

**Acta de la Reunión Ordinaria del Consejo Directivo del
Instituto Municipal de Planeación Urbana de Culiacán,
IMPLAN**

ACTA No. 5/2010

En la ciudad de Culiacán, Sinaloa, siendo las 18:04 horas del día lunes 28 de junio de dos mil diez, se llevó a cabo, en la sala de juntas de este Instituto, la Sesión Ordinaria del Pleno del **Consejo Directivo del IMPLAN**, de acuerdo con la siguiente,

Orden del Día:

1. Lista de asistencia.
2. Instalación de la sesión.
3. Lectura y aprobación de la orden del día.
4. Lectura del acta anterior para su aprobación o modificación.
5. Seguimiento de acuerdos.
6. Desarrollo Orientado al Transporte Sustentable.
 - 6.1. Concepto y líneas de trabajo IMPLAN.
 - 6.2. Selección de la colonia prototipo para trabajo en comisiones.
 - 6.3. Agenda de trabajo.
7. Informe de las obras del Eje Vial Federalismo.
8. Campaña de socialización del trabajo IMPLAN.
9. Asuntos generales.

1. Lista de asistencia.

- | | |
|---------------------------------------|---|
| 1. Arq. Carlos David Ibarra Félix | Presidente del Consejo Directivo IMPLAN |
| 2. Arq. Jorge Guillermo Ruiz Martínez | Coordinador Ejecutivo del IMPLAN |
| 3. Lic. Jimena Iracheta Carroll | Directora General del IMPLAN |

Consejeros del IMPLAN

- | | |
|------------------------------------|---------------------------------------|
| 4. Ing. Luis Carlos Medina Aguilar | 10. Ing. Jesús Allan Ovalles Angulo |
| 5. Arq. José Alberto Meza Sánchez | 11. Ing. José Luis Sandoval Bajorquez |
| 6. Ing. Carlos Enrique Vega Pereda | 12. Lic. Fernando Torres Gómez |
| 7. Arq. Leticia Sotelo Castaños | 13. LPU. José Alfredo Vargas Gómez |
| 8. Lic. Oscar Urcisichi Arellano | 14. Ing. Cesar Manuel Ochoa Salazar |
| 9. Ing. Jesús Espinoza Bringas | |

2. Instalación de la sesión.

El Arq. Jorge Guillermo Ruiz Martínez, Coordinador Ejecutivo del Consejo Directivo, coordinó la reunión y siendo las 18:07 hrs. y existiendo quórum legal, declaró formalmente instalada la sesión ordinaria.

3. Lectura y aprobación de la orden del día.

El Arq. Jorge Guillermo Ruiz Martínez, Coordinador Ejecutivo del Consejo Directivo, informa que todos los consejeros fueron notificados vía correo electrónico de la orden del día y somete a la consideración del pleno su aprobación.

4. Lectura del acta anterior para su aprobación o modificación.

Se obvió la lectura del acta anterior puesto que todos los consejeros la recibieron con anticipación.

5. Seguimiento de acuerdos.

Los miembros del Consejo Directivo conocieron con anticipación el grado de avance de cada acuerdo. No existieron comentarios al respecto.

6. Desarrollo Orientado al Transporte Sustentable

La Lic. Jimena Iracheta, informa que en el marco de la estrecha colaboración con el Centro de Transporte Sustentable México y derivado del proyecto Hacia Ciudades Competitivas Bajas en Carbono, se recibió la invitación para que miembros del equipo técnico del Instituto participaran en un taller denominado Desarrollo Orientado a Transporte Sustentable. Explica que se trata de una metodología que resume los criterios que el IMPLAN ya está aplicando en distintos proyectos y en el propio Plan Director, tales como el promover los usos mixtos, la redensificación, el aprovechamiento de vacíos urbanos, el pensar más en los peatones, el impulso al transporte público y el uso de la bicicleta entre otros. Es una forma muy practica y clara de resumir todos esos temas a una metodología y de ese enfoque se desprenden muchas leñas de trabajo del Instituto.

