



Programa Metropolitano de Tijuana

Presentación:
Proyecto del Programa
Metropolitano de Tijuana
Enero 2024



01

Fundamentación



1. Antecedentes, Metodología y Marco Normativo



Antecedentes de Planeación Metropolitana

Instrumentos de Planeación



Justificación

La Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Baja California (LDUE) en su artículo 79, señala que los planes y programas podrán ser modificados o cancelados cuando:

- I. Exista variación sustancial de las condiciones que les dieron origen.
- II. Surjan técnicas diferentes que permitan una realización más satisfactoria.
- IV. Sobrevenga una causa grave que impida su ejecución.

- Modificación de los Límites Territoriales Municipales. Estatuto Territorial de los Municipios del Estado de Baja California. 03 de enero de 2020.
- Nuevos datos de población publicados por el INEGI, mismos que obedecen al Censo General de Población y Vivienda 2020.
- Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, Agenda 2030 y ODS.
- Publicación de nuevas Leyes y reformas de leyes
- Publicación de Política de Suelo y Estrategia Nacional de Ordenamiento Territorial
- Publicación de Guías, Lineamientos para la elaboración de programas metropolitanos
- Publicación de instrumentos de planeación a escala local



Objetivos del Programa

Contar con un instrumento de regulación y gestión de desarrollo metropolitano con una visión a largo plazo.

Promover y fortalecer la gobernanza metropolitana mediante la acción coordinada de los tres órdenes de gobierno y la participación de la sociedad.

Planear, ordenar y regular el ordenamiento del territorio y los asentamientos humanos de la Zona Metropolitana de manera conjunta y coordinada, respetando en todo momento los aspectos que son competencia de cada municipio.

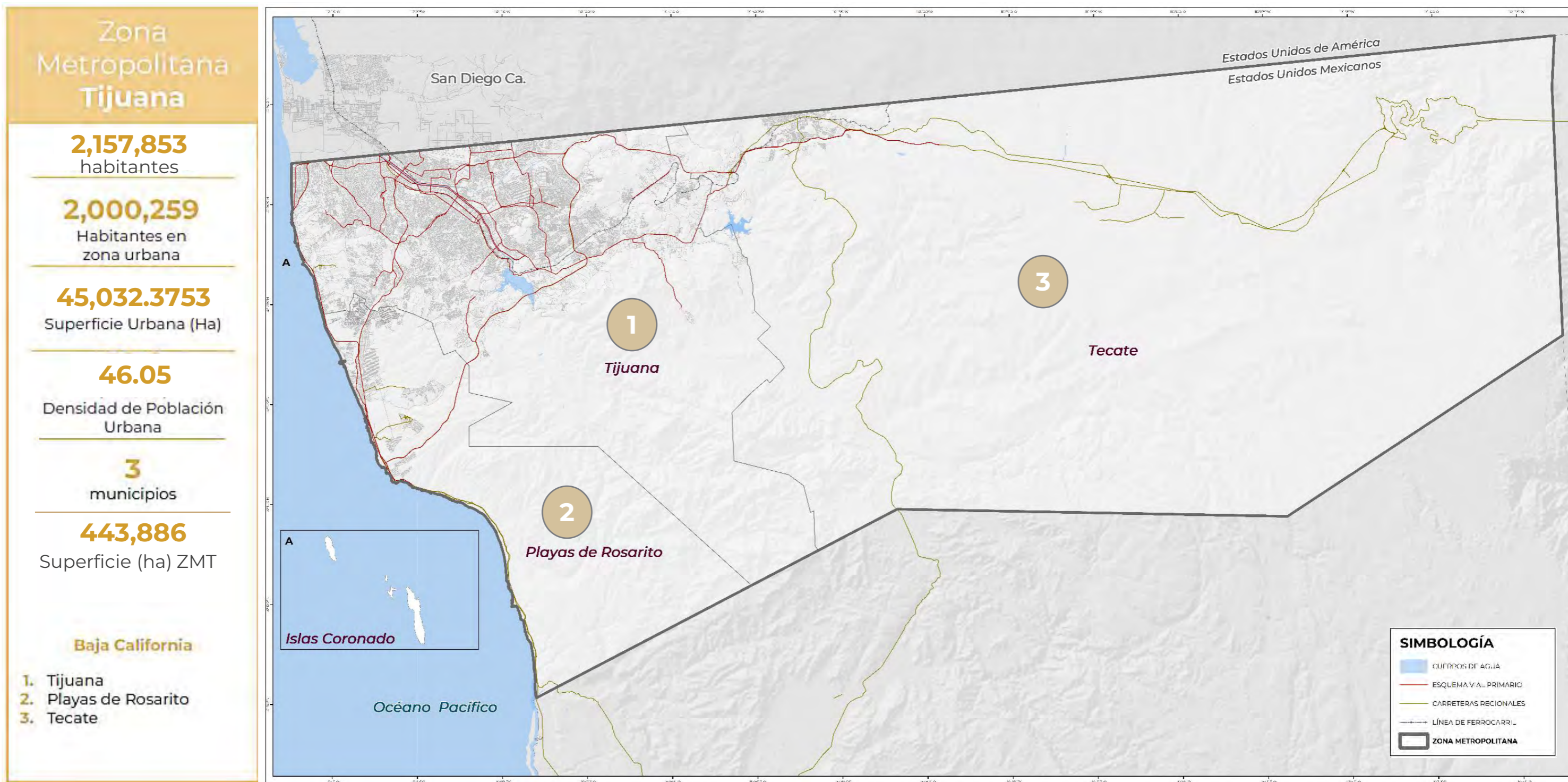
Establecer estrategias, acciones y proyectos para el desarrollo integral de la Zona Metropolitana.



