

# VII.- POLÍTICAS Y ESTRATEGIAS

## VII.- POLÍTICAS Y ESTRATEGIAS

### 7.1 Objetivos Generales y Específicos

#### 7.1.1 Objetivo General

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

#### 7.1.2 Modelo de desarrollo urbano

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

#### 7.1.3 Políticas y estrategias

##### 7.1.3.1 POLÍTICA DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL

**Objetivo:**

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

#### ESTRATEGIA 1

##### A. Zonificación Primaria:

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

- Zona de Acción del Plan (ZAP):  
Zona sujeta a la normativa y directrices de este Plan.
- Límite del centro de población (L):  
Indica el perímetro que contiene el suelo necesario para el crecimiento y desarrollo del centro de población.
- Área urbana actual (AU):  
Es la superficie dentro de los límites del centro de población que ha sido urbanizada. Está se compone de la siguiente manera:

Ocupación del Suelo Urbano		
Porcentajes Correspondientes	Ha	Área Urbana Actual sin vialidades (Ha)
<b>Vivienda</b>	34.8%	263.1
<b>Equipamiento</b>	1.8%	13.4
<b>Natural (Cerro El Chivari)</b>	.5%	4.0
<b>Agrícola</b>	61.9%	468.9
<b>Baldíos</b>	1%	7.6
		756.99 Ha
<b>Fuente:</b> Cálculo realizado en el IMPLAN a partir de información oficial y datos obtenidos en labor de campo.		

- Zona No Urbanizable (ZNU):  
Suelo que no es aprovechable para desarrollo urbano.
- Área de Conservación (AC):  
Proveen servicios ambientales. Forman parte del patrimonio agrícola y ecológico de la región, y no es factible llevar a cabo acciones de urbanización. El aprovechamiento de este suelo subordina a las necesidades de conservación, restauración o regeneración de sus elementos naturales.
- Área Susceptible de Desarrollo (ASD):  
Superficie dentro de los límites del centro de población sujeta a acciones urbanas, apeguándose a la normativa y directrices de este Plan.
- Vialidades estructurales (VE):  
Principales vías para la movilidad urbana y su articulación con el resto del territorio municipal, las cuales estructuran la morfología de mancha urbana.

### 7.1.3.2 POLÍTICA DE USOS Y APROVECHAMIENTO DEL SUELO

**Objetivo:**

*Hacer más eficiente la ocupación y aprovechamiento del suelo.*

#### ESTRATEGIA 1

##### A. Zonificación Secundaria

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

##### 1. Mapa de zonificación secundaria

Determina el aprovechamiento del suelo dentro de los límites, asignando diversos usos y destinos (**Ver mapa E-02**).

Los aprovechamientos para el suelo urbano serán los siguientes:

<b>H</b>	HABITACIONAL
<b>CU</b>	CENTRO URBANO
<b>AV</b>	ÁREA VERDE
<b>E</b>	EQUIPAMIENTO
<b>IMI</b>	INDUSTRIA MEDIANO IMPACTO
<b>ASD</b>	ÁREA SUSCEPTIBLE A DESARROLLO
<b>ZPE</b>	ZONA DE PRESERVACIÓN ECOLÓGICA
<b>ZNU</b>	ZONA NO URBANIZABLE
<b>VE</b>	VIALIDAD ESTRUCTURAL
<b>VP</b>	VIALIDAD PRIMARIA

### **H HABITACIONAL**

Uso de suelo destinado para la vivienda unifamiliar y plurifamiliar con una densidad máxima de 200 Hab/Ha. Admite equipamiento de educación y algunos servicios y comercio, siempre y cuando sean de nivel barrial; y bajo condición de no provocar alteraciones en las actividades relacionadas a la función de habitar, como problemas de estacionamiento, ruido, basura etc.

### **CU CENTRO URBANO**

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

### **E EQUIPAMIENTO**

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

**Las áreas de donación generadas por el desarrollo de vivienda, tendrán el destino de equipamiento o áreas verdes.**

### **AV ÁREA VERDE**

Uso de suelo reservado para espacios cubiertos en mayor proporción por vegetación, mismos que funcionen como áreas de amortiguamiento y brindan servicios ambientales. Se permiten espacios abiertos y pueden ser de uso público o privado. Bajo condición de no deteriorar o poner en riesgo la regeneración de los recursos naturales, se admiten algunos servicios de exhibición, deporte, entretenimiento y recreación.

### **IMI INDUSTRIA DE MEDIANO IMPACTO**

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

### **ASD ÁREA SUSCEPTIBLE DE DESARROLLO**

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

**ZPE ZONA DE PRESERVACIÓN ECOLÓGICA**

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

Estas áreas no podrán ser urbanizadas y serán sujetas a una estricta política de conservación. Queda prohibido en estas áreas:

- Verter o descargar contaminantes en el suelo, subsuelo y cualquier clase de corriente o depósitos de agua, así como desarrollar cualquier actividad que cause deterioro de orden ecológico
- Interrumpir o desviar los flujos hidráulicos
- Realizar actividades cinegéticas o explotación y aprovechamiento de especies silvestres y acuáticas.

Dentro de esta zona se consideran las siguientes áreas de valor ambiental y patrimonio ecológico:

- Cerro El Chivari
- Cerro Ohuime
- Laguna de Ohuime

**ZNU ZONA NO URBANIZABLE**

Suelo que no es aprovechable para desarrollo urbano. Podrá generarse ocupación para servicios de apoyo a las actividades primarias de la zona o el paso de infraestructura a través de líneas de conducción, en apego a las normas federales aplicables.

**VE VIALIDADES ESTRUCTURALES**

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

**VP VIALIDADES PRIMARIAS**

Admite usos para comercio de orden local (a nivel localidad), servicios e industria de bajo impacto de manera condicionada, así como vivienda.

**ESTRATEGIA 2****A. Tabla de Mezcla de Usos de Suelo**

Es el complemento del Mapa de Zonificación Secundaria, y en esta se establecen todas las mezclas posibles entre los usos y destinos para el aprovechamiento del suelo urbano. **(Ver tabla de mezcla de usos de suelo)**

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

**Permitido.-** El elemento es plenamente compatible con el aprovechamiento predominante en una zona del centro de población.