Explica que debido a la forma en como se ha hecho ciudad se ocasiona un crecimiento desordenado de las zonas urbanas, una mala calidad de los servicios de transporte e incontables problemas en materia de movilidad; estas circunstancias, generan también como consecuencia una ciudad cada vez más degradada, incremento en la contaminación atmosférica, aumento en los tiempos de viajes, accidentes de tránsito, exclusión social; aspectos que significan deterioro en la calidad de vida de los habitantes de las ciudades mexicanas.

Resalta que se tiene que cambiar el paradigma bajo el cual se ha hecho planeación, ciudad y proyectos en Culiacán; es lo que se ha tratado de inducir a través de diversos proyectos como las calles en el centro; el preguntarnos a la hora de proyectar una obra para quién hacemos la ciudad, para la gente, para la calidad de vida, para crear el tejido social que tanta falta hace e impacta en los valores, en la educación, en el tipo de ciudadanos que se está creando para el futuro. Por lo que la ciudad no es solo el reflejo de lo que somos como sociedad, también crea valores. Ese es el motivo por el que se debe regresar a pensar más en la persona y propiciar crear un ambiente de seguridad y de cohesión social.

La propuesta que ha manejado el Instituto en todos los proyectos es una invitación a cambiar de paradigma; es necesario voltear más hacia la gente, hacia los valores, hacia la cultura, y cómo se logra a través de lo urbano, en parques, en infraestructura, en proveer mayor seguridad a todos, al que camina, al de la bicicleta, al vehiculo, al transporte. Por ello al preguntarnos para quién queremos hacer la ciudad y que tipo de ciudad queremos pensando en las próximas generaciones, hace mucha lógica el concepto del DOTS.

El Desarrollo Orientado al Transporte Sustentable (DOTS), es un modelo que busca generar comunidades y regiones más competitivas, menos dependientes del auto, más saludables, más sustentables y con una conexión sólida al transporte público para satisfacer las necesidades regionales de movilidad de la población.

Lo que propone la metodología es redireccionar los patrones actuales y construir ciudades que ofrezcan un mejor estilo de vida, donde se piense primero en las personas. Otro aspecto rescatable es que permite desde cualquier tipo de proyecto, desde el más sencillo, hasta el más complejo, aplicar este criterio de verdaderamente pensar primero en las personas.

Señala que dentro de los objetivos de los DOTS, está primero el incrementar el número de viajes locales, peatonales o ciclistas, segundo, el incrementar el número de viajes regionales en transporte público; tercero el fomentar vida pública, cuarto, el potenciar la actividad

económica y habitacional, el quinto, promover la interacción social; sexto, el generar ambientes seguros y agradables y séptimo, el construir un tejido social con identidad.

La aplicación de los DOTS, generan una serie de beneficios y destaca los económicos, tales como activar economía local, el aumentar plusvalía inmobiliaria, el recaudar mayores impuestos, el aprovechar inversión en infraestructura existente, y disminuir costos de traslados. En cuanto los beneficios ambientales se encuentran el reducir emisiones de gases de efecto invernadero, el mejorar la calidad del aire, el conservar las áreas naturales, la recarga de mantos freáticos, el ahorro de energía y recursos naturales. En cuanto a los beneficios sociales, señala el incremento en los índices de seguridad vial, el facilitar la diversidad, la tolerancia y convivencia social, el mejorar el acceso al transporte público, el favorecer la salud de la población, el promover la equidad social y el aumento de la actividad en el espacio público.

Una manera de aplicar el concepto de los DOTS es la estrategia de las 3 D's, que consiste que en cada proyecto se piense siempre en cumplir con los componentes de Diversidad, Densidad y Diseño.

En el componente de diversidad se recomienda una mayor mezcla de usos, tales como vivienda, empleo, servicios, recreación, cultura; mezcla de personas al ofrecer posibilidades para toda edad, género, religión, escolaridad. También que exista diversidad de imagen urbana en lotes, alturas, usos y colores. Que cuente además con opciones de transporte público. Que existan alternativas de movilidad no motorizada y se disponga de diversidad de instrumentos y políticas públicas.