Área de Aplicación

Delimitación Municipal de Tijuana, Tecate y Playas de Rosarito.

DZM 2005-2007. Criterios de distancia, integración funcional y carácter urbano con respecto al Mpio. de Playas de Rosarito, y planeación y política urbana con respecto al Mpio. de Tecate, lo que dio como resultado la incorporación del municipio de Tecate a los de Tijuana y Playas de Rosarito para la nueva delimitación de esta zona.





Estructura de Documento





Fundamentación Normativa

La figura de un Programa Metropolitano se encuentra enmarcada en el artículo 24 de la Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Baja California, fracción I, numeral 2, el cual señala que la ordenación y regulación de los asentamientos humanos en el Estado, se realizará entre otros instrumentos, a través de los Programas que ordenen y regulen Zonas Metropolitanas o conurbadas interestatales en donde participe el Estado con una o más Entidades Federativas en los términos de la Ley General de Asentamientos Humanos.

Artículo	Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Baja California Decreto Oficial No. 26, Tomo CI, Sección I, de fecha 24 de junio de 1994. Última Reforma POE No. 37, Índice, 23 junio 2023	Artículo	Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano DOF 28 de noviembre de 2016, Última Reforma DOF 01-06-2021	Anexo Técnico Programa de Mejoramiento Urbano 2023 Vertiente Planeación Urbana, Metropolitana y Ordenamiento Territorial (PUMOT) Modalidad Planeación y Ordenamiento Metropolitano b. Estructura, Alcances y productos de los Proyectos Metropolitanos	Propuesta Estructura y Contenido para el Programa Metropolitano de Tijuana
6		1			
24		23	1. Fundamentación Normativa 2. Dinámicas metropolitanas 2.1 Dimensión físico-Ambiental 2.2 Dimensión Sociodemográfica y Económica 2.3 Dimensión Urbana 2.4 Dimensión Urbano-Rural 2.5 Síntesis del Diagnóstico de las Dinámicas Metropolitanas	1. Antecedentes, Metodología y Marco Normativo 1.1 Antecedentes Metodológicos y Contexto Superior de Planeación	1. Antecedentes, Metodología y Marco Normativo 1.3 Fundamentación Jurídica y Contexto Superior de Planeación
24		33	3. Modelo de Ordenamiento Metropolitano 3.1 Visión y Objetivos metropolitanos 3.2 Estrategias metropolitanas 3.3 Normas generales de ordenación Metropolitana 3.4 Agenda Metropolitana	2. Diagnóstico Metropolitano 2.1 Dinámicas Metropolitanas 2.2 Síntesis de las Dinámicas Metropolitanas	2. Diagnóstico Metropolitano 2.1 Dinámicas Metropolitanas 2.2 Síntesis de las Dinámicas Metropolitanas
24		37	4. Evaluación y Seguimiento	3. Planeación Metropolitana 3.1 Modelo de Ordenamiento Metropolitano 3.2 Estrategias y Acciones Metropolitanas 3.3 Agenda Metropolitana 3.4 Mecanismos de Instrumentación	3. Planeación Metropolitana 3.1 Modelo de Ordenamiento Metropolitano 3.2 Estrategias y Acciones Metropolitanas 3.3 Agenda Metropolitana 3.4 Mecanismos de Instrumentación