**No permitido.-** El elemento es incompatible con los usos de suelo indicados.

**Condicionado.-** Usos que por su naturaleza requerirán de por lo menos uno de los siguientes estudios de impacto para determinar su compatibilidad, para establecer su procedencia o prohibición:

Estudio de impacto urbano: Estudio mediante el cual se evalúa la compatibilidad de un uso de suelo con el entorno urbano preexistente, requerirá de la elaboración de una matriz de impactos y de la anuencia de los vecinos. La matriz de impactos se construirá tomando como principales indicadores los efectos de las actividades derivadas de la operación del proyecto propuesto y con indicadores de valor del suelo o propiedades.

Estudio de impacto vial: Estudio que evaluará la capacidad del sistema vial, identificará conflictos de movilidad, accesibilidad y tránsito de estos proyectos. Tomará como indicadores las características del flujo vial dentro de un radio de influencia asignado para cada caso, las condiciones de la estructura vial actual y las proyecciones de crecimiento y desarrollo futuras.

Estudio de impacto ambiental: Se solicitará un estudio especializado que presente un análisis de los impactos que el proyecto pudiera generar sobre el medio ambiente, a las instancias competentes de acuerdo a cada caso.

Estudio de riesgos: Evaluará los posibles factores de riesgo, amenaza, daño o consecuencias que resultaran de la construcción y operación de estos proyectos. Los riesgos que se deben de considerar desde este punto de vista son: Naturales (Inundaciones, lluvias, sismos, etc.) y Antropogénicos (Industriales, agroquímicos, alimenticios, energéticos, químico, etc.).

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

\*En cuestiones referentes a Equipamiento Urbano, deberá consultarse el Sistema Normativo de Equipamiento Urbano de la SEDESOL, como referencia de los requerimientos básicos de proyecto.

### 7.1.3.3 POLÍTICA DE TRÁNSITO Y VIALIDAD

**Objetivo:**

Establecer adecuaciones y mejoras del sistema vial, procurando la eficiencia y accesibilidad universal para la movilidad de los habitantes, así como la orientación de patrones de extensión deseable de la mancha urbana del centro poblado.

#### ESTRATEGIA 1

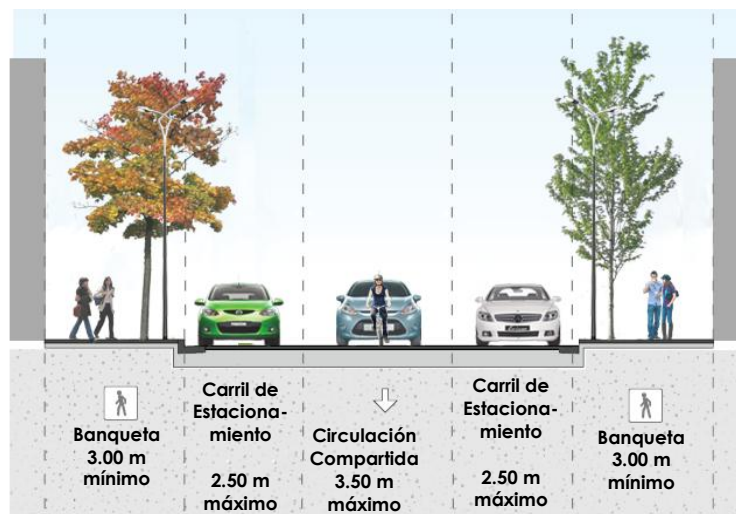
##### A. Jerarquía del Sistema Vial.

**Sistema Vial:**

- El sistema vial interurbano comprende las vialidades regionales que enlazan los centros de población, y pueden ser federales, estatales y rurales.
- El sistema vial intraurbano se compone de vialidades dentro de los límites del centro de población, uniendo sus diferentes unidades urbanas a través de diversos repartos modales. **(Ver mapa E-03)** Clasificándose en Sistema vial primario y Sistema vial secundario.

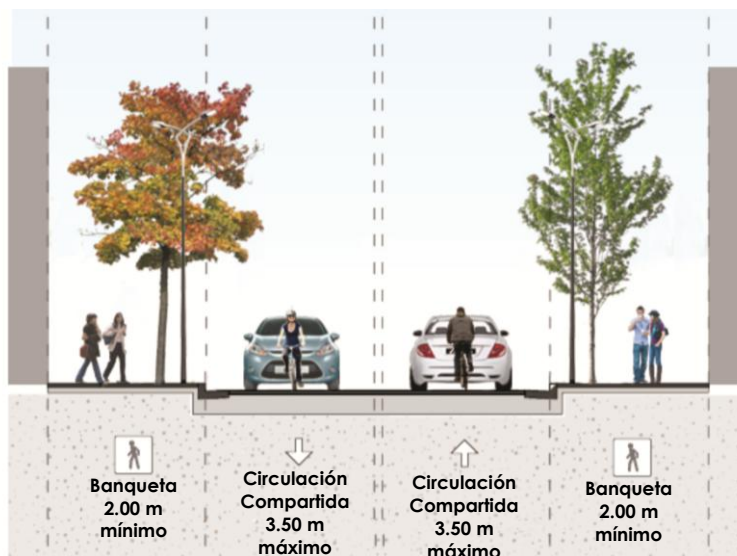
##### a) Subsistema Vial Primario:

**Vialidad Estructural:** Estas vialidades tienen como característica principal un trazo cuya trayectoria permite atravesar el centro poblado de un extremo a otro de manera continua. Estas rutas permiten la integración de ciclovías en un solo sentido o el uso de carriles compartidos de baja velocidad. Cuando se permite el estacionamiento, puede generarse espacio de un solo lado del arroyo, con el objeto de brindar mayor superficie para el peatón y el ciclista.