En el componente de densidad, propone una mayor cantidad en oportunidades y actividades. Que se permita una mayor la cantidad de habitantes por hectárea. Otro apartado es el incremento de la superficie construida y menos área de desplante. El promover la verticalidad moderada en lugar de la horizontalidad dispersa. El contar con infraestructura para una mayor capacidad en el transporte público y para la movilidad no motorizada. El disponer de más espacio público de calidad en proporción con la superficie de una zona determinada, estos son los metros cuadrados de espacios públicos por hectárea.

El componente de diseño, propone la adecuación de la red vial para una mayor facilidad que permita la movilidad no motora y de transporte público. El diseño conveniente de edificios, fachadas, accesos, balcones, terrazas y otros elementos para incentivar la relación activa entre el espacio público y el entorno construido. El diseño cómodo, seguro y accesible de banquetas, estaciones o paradas de transporte, así como carriles y estacionamientos para ciclistas. El espacio público atractivo que propicie su actividad, mucha vegetación, sombra diurna, alumbrado nocturno, mobiliario urbano y pavimentos, entre otros.

Los elementos identificados con el tema de los DOTS, son los espacios públicos seguros y activos, el transporte público de alta calidad, la movilidad no motorizada, los usos de suelo mixtos, las plantas bajas activas, la gestión del automóvil y estacionamientos y la participación y seguridad comunitaria. Por tanto, en función de estos siete elementos se puede evaluar no solo los proyectos en particular, sino toda la estrategia como ciudad.

El caso del transporte público este debe ser de alta calidad, el incrementar el número de viajes urbanos de transporte público, con una diversidad de destinos, conectar con el resto de la ciudad, además de estar adaptado a usuarios con diferentes capacidades. Debe promoverse exista una alta densidad de población cercana a las rutas principales de transporte público que garanticen la rentabilidad al servicio. Es de especial relevancia que la infraestructura sea la óptima, que asegure comodidad, eficiencia y rapidez, además de que también exista infraestructura para la movilidad no motora como complemento al transporte público.

En cuanto a los espacios públicos, estos deben ser seguros y activos, lo que implica fomentar vida pública y la interacción social por medio de espacios accesibles a peatones y ciclistas. El facilitar ambientes para todo tipo de personas y fomentar diversidad de actividades a lo largo del día; generar una alta densidad de espacios públicos y una relación adecuada entre el espacio abierto y el área de construcción. Que cuente con ambientes diseñados para la población local, en escala peatonal y que fomenten la interacción con las plantas bajas.

En el componente de movilidad no motorizada, recomienda Incrementar el número de viajes locales, peatonales o ciclistas, ofreciendo una experiencia cómoda, segura y atractiva. Que exista diversidad de banquetas, ciclovías, estacionamientos ciclistas, programas de promoción y programas de dignificación; también el incentivar la saturación de redes para la movilidad no motorizada, una alta densidad de conexiones y destinos sobre la red y que cuente con un diseño de infraestructura cómoda, segura y accesible.

Por lo que concierne a usos de suelo mixtos es conveniente potenciar la actividad económica y habitacional, comercios cercanos a tu casa y servicios, tiendas, escuelas, hospitales, lavanderías, peluquerías, etc. El promover vivienda, empleo, servicios y comercios; el propiciar una diversidad de ingresos y fomentar la equidad; el generar la atracción diversa de residentes y visitantes. Para lograr un incremento de la densidad se recomienda el promover la vivienda, el empleo, los servicios y el comercio; propiciar una diversidad de ingresos y fomentar la equidad, así como generar la atracción diversa de residentes y visitantes; la orientación del diseño debe ser al ser humano con adecuada escala de edificios para incentivar la relación activa entre espacio público y ambiente construido.

En el tema de plantas bajas activas, es recomendable promover el comercio vecinal, accesible con calles seguras para peatones, ciclistas y automóviles en donde a través de diversas formas de movilidad se pueda acceder a todos los servicios. También que exista una consolidación de múltiples opciones y actividades como el ampliar la oferta de horarios y la diversidad de servicios y comercios, el disponer de una alta densidad de comercios y servicios en plantas bajas en ambientes diseñados para la población local, en escala peatonal y que fomenten la interacción con las plantas bajas.

Otro tema es el relativo a la gestión del automóvil y estacionamiento, para ello es importante el ofrecer incentivos y medidas para disminuir la dependencia del automóvil, a través de reductores de velocidad y la aplicación de la estrategia denominada zonas 30. Hay que generar equidad en las calles; explica la modalidad denominada calles completas que consiste en considerar en la misma el espacio peatonal, el ciclista, el transporte público y el vehículo; también el propiciar una alta densidad de calles con prioridad peatonal y medidas para la reducción de velocidad y reducción de estacionamiento de los autos en las calles.

Enuncia que no puede faltar la participación y seguridad comunitaria, por ello la importancia de construir un tejido social con identidad e integración barrial promoviendo ambientes seguros y equitativos. El lograr la participación ciudadana y vecinal a través de grupos organizados que promuevan actividades deportivas, culturales y festejos. De la misma forma consolidar un núcleo urbano heterogéneo con diversidad cultural, el escuchar e implementar las ideas de la población para lograr espacios urbanos de interacción social que integren los diferentes intereses de residentes y visitantes.

La suma de estos elementos componentes DOTS tienen como objetivo cambiar el carácter de Culiacán, cambiar lo que se siente al verla y al vivirla. Lograr que genere ganas de caminar; que ciudadanos de distintos niveles de ingresos se encuentren en los espacios públicos como iguales. Realizar obras y acciones que transmitan el mensaje de un nuevo Culiacán, con unos valores y actitudes distintos a la ciudadanía y al resto de México.

6.1. Concepto y líneas de trabajo IMPLAN

La Lic. Jimena Iracheta, presenta la propuesta de líneas de trabajo DOTS, la primera es el Taller CTS – Alta Planning. Explica que como resultado de la colaboración con el Centro de Transporte Sustentable, ellos propusieron traer a Culiacán a la consultoría Alta Planning, quien actualmente trabaja el tema DOTS en varias ciudades de Estados Unidos. Para el caso de México ya realizaron un ejercicio en un desarrollo del Instituto de Vivienda de Aguascalientes, en él invitaron a participar a profesionistas involucrados en el tema; comenta que durante una semana realizaron un taller que tuvo como resultado el cambiar un proyecto de fraccionamiento y ahora se está haciendo como el primer modelo DOTS en México. La propuesta es que Culiacán sea la segunda ciudad a nivel nacional en tener un modelo de fraccionamiento diferente y que se pueda realizar. Informa que hacia el interior del Ayuntamiento se trabaja coordinadamente con el Instituto de Vivienda y la Dirección de Desarrollo Urbano, se estima que la realización de taller sea en el mes de agosto.

La segunda línea tiene que ver con la colonia prototipo que el Consejo Directivo seleccionara, en ella se trabajara a través de comisiones. Hace mención que se trata de una idea de los propios consejeros para elegir una colonia en Culiacán que se convierta en prototipo de todos los conceptos que el Instituto ha manejado.

La tercera línea, es la colaboración con la Facultad de Arquitectura-UAS y otras Universidades, a fin de poner en práctica talleres con estudiantes de los últimos semestres y ellos tengan oportunidad de conocer e involucrarse profesionalmente en el tema de los DOTS.

La cuarta línea corresponde al Plan Director de Desarrollo Urbano y en ella se revisaran las cartas urbanas bajo el enfoque DOTS. Esta contempla también la segunda etapa del proyecto Hacia ciudades competitivas bajas en carbono, impulsado por el Centro de Transporte Sustentable con financiamiento de la Embajada Británica, Menciona que se tramita la colaboración del Lincoln Institute of Land Policy.