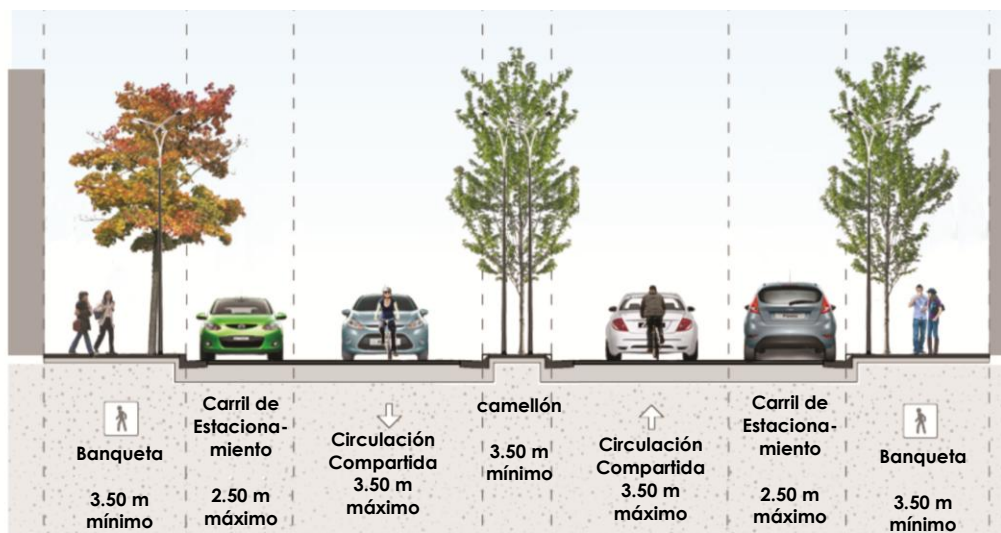
*\*Esquema tipo de sección, vialidad estructural (un solo sentido).*





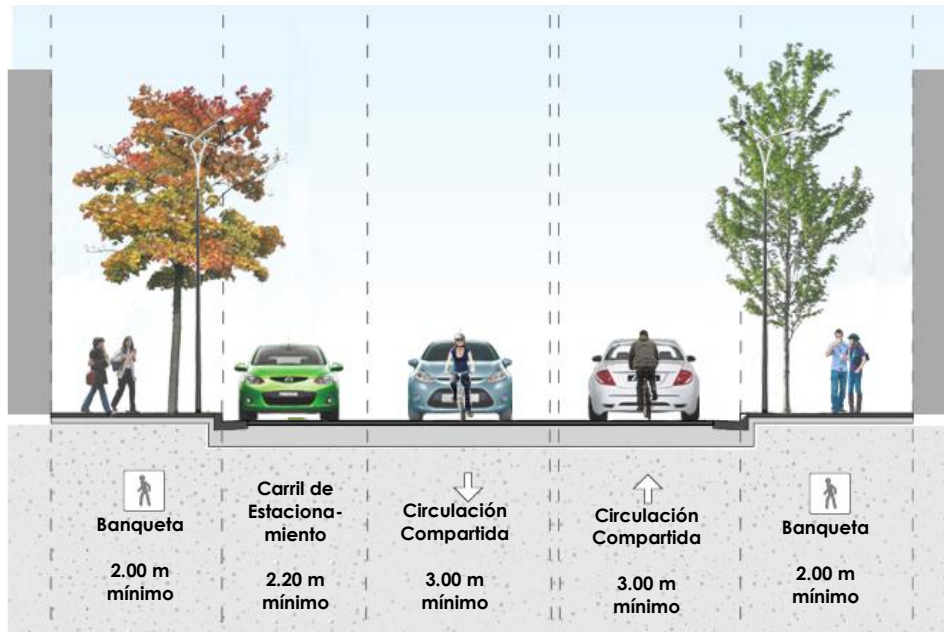
**\*Esquema tipo de sección, vialidad estructural (dos sentidos).**

**Vialidad Primaria:** Su principal función es articular el sistema de vialidades estructurales. El tránsito de vehículos de carga pesada queda restringido con permiso de la Dirección de Seguridad Pública y Tránsito Municipal, así como de la Delegación de Tránsito y Transporte del Estado. Dependiendo de la dimensión del arroyo admite la construcción de ciclovías con un solo sentido sobre su arroyo. En casos excepcionales donde la sección del arroyo sea menor a 13 metros, se generará un carril compartido para el tránsito de ciclistas.



**\*Esquema tipo de sección, vialidad primaria.**





*\*Esquema tipo de sección, vialidad primaria.*

### Restricciones:

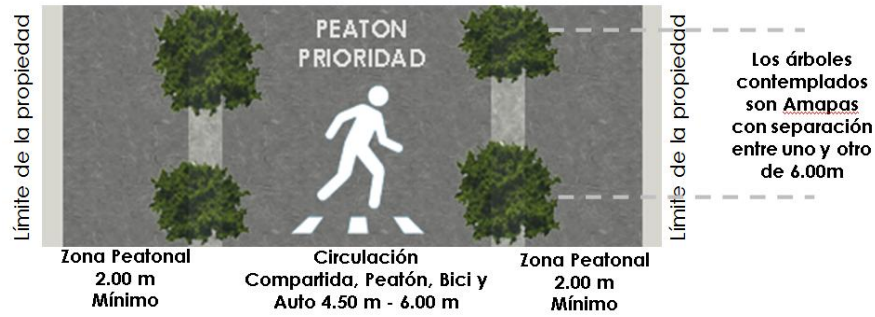
Las vialidades del sistema primario pueden indicar condicionantes para la configuración de la sección vial y restricciones de edificación en los frentes de lotes dispuestos sobre ellas. Las condicionantes y restricciones de construcción tienen el objetivo de mantener canales, desarrollar, regenerar y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