La quinta línea tiene que ver con el tema de instrumentos para asegurar que las políticas se hagan realidad. Para tal fin se programará la realización de un taller de instrumentos de suelo que impartirá el Dr. Ignacio Kunz Bolaños, a finales de agosto o para el mes de septiembre.

La sexta línea es el Reglamento de construcciones en el que ya se ha venido trabajando; actualmente se revisa por el equipo técnico del Instituto y será uno de los temas para tratar en comisiones. Opina que para el trabajo de la colonia prototipo es importante llevarlo en paralelo al proceso de revisión del Reglamento de Construcciones.

La séptima línea es la mesa de fraccionamientos. Informa que semanalmente se reúnen las dependencias municipales que tienen competencia en materia de infraestructura, por lo que los temas que en futuro se analicen se revisaran en base a los criterios DOTS.

- El Arq. Jorge Guillermo Ruiz, destaca importancia en la diversidad de usos y el mezclar diferentes estratos sociales y diferentes tipos de vivienda en el mismo desarrollo.
- El Ing. Carlos Vega, propone un carril especial en las banquetas del centro con una superficie más uniforme para eliminar situaciones de riesgo en personas de la tercera edad.
- El Arq. Carlos David Ibarra, Presidente del Consejo Directivo, comenta que todo el primer cuadro de la ciudad tiene banquetas de diferentes secciones y que el equipamiento urbano invade las banquetas. Informa de las obras a realizarse en el centro.

- El Arq. Jorge Guillermo Ruiz, comenta la importancia de actualizar los instrumentos normativos; no basta incorporar los conceptos que se han abordado en la presente sesión solo en el Plan Director, deben también incorporarse al Reglamento de Construcción, el cual debe de revisarse de manera paralela.

ACUERDO

1. El pleno del Consejo Directivo aprueba los conceptos y líneas de trabajo IMPLAN en relación al Desarrollo Orientado al Transporte Sustentable.

6.2. Selección de la colonia prototipo para trabajo en comisiones.

La Lic. Jímene Iracheta, comenta que se tiene la posibilidad de que un fraccionamiento nuevo del municipio se gesticione con el mejor proyecto DOTS posible; para ello se realizará un taller que buscará replicar el ejercicio en Culiacán a fin de que los empresarios del ramo de la vivienda entiendan el concepto DOTS y propongan este tipo de desarrollos.

Para la elección de la colonia prototipo IMPLAN se hizo un análisis que tomó en cuenta los diversos criterios, de contar con el servicio de transporte público, estar incluida en un polígono hábitat de SEDESOL, que tenga alto índice de residencia de delincuencia, que cuente con proyectos públicos aprobados, registre un mayor porcentaje de vialidades no pavimentadas, que disponga de equipamiento urbano y de áreas de donación.

Explica que se analizó desde una óptica macro la ciudad y se identificaron los sectores que cubrirían con estas características de estar densamente poblados y muy pobres; en la zona norte ubica el Sector el Mirador, en el oriente el Sector Vista Hermosa y en el Sur, el Sector la Huizachez.

ACUERDO

2. El pleno del Consejo Directivo selecciona a la colonia Huizachez para el trabajo en comisiones.

6.3. Agenda de trabajo

La Lic. Iracheta, propone al pleno del Consejo Directivo que la reunión temática con Sinaloa Red Plus se realice el lunes 12 de julio, posterior a ello el sesionar como Agencia de Desarrollo Urbano. Para el martes 13 de julio propone llevar a cabo el recorrido al Centro Cívico Constitución, la vía escolar Lucha Villa y al Parque lineal Agricultores. El taller de DOTS con la consultora alta planning se programará para la tercera semana de agosto, y el taller de instrumentos de política de suelo con el doctor Kuns Bolaños en septiembre. Respecto a la reunión ordinaria de consejo, programada para el 23 de agosto, propone se realice el 16 de agosto. Precisan también los días en que sesionaran las comisiones de ordenamiento, espacios públicos y movilidad.