#### *b) Subsistema Vial Secundario*

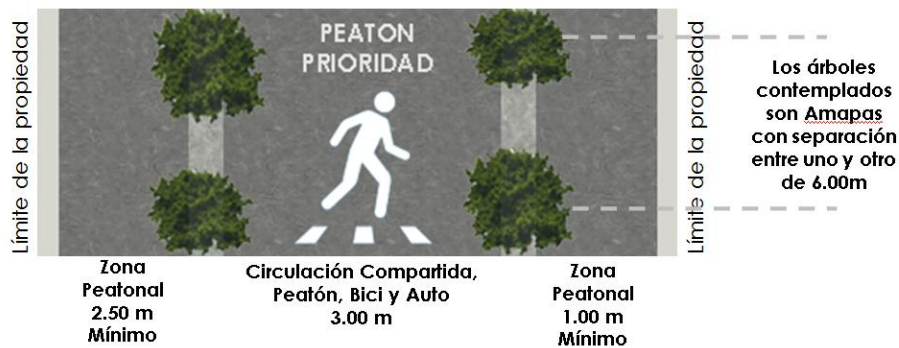
**Vialidad Compartida:** Su función es servir la circulación interior de los núcleos habitacionales, generalmente la circulación es en doble sentido, los recorridos del tránsito son cortos y los volúmenes de tránsito son bajos. La circulación de peatones y ciclistas tiene prioridad sobre los vehículos, queda estrictamente prohibido el acceso a vehículos de carga pesada y mediana.

**Vialidad local:** Su función es servir la circulación interior de los núcleos habitacionales, generalmente la circulación es en doble sentido con un arroyo mínimo de 8.5 metros, los recorridos del tránsito son cortos y los volúmenes de tránsito son bajos. La circulación de peatones y ciclistas tiene prioridad sobre los vehículos, queda estrictamente prohibido el acceso a vehículos de carga pesada y mediana.

**Ambas admiten la circulación compartida de vehículos automotores y bicicleta.**  
(Ver mapa E-03)



\*Esquema tipo de sección, vialidad secundaria, menor de 10mts.



\*Esquema tipo de sección, vialidad secundaria de 6mts.

**Secciones Viales con dimensiones excedentes:**

Se deberá tomar en cuenta al construir una vialidad independientemente de su jerarquía, el excedente de la de la sección vial respecto a la sección vial tipo, se repartirá dándole prioridad a los peatones, es decir, en las banquetas; después a los camellones y por último en el carril vehicular.

**Área Verde Obligada en vialidad:**

Los lotes, predios o terrenos dispuestos directamente sobre estas vialidades, quedan sujetos a las condicionantes de proyecto o restricciones de construcción frontales, que determine necesarias la Dirección de Desarrollo Urbano y Medio Ambiente, para la conservación, regeneración o desarrollo de áreas verdes.

**Vialidades mayores a 6 metros:**

Las vialidades cuya sección sea de 6 metros o más requerirán de la instalación de reductores de velocidad.

**Consideraciones generales para el desarrollo de proyectos viales:**

[Ver Anexo del mapa E-03]

- Considerar colocación o reemplazo de señalización horizontal y vertical.
- Construcción de rampas con criterios de acceso universal.
- En el caso de vialidades primarias, deberá integrarse al proyecto los pasos peatonales seguros, frente a equipamientos.



- No colocar pasto, césped o flores de ornato; considerar árboles de la región para la generación de sombra.
- Los acabados de los arroyos deben procurar permeabilidad.
- Los proyectos deben satisfacer principalmente las necesidades de los peatones, pudiendo generar las secciones de banqueta.
- Considerar el equipamiento, señales y construcciones especiales para el servicio de transporte público.



Imágenes  
Objetivo de la  
propuesta  
vialidades para  
el impulso de  
una movilidad  
sustentable.

**ESTRATEGIA 2****A. Consolidación del Sistema Vial.**

Estos proyectos tienen el objetivo de renovar y mejorar las condiciones físicas para incentivar la ocupación del suelo y mejorar las condiciones de movilidad para todos los usuarios de la vía pública. Estas adecuaciones deberán regirse por los siguientes criterios:

**a) Mejora de accesibilidad y entorno urbano.**

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

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

**b) Reducción de factores de riesgo.**

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

**c) Mejora de la organización de la vía pública**

Se entiende como la inclusión en el diseño de la infraestructura vial de elementos que permite el tránsito de distintos repartos modales de modo eficiente y seguro para sus usuarios, en condiciones equitativas. Estos elementos incluyen la colocación o construcción de mobiliario e infraestructura de apoyo como apeaderos, ciclovías o carriles compartidos, rampas para peatones, etc.

**d) Señalética.**

Dotar de señalamiento requerido tanto vertical como horizontal. Se deben de considerar los señalamientos adecuados para peatones y automovilistas que indiquen, velocidad, pasos, ubicación de equipamientos y mapa genérico del centro poblado.

La consolidación del sistema vial atenderá acciones en 6 frentes, detallando el horizonte con plazo al 2020:

- Mejora de geometría vial
- Conclusión de encarpetados
- Recubrimiento de vialidades locales (vialidades compartidas)
- Construcción de vialidades a largo plazo
- Paso peatonal seguro
- Construcción de puentes

**Proyectos Viales para la consolidación del sistema vial (Ver mapa E-04):**

**1.- Conclusión de encarpados.**-Trabajos para concluir las obras de encarpado en vialidades al interior de la mancha de población en zonas con una ocupación del suelo consolidado.

<b>Prioridad</b>	<b>Vialidad</b>	<b>Tramo</b>	<b>Periodo</b>
1	Ramón Corona	5 de Febrero – Constitución	2016-2017
2	S/N (Deportivo José Luis Guevara Ochoa)	S/N- Del Limón	2018
3	Sinaloa	Pascual Orozco (Constitución)- Lic. Benito Juárez	2018
4	20 de Noviembre	16 de Septiembre- S/N	2019
5	Pascual Orozco	Juan Escutia – S/N	2019
6	5 de Mayo	Pascual Orozco ( Constitución)- Miguel Hidalgo y Costilla	2019
7	Miguel Hidalgo y Costilla	Revolución- 16 de Septiembre	2019
8	Juan Escutia	Constitución- Miguel Hidalgo y Costilla	2019
9	El Sabino	S/N (Sinaloa)- Fundación Amor	2019

**2.- Mejora de geometría vial.**-Consiste en la mejora de de los geometrales y/o condiciones físicas y estéticas de vialidades al interior del lugar, así como la reorganización del arroyo y la adecuación de rampas de acceso esquinas o pasos peatonales identificados.