7. Informe de las obras del Eje Vial Federalismo.

El Coordinador Ejecutivo, Arq. Jorge Guillermo Ruiz, comenta que hay una gran cantidad de desinformación sobre el alcance de las obras, en su caso cuando le han preguntado da una idea general del proyecto, pero las etapas ya concretas es algo que la mayoría desconoce.

El Ing. Cesar Manuel Ochoa, informa que el Proyecto completo incluye la construcción de dos pasos inferiores identificados como cuerpos oriente y poniente bajo la Glorieta a Cuauhtémoc. La construcción de 3 puentes vehiculares para el cruce del Canal Principal Oriental, el Blvd. Chávez Castro y el cruce hacia Juan Zambada, de igual forma la construcción de 3 puentes para el cruce de vías del ferrocarril, la construcción del carril oriente de la Av. Federalismo hasta conectar al Blvd. Zambada, incluyendo la construcción de 3 puentes para pasos de drenajes pluviales, señalización, drenaje pluvial y alumbrado.

Los objetivos de esta obra son el Generar un eje vial oriente - poniente en la ciudad, paralelo a Blvd. Zapata y Pedro Infante. El Mejorar la capacidad de servicio de estas vialidades, así como la zona centro y el mejorar el nivel de servicio de las intersecciones en Blvd. Francisco Madero y Blvd. Leyva Solano, al convertirlos en Par Vial de un solo sentido cada uno. Describe los componentes de las etapas en que se dividió del proyecto y presenta las imágenes de los avances de las obras a la fecha.

- El Presidente del Consejo Directivo, Arq. Carlos David, Ibarra, informa que con el retiro del patio de maniobras del ferrocarril se recuperan 22 hectáreas ubicadas enfrente de palacio de gobierno. Anuncia que el proyecto del Eje Vial Federalismo está protegido financieramente y que el costo total de la obra es de doscientos veinte millones de pesos, de los cuales la primera etapa asciende a una inversión de sesenta y tres millones de pesos.
- La Lic. Jimena Iracheta, explica que el Eje Federalismo resolverá más que cruces, un movimiento de ciudad de Oriente a Poniente; no es una obra para resolver la glorieta, es la solución al Puente negro y al Blvd. Pedro Infante.
- El Ing. Cesar Espinoza Bringas, formula diversas preguntas de carácter estrictamente técnico respecto a zonas puntuales ubicadas en la zona de influencia del proyecto y describe posibles alternativas de solución a problemática por la detectada.
- El Presidente del Consejo Directivo, Arq. Carlos David, Ibarra, opina que hay que evaluar las alternativas, retomar las propuestas y ver cuales son viables.

ACUERDO

3. El pleno del Consejo Directivo se da por enterado del avance en las obras del Eje Vial Federalismo.

8. Campaña de socialización del trabajo del IMPLAN

El Coordinador Ejecutivo, Arq. Jorge Guillermo Ruiz, explica que el objetivo es que cada consejero vea con qué organismo es más afín y gestione una presentación del Instituto para el citado organismo; menciona que la presentación que se haga debe ser de acuerdo al perfil de cada organismo y a sus intereses, ya que se identifica una determinada temática para estos; ejemplifica que a los ingenieros civiles puede interesarles más las cuestiones de movilidad o de vialidades.

La Lic. Jimena Iracheta, expresa la conveniencia de que cada uno de los organismos integrantes del Consejo Municipal de Desarrollo Urbano tuviera a un miembro del Consejo Directivo del IMPLAN, como responsable y acordara con el presidente del organismo la temática que quiere le lleve el IMPLAN, establezcan fecha y que acompañe a esa reunión para expresar su punto de vista como consejero.

ACUERDO

4. Los consejeros en los individual establecerán contacto con los organismos ciudadanos integrantes del Consejo Municipal de Desarrollo Urbano y con otros organismos afines para integrar agenda de socialización del trabajo realizado por el IMPLAN.

9. Asuntos generales

El Arq. José Alberto Meza, pregunta si sería posible disponer de un espacio para estacionamiento cercano al Instituto, ya que el horario en que la mayoría de los establecimientos cercanos cierran, coincide con el desarrollo de la reunión de consejo.

El Arq. Jorge Guillermo Ruiz, informa y da lectura acerca de un escrito dirigido al Presidente Municipal por una autodenominada comisión ciudadana de concursos de proyectos, en la que firman los arquitectos Carlos Ruiz, Tomás Arroyo, Mario Betancourt, Jaime Juárez, Francisco Gil, Johann Timmerman entre otros, en relación al concurso del proyecto del Museo de la Agricultura convocado por el ayuntamiento de Culiacán a través del IMPLAN.

Da lectura también a un comunicado que le dirigió el Arq. Francisco Gil Leyva, quién además de haber sido participante al concurso del proyecto Museo de la Agricultura, es también firmante en la comisión referida previamente la cual precisa, carece de representatividad gremial. Expresa que le preocupa que se trate de empañar la imagen del Instituto en función de intereses personales. Describe en detalle el procedimiento seguido durante el desarrollo del proceso de revisión de propuestas al Concurso del proyecto del Museo de la Agricultura y enfatiza que en ningún momento existió la tendencia a buscar que alguien saliera favorecido, ni de boicotear el trabajo de alguno de los concursantes. Informa que previo al fallo, uno de los participantes se manifestó por distintos conductos.

El Arq. Jorge Guillermo Ruiz, reitera que en ningún momento existió por parte del Instituto irregularidad alguna, por lo que al exponer el presente asunto busca poner al tanto al Consejo Directivo de cómo se dieron las cosas y se tenga la versión correcta.

ACUERDO

5. El pleno del Consejo Directivo se da por enterado del proceso de concurso para el proyecto Museo de la Agricultura y otorga su respaldo al Trabajo IMPLAN.

RESUMEN DE ACUERDOS 28 de junio de 2010

1	El pleno del Consejo Directivo aprueba los conceptos y líneas de trabajo IMPLAN en relación al Desarrollo Orientado al Transporte Sustentable	
2.	El pleno del Consejo Directivo selecciona a la colonia Huizachez para el trabajo en comisiones.	
3.	El pleno del Consejo Directivo se da por enterado del avance en las obras del Eje Vial Federalismo.	
4.	El pleno del Consejo Directivo se da por enterado del avance en las obras del Eje Vial Federalismo.	
5.	El pleno del Consejo Directivo se da por enterado del proceso de concurso para el proyecto Museo de la Agricultura y otorga su respaldo al Trabajo IMPLAN.	

Clausura de la sesión.

Siendo las 19:40 hrs. del día 28 de junio del presente año, el Arq. Jorge Guillermo Ruiz Martínez, Coordinador Ejecutivo del Consejo Directivo del Instituto Municipal de Planeación Urbana de Culiacán, dio por clausurada la sesión y como constancia se levanta la presente acta que firma la Directora General y los demás integrantes del Consejo Directivo que dan fe de dicha reunión.

[Handwritten signatures and initials on the right margin, including a large signature and several initials.]

[Handwritten initials 'JG' in blue ink.]

[Handwritten initials 'GF' in blue ink.]

Arq. Carlos David Ibarra Félix
Presidente Municipal de Culiacán y Presidente del Consejo Directivo del IMPLAN



Arq. Jorge Guillermo Ruiz Martínez
Coordinador Ejecutivo del Consejo Directivo del IMPLAN



Lic. Jimena Iracheta Carro
Secretaria Técnica del Consejo Directivo del IMPLAN

Integrantes del Consejo Directivo del IMPLAN



Ing. Luis Carlos Medina Aguilar



Lic. Oscar Urcisichi Arellano



Arq. José Alberto Meza Sánchez

Ing. Jesús Cesar Espinoza Bringas

Ing. José Luis Sandoval Bojorquez

Ing. Jesús Allan Ovalles Angulo



Arq. Leticia Satelo Castañón



Lic. Fernando Torres Gómez

Ing. Cesar Manuel Ochoa Salazar

LPU. José Alfredo Vargas Gómez