Estas mejoras también abarcan la conservación o regeneración de la vegetación urbana y ordenamiento de comercio en vía pública, retiro de obstáculos sobre la vía pública, señalética y ordenamiento de la publicidad; así como la mejora de acabados y terminados en las superficies de rodamiento.

La reorganización y diseño de la sección vial se hará en apego a la **Estrategia 1** de esta política. (Ver mapa E-04)

<b>Prioridad</b>	<b>Vialidad</b>	<b>Tramo</b>	<b>Periodo</b>
1	Lic. Benito Juárez	Acceso (Carretera a Ahome)– Blvr. Constitución	2017
2	Revolución	Lic. Benito Juárez– Acceso (Carretera a Las Grullas)	2017
3	Lic. Benito Juárez	Juan Escutia– S/N(finaliza mancha urbana al poniente)	2019

**3.-Proyectos de Vialidades Compartidas.**-Son vialidades cuyo tratamiento de mejora dará prioridad al espacio de circulación destinado para personas con discapacidad, peatón y ciclistas.

Por lo que consistirá en el revestimiento, señalización, arborización, iluminación y detallado de cruces de un andador, para un uso mixto en el cual el peatón y los ciclistas llevarán prioridad, tal como se especifica en los esquemas de la estrategia anterior de este capítulo.



Permitiendo únicamente el tránsito de vehículos particulares de manera restringida a un carril compartido. (Ver detalle en **Estrategia 1 Vialidad Compartida**)

<b>Prioridad</b>	<b>Vialidad</b>	<b>Tramo</b>	<b>Periodo</b>
1	Del Naranja	S/N (Deportivo José Luis Guevara Ochoa)- Constitución	2017
2	Camino a Los Algodones	Panteón- Lic. Benito Juárez	2017
3	José María Cota García	Lic. Benito Juárez – Del Naranja	2018
4	José María Cota García	Del Naranja- Código Agrario	2019
5	Código Agrario	José María Cota García - Miguel Hidalgo y Costilla	2019

**4.- Construcción vialidades a largo plazo.-** Son acciones de construcción, las cuales se prevén para el desarrollo urbano y/o crecimiento de la mancha urbana del centro de población, con la finalidad de optimizar la movilidad y mejora de accesibilidad de los habitantes del centro de población.

<b>Prioridad</b>	<b>Vialidad</b>	<b>Tramo</b>	<b>Periodo</b>
1	Juan Escutia	Ignacio Rodrigo- S/N (finaliza mancha urbana al sur)	Largo Plazo
2	El Sabino	Juan Escutia - S/N (Sinaloa)	Largo Plazo
3	El Sabino	S/N (termina mancha urbana)- Fundación Amor	Largo Plazo
4	S/N (Deportivo José Luis Guevara Ochoa)	Lic. Benito Juárez- Del Limón	Largo Plazo
5	Ramón Corona	5 de Febrero- S/N (termina Deportivo José Luis Guevara Ochoa)	Largo Plazo
6	Constitución	Lic. Benito Juárez- S/N(camino al panteón)	Largo Plazo
7	S/N (camino al panteón)	Camino a los algodones- Constitución	Largo Plazo
8	Leovijildo Valdez	S/N (norte de la localidad)- S/N (Deportivo José Luis Guevara Ochoa)	Largo Plazo
9	S/N (norte de la localidad)	Licenciado Benito Juárez- Ramón Corona	Largo Plazo

**5.- Construcción de puentes.-** Son acciones de construcción de elementos, para la óptima movilidad de carga, peatonal y mejora de accesibilidad de los habitantes del centro de población, reduciendo riesgos en intersecciones con carreteras regionales o locales. (Ver mapa E-04)

<b>Construcción de Puentes</b>			
<b>Prioridad</b>	<b>Vialidades</b>	<b>Elemento Sugerido</b>	<b>Horizonte limite</b>
1	5 de Mayo/ Solidaridad	Puente de paso (vehicular/peatonal)	2019
2	Juan Escutia/Miguel Hidalgo y Costilla	Puente de paso (vehicular/peatonal)	Largo Plazo

**6.- Paso peatonal seguro.-** Las mejoras consisten en la construcción de elementos que faciliten y prioricen el cruce de peatones a través del arroyo vial, utilizando criterios de

diseño para accesibilidad universal. El diseño de estos pasos puede generar el alto total o parcial de los vehículos automotores, dependiendo el perfil de sus usuarios.

Su ubicación no es limitativa a la indicada en este plan, la Dirección de Desarrollo Urbano y Medio Ambiente puede proponer la colocación o construcción de este tipo de cruces en otros puntos.

<b>Paso Peatonal Seguro</b>			
<b>Prioridad</b>	<b>Paso Peatonal</b>	<b>Referencia- Tramo</b>	<b>Horizonte límite</b>
1	Lic. Benito Juárez	Sinaloa- Plan de Ayala	2017
2	Constitución	Esquina con c. Sinaloa	2017
3	Lic. Benito Juárez	5 de Mayo y Código Agrario	2018
4	Miguel Hidalgo y Costilla	Equina con Solidaridad	2018
5	Solidaridad	Esquina con El Sabino	2019

### 7.1.3.4 POLÍTICA DE INFRAESTRUCTURA Y EQUIPAMIENTO

#### **Objetivo:**

*Determinar una cartera de proyectos estratégicos para mejorar la oferta y las condiciones de equipamiento e infraestructura urbana del centro poblado, en beneficio de los servicios que prestan.*

#### **ESTRATEGIA 1**

Programa de saneamiento de drenes y canales.

Consiste en coordinar acciones de limpieza y ordenamiento, mismas que se realizarán en los espacios pertenecientes a los derechos de vía de drenes y canales que atraviesan el centro poblado de Higueras de Zaragoza. **(Ver mapa E-05)**

Acciones:

- Retirar vegetación, basura o cualquier otro elemento que pueda obstruir o bloquear el paso del agua.
- Instalación elementos para el resguardo de personas o vehículos.
- Colocación de señales de peligro o advertencia.
- Retiro o reubicación de construcciones cercanas.

Se considerarán sujetos a integrarse para estas acciones los siguientes drenes y canales:

<b>Saneamiento de drenes y canales</b>		
<b>Prioridad</b>	<b>Ubicación</b>	<b>Horizonte límite</b>
1	Dren Ballena, localizado al norte del poblado.	Programa Bimestral
2	Canal Lateral Reforma, ubicado al Sur de la mancha urbana	Programa Bimestral



**ESTRATEGIA 2**

*Proyectos y programas destinados mejorar la calidad de los servicios de equipamientos e infraestructura en el centro poblado Higueras de Zaragoza.*

**A. Programa Social de Conservación de Equipamientos Públicos.**

El H. Ayuntamiento, con la participación de las dependencias con atribuciones en la materia, elaborará e instrumentará un programa de intervención en los equipamientos públicos de educación, salud, deporte y asistencia social del centro urbano.

Estas intervenciones tendrán como fines en los equipamientos:

- Mejorar las condiciones y estética de los patios, jardines o áreas comunes
- Dar mantenimiento preventivo a los inmuebles o equipos.
- Generar corresponsabilidad con la sociedad civil organizada.
- Coadyuvar a la mejora de los recursos escolares.

**(Ver mapa E-05)**

Tal programa deberá calendarizar las actividades a realizar, la estrategia para formar y crear comités o patronatos ciudadanos, la celebración de pactos ciudadanos para compartir la responsabilidad y los mecanismos de seguimiento del programa.

El mismo programa deberá ser transversal con otros esquemas del gobierno municipal, que ayuden a los objetivos enunciados arriba.

Para los programas de mejora de condiciones y estética, así como mantenimiento preventivo, debe considerarse la participación de la academia y órganos colegiados para la elaboración de proyectos, los cuales tengan como condición su involucramiento en la ejecución y supervisión de actividades, y la posibilidad de llevarse a cabo por ciudadanos comunes.

La mejora de los recursos humanos podrá plantearse a través de prestadores de servicio y practicantes que impartan cursos para el desarrollo de recursos humanos en el manejo de equipo, herramientas o enseñanza de conocimiento.

El papel de los comités o patronatos en todo caso, será en conjunto con las autoridades municipales, el de la gestión de recursos para llevar a cabo estas acciones o adquirir el equipo o material necesario para la prestación óptima de los servicios públicos.

Con esto el mantenimiento de las condiciones óptimas del equipamiento consistirá de actuaciones integrales sobre cada inmueble, abordando aspectos de infraestructura, servicios, tecnologías; con el involucramiento de agentes locales.

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

<b>Programa de Conservación de Equipamientos Públicos</b>			
<b>Tipo A</b>	<b>EDUCACIÓN</b>		
	<b>Elemento</b>	<b>Ubicación</b>	<b>Horizonte limite</b>
1	Jardín de Niños Ignacio Zaragoza	Justo Sierra- esquina con C.Primer	2017
2	Jardín de Niños Heriberto Valdez Romero	Benito Juárez- entre Sinaloa y Plan de Ayala	2017
3	Jardín de Niños Remberto Gil	Solidaridad entre C.Colonia Ejidal y El Sabino	2017
4	Jardín de Niños Ma. Enriqueta Camarillo	Código Agrario entre Artículo Tercero y C/S	2017
5	Jardín de Niños Nicolás Bravo	José María Cota García entre Código Agrario y C.Tierra y Libertad	2017
6	Esc. Pim. Venustiano Carranza	Artículo Tercero entre Código Agrario y S/N	2018
<b>Tipo B</b>	<b>SALUD Y ASISTENCIA SOCIAL</b>		
9	Centro de Salud	Ignacio Zaragoza entre Guadalupe Victoria y Revolución	2019
<b>Tipo C</b>	<b>DEPORTE Y RECREACIÓN.</b>		
10	Parque	Lic. Benito Juárez entre Ramón Corona y José María Morelos y Pavón	2018
11	Estadio Dennys Reyes Velarde	Ramón Corona entre Cerro del Cumichi y José María Cota García	2018
<b>Tipo D</b>	<b>ADMINISTRACIÓN PÚBLICA</b>		
12	Instalaciones de Tránsito	Miguel Hidalgo y Costilla entre Ramón Corona y Vicente Guerrero	2019
13	Instalaciones de la Sindicatura	Ramón Corona y Constitución	2019

### B. Adecuación de Paraderos de Autobuses.

Se requiere la adecuación de 2 paraderos de autobuses que cuenten con infraestructura y mobiliario necesarios para brindar una mayor comodidad al usuario del transporte público. Estos serán ubicados sobre la vialidad Miguel Hidalgo y Costilla esquina con Ignacio Zaragoza (ambas aceras), donde comúnmente pasan y hacen parada las rutas de autobuses locales. **(Ver mapa E-05)**

Para su diseño y mejor ubicación debe considerarse:

- No obstruir el paso de peatones.
- Señales de información y seguridad.
- Adecuado para personas con discapacidades.
- Proteger de los elementos del clima.
- Facilitar el ascenso y descenso de personas.
- Tener iluminación.
- Fácil mantenimiento, reparación o reposición.



### 7.1.3.5 POLÍTICA DE MEDIO AMBIENTE

**Objetivo:**

*Mejorar la calidad de los servicios ambientales de los elementos naturales de Higueras de Zaragoza.*

**ESTRATEGIA 1**

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

**A. Zonas de preservación ecológica.**

- a. De acuerdo al artículo 57 de la Ley Ambiental para el Desarrollo Sustentable del Estado de Sinaloa, el cual señala que en los programas y los planes parciales y sectoriales de desarrollo urbano y vivienda deben incorporar criterios de regulación ambiental; se establecen como zonas de preservación ecológica.

- Cerro El Chivari.
- Cerro Ohuime.
- Laguna de Ohuime.

**(Ver Mapa E-06)**

Con el fin de conservar los elementos naturales presentes en los elementos enunciados arriba, deberá generarse un instrumento legal de política pública de manejo ambiental de estas zonas.

- b. Esto se llevará a cabo mediante la promoción del decreto de zona de preservación ecológica del polígono señalado en el Mapa E-05.

Para ello se tomará en cuenta las disposiciones de los Artículos 85, 87, 97, 98 y 99 de la Ley Ambiental para el Desarrollo Sustentable del Estado de Sinaloa.

### **ESTRATEGIA 2**

Programa de forestación y mejoramiento de la calidad del aire.

Con el fin de apoyar la instrumentación de una política de movilidad no motorizada, que atienda las necesidades de los peatones que generan el mayor número y tipo de viajes, se propone aumentar el volumen de masa verde mediante la forestación de espacios públicos y privados con superficies de gran tamaño disponibles para la siembra de árboles.

Con ello se busca coadyuvar a mejoras de la vía pública, incitar al uso de la bicicleta o desplazamientos a pie, para reducir los costos de inversión de infraestructura vial. Y con ello redirigir gasto público a obras de infraestructura de servicios públicos o mejorar la calidad de los equipamientos.

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

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

- Superficie disponible
- Potencial de impacto
- Valor paisajístico
- Relevancia cultural y de identidad

Criterios de arborización y diseño paisajístico:

- Uso eficiente de los recursos naturales
- Responder al objetivo del programa
- Inventario de especies a utilizar

La estrategia de reforestación se centrara en las vialidades principales de la sindicatura, de acuerdo a la programación siguiente: **(Ver Mapa E-06)**

<b>Espacio Público a Forestar</b>			
<b>Prioridad</b>	<b>Vialidad/ Espacio Público</b>	<b>Referencia- Tramo</b>	<b>Horizonte limite</b>
1	Lic. Benito Juárez	Revolución- S/N (Límite poniente del poblado)	2017
2	Lic. Benito Juárez	Acceso norte(Salida a Ahome)- Constitución	2017
3	Revolución	Acceso sur (Salida a las Grullas) – Lic. Benito Juárez	2017
4	16 de Septiembre	20 de Noviembre- Miguel Hidalgo y Costilla	2017
5	Constitución	Lic. Benito Juárez- Del Pirul	2017
6	Ramón Corona	5 de Febrero- Miguel Hidalgo y Costilla	2017
7	Código Agrario	José María Cota García- Miguel Hidalgo y Costilla	2017
8	Sinaloa	S/N (Dren Ballena)- Lic. Benito Juárez	2018
9	Del Naranja	S/N (Deportivo José Luis Guevara Ochoa)-	2017

		Constitución	
10	José María Cota García	Lic. Benito Juárez- Código Agrario	2018
11	Ignacio Zaragoza	Revolución- Del Pirul	2018
12	Justo Sierra	Lic. Benito Juárez- Miguel Hidalgo y Costilla	2018
13	José María Morelos y Pavón/ Del Pirul	Constitución- Miguel Hidalgo y Costilla	2018
14	Ignacio Rodrigo	El Sabino- S/N (camino a Macapulera)	2018
15	Fundación Amor	Ignacio Rodrigo- Julio César Chávez	2018
16	Miguel Hidalgo y Costilla	Revolución- Del Pirul	2019
17	Solidaridad	Lic. Benito Juárez- El Sabino	2019
18	Miguel Hidalgo y Costilla	Revolución- Salida a Ohuime	2019
19	Julio César Chávez	Solidaridad- S/N	2019
20	S/N	Ignacio Rodrigo- Julio César Chávez	2019

### 7.1.3.6 POLÍTICA DE DESARROLLO ECONÓMICO

**Objetivo:**

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

#### **ESTRATEGIA 1**

*Fomento al desarrollo de actividades turísticas.*

El objetivo es generar condiciones apropiadas para incentivar el desarrollo de servicios y productos locales, ligados a consumos derivados de actividades de turismo deportivo y cultural.

La estrategia apunta a impulsar esta dinámica mediante la creación de espacios públicos adecuados para realizar, fomentar y desarrollar dichas actividades.

Para ello se proponen acciones que permita generar intervenciones a partir de la identificación elementos con potencial de desarrollo ya presentes en el centro de población y sus alrededores.

#### **A. Rehabilitación de la Plazuela.**

- Intervención que busca modernizar el aspecto de la plazuela, misma que puede ser realizada mediante un proyecto de paisajismo urbano, iluminación y reposición de losas.
- Este proyecto debe considerar la remodelación de las vialidades con los criterios establecidos en la estrategia de tránsito y movilidad. Desarrollando proyectos viales de calles mixtas, para el uso prioritario de peatones y ciclistas, en convivencia con el automóvil.

**(Ver Mapa E-07)**

**B. Rehabilitación del Mercado de Abasto.**

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

Lineamientos económicos:

- Capacitación para los locatarios, orientada a ofrecer un mejor servicio para organizar de mejor manera sus compras y finanzas y para establecer relaciones y estrategias con productores locales.
- Promover la introducción de sistemas de cobro con tarjetas bancarias de débito o crédito (terminales bancarias).
- La Dirección de Economía convocará semestralmente a un encuentro entre locatarios y productores locales, con el fin de establecer relaciones directas para la comercialización del producto.

Socialización e imagen:

- Motivar a la población a comprar en el mercado promoviendo el consumo local.
- Deberá llevarse a cabo la actualización de reglamentos internos, y deberán ser incluidos capítulos específicos para la imagen del mercado, la asignación de derechos y obligaciones, la compatibilidad de áreas y usos en las instalaciones.

**(Ver Mapa E-07)**

**C. Construcción de Arco de Acceso**

Con el propósito de mejorar la imagen urbana del centro poblado se proyecta el enmarcado de la entrada principal, construyendo un arco que de la bienvenida a sus pobladores y visitantes. **(Ver Mapa E-07)**

**D. Zona 30**

El objetivo de este proyecto es contribuir a mejorar la movilidad, pero al mismo tiempo crear condiciones en el entorno atractivas para la inversión económica y la recreación o paseo de la gente.

La zona delimitada por medio de señalización especializada e intervenciones en vía pública para reforzar el carácter de una zona peatonal principalmente. Las vialidades inscritas en esta zona admiten la circulación de vehículos a velocidades que no excedan los 30Km/h, privilegiando en todo momento el tránsito de peatones y ciclistas.

- La Zona 30 deberá contemplar las siguientes acciones:
  - a) Renovación de banquetas con criterios de diseño universal
  - b) Colocación de señalización y nomenclatura informativa y de tránsito.
  - c) Establecer los lineamientos para la imagen urbana en cuanto a estilo de fachadas, publicidad, mobiliario urbano, señalización.
  - d) Priorización para el peatón en la vía pública.
  - e) Ordenamiento de rutas para reducir obstrucciones y riesgos por tránsito de vehículos pesados.
  - f) Reordenamiento del comercio semifijo.
  - g) Diseño de calles completas



La realización de estos trabajos deberá incorporar, adaptar o adecuar los criterios de organización de secciones viales establecidos en este Plan. **(Ver Mapa E-07)**

#### **E. Rehabilitación del predio del Estadio de Beisbol.**

Con el fin de reacondicionar y transformar el estadio de beisbol ubicado en la esquina de las vialidades Ignacio Rodrigo (Canal Sub Lateral Reforma) y Fundación Amor, al sur del centro de población.

La transformación consiste en generar un parque multifuncional, es decir con un mayor número de opciones para el desarrollo de actividades recreativas, deportivas. De igual manera este espacio incorporará la cancha de basquetbol que se encuentra a un costado de este predio.

Las opciones de actividades deben pensarse en función de la perspectiva de edades y capacidades de las personas, de tal manera que no solo sean permitidas actividades físicas; debe considerar espacios para el desarrollo de juegos de mesa, áreas para la lectura, pintura, estudio y/o convivencias sociales.

Con esta transformación se generará un espacio más accesible, flexible de uso colectivo y con una mayor cobertura de población servida.

Es fundamental que el proyecto considere la arborización adecuada para proporcionar sombras, la instalación de bebederos, y además que omita bardas o cercas perimetrales. **(Ver Mapa E-07)**

### **ESTRATEGIA 2**

*Fortalecimiento de capacidades para el desarrollo económico local.*

#### **A. Centro de Desarrollo Económico Comunitario.**

Es necesario construir un espacio para el desarrollo de capital humano con habilidades para generar dinámicas de autoempleo principalmente; partiendo de las oportunidades y disponibilidad de recursos de la región en áreas como la industria empacadora, producción artesanal de alimentos, desarrollo de oficios y artes regionales, etc. Sin dejar de lado la posibilidad de generar capacidad para el empleo en industria manufacturera. **(Ver Mapa E-07)**

#### **B. Internet gratis en espacios públicos**

Se buscará dotar al poblado de espacios públicos con internet gratuito, contemplando la Plazuela y Oficinas de la Sindicatura como parte del programa estatal "Sinaloa Digital" que tiene como objetivo brindar a la población tecnología y acceso a la información de manera oportuna mejorando los servicios públicos y las condiciones tecnológicas del lugar. **(Ver Mapa E-07)**

#### **C. Módulo o Cartera de Promoción Turística y de suelo industrial.**

Es necesario generar un cuerpo o estrategia promotora de la oferta turística de las sindicaturas, la ubicación de los servicios de apoyo y las modalidades de estos; así como del suelo susceptible para desarrollo industrial con las características de la infraestructura disponible, accesibilidad a puertos, disponibilidad de recursos humanos, proyectos de inversión programados, así como de incentivos económicos existentes.



**D. Dotar de Módulo Digital para trámites y servicios públicos.**

Equipar de tecnología correspondiente, para la digitalización de trámites administrativos y servicios públicos, generando una gestión pública eficiente tanto para los habitantes, como para el personal de la Sindicatura, a fin de mejorar las funciones de atención y respuesta.

**7.1.3.7 POLÍTICA DE FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL****Objetivo:**

Optimizar las capacidades de gestión y administración del Centro de Población, haciéndolas más flexibles, eficientes y abiertas a la participación ciudadana.

**ESTRATEGIA 1**

Crear Comité de Desarrollo Urbano Local.

**A. Comité de Desarrollo Urbano Local.**

Establecer un Comité de Desarrollo Urbano Local integrado por habitantes del lugar, siendo un órgano de consulta, de opinión y de participación social, en el cual se tendrá plena atribución en la planeación de desarrollo urbano del centro poblado, así como en lo que a ecología y medio ambiente respecta.

**B. Agenda pública de Desarrollo Urbano.**

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

**C. Modernización de la Gestión Pública en la Sindicatura de San Miguel Zapotitlán**

Busca la optimización del sistema operativo de la Sindicatura, evaluando la capacidad de respuesta que esta brinda en base a la atención a la ciudadanía, aplicando nuevos esquemas de trabajo que identifiquen oportunidades para la mejora continua de los procesos, servicios y atenciones a los habitantes del lugar.

**D. Dotar de módulo digital para trámites y servicios públicos.**

Equipar de tecnología correspondiente, para la digitalización de trámites administrativos y servicios públicos, generando una gestión pública eficiente tanto para los habitantes, como para el personal de la Sindicatura, a fin de mejorar las funciones de atención y respuesta.

**E. Modernización de cuerpos de protección civil y vinculación a los Atlas de Riesgos.**

Los efectos del cambio climático y las características de las actividades económicas de la región, hacen vulnerables estas localidades, por lo cual contar con cuerpos de respuesta para prevenir, atender y o mitigar cualquier evento industrial o natural es vital para generar de condiciones de desarrollo viables en este centro de población.

Por lo tanto la Sindicatura deberá promover una agenda en conjunto con la sociedad civil, las cámaras empresariales, las academias y los colegios de profesionistas, para modernizar los cuerpos de protección civil para la prevención de riesgos naturales e industriales, así como la atención de desastres de estos tipos.