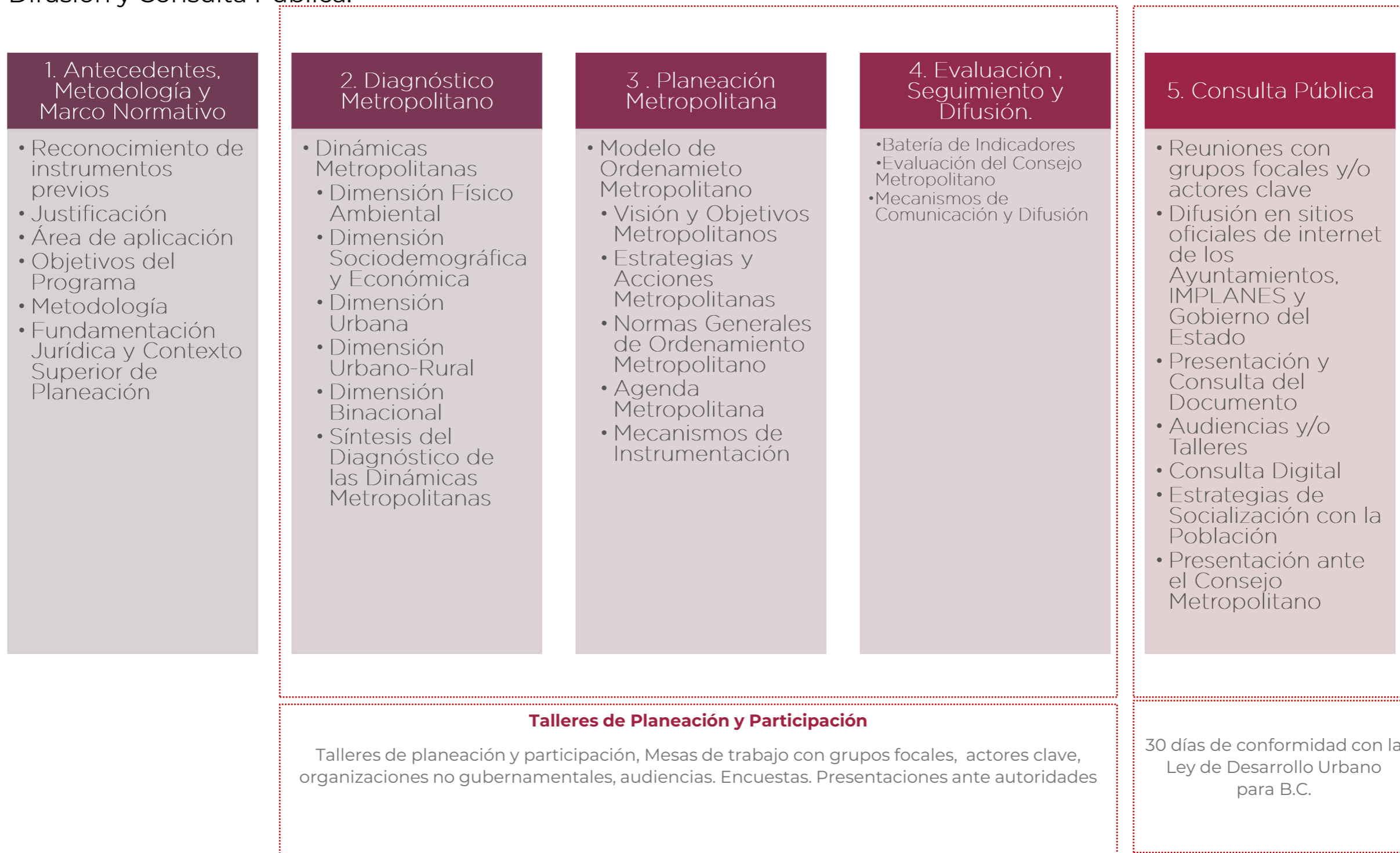
Artículos	Artículos	Apartados	Apartados
6	3		
24	23	1. Fundamentación Normativa	1. Antecedentes, Metodología y Marco Normativo 1.3 Fundamentación Jurídica y Contexto Superior de Planeación
	33	1. Fundamentación Normativa 2. Dinámicas metropolitanas 2.1 Dimensión físico-Ambiental 2.2 Dimensión Sociodemográfica y Económica 2.3 Dimensión Urbana 2.4 Dimensión Urbano-Rural 2.5 Síntesis del Diagnóstico de las Dinámicas Metropolitanas	1. Antecedentes, Metodología y Marco Normativo 1.3 Fundamentación Jurídica y Contexto Superior de Planeación 2. Diagnóstico Metropolitano 2.1 Dinámicas Metropolitanas 2.2 Síntesis de las Dinámicas Metropolitanas
	34	1. Fundamentación Normativa	1. Antecedentes, Metodología y Marco Normativo 1.3 Fundamentación Jurídica y Contexto Superior de Planeación
24	37	2. Dinámicas metropolitanas 2.1 Dimensión físico-Ambiental 2.2 Dimensión Sociodemográfica y Económica 2.3 Dimensión Urbana 2.4 Dimensión Urbano-Rural 2.5 Síntesis del Diagnóstico de las Dinámicas Metropolitanas	2. Diagnóstico Metropolitano 2.1 Dinámicas Metropolitanas 2.1.1 Dimensión Físico-Ambiental 2.1.2 Dimensión Sociodemográfica y Económica 2.1.3 Dimensión Urbana 2.1.4 Dimensión Urbano-Rural 2.1.5 Dimensión Binacional 2.2 Síntesis de las Dinámicas Metropolitanas
		3. Modelo de Ordenamiento Metropolitano 3.1 Visión y Objetivos metropolitanos 3.2 Estrategias metropolitanas 3.3 Normas generales de ordenación Metropolitana 3.4 Agenda Metropolitana	3. Planeación Metropolitana 3.1 Modelo de Ordenamiento Metropolitano 3.1.2 Estrategias y Acciones Metropolitanas 3.1.3 Agenda Metropolitana 3.1.4 Mecanismos de Instrumentación
		4. Evaluación y Seguimiento	4. Evaluación, Seguimiento y Difusión 4.1 Bateria de Indicadores 4.2 Evaluación del Consejo Metropolitano 4.3 Mecanismos de Comunicación y Difusión del Programa

Notas:
 Se incluye Área de Aplicación y Objetivos del Programa como temas del apartado 1. Antecedentes, Metodología y Marco Normativo, mismos que son retomados del artículo 54, fracciones II y III de la Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Baja California.
 El tema que corresponde a Dimensión Binacional propuesto como parte del contenido del documento tiene su fundamento en el Reglamento de Zonificación y Usos del Suelo del Centro de Población de Tijuana, artículos 6 y 42.
 El Proceso de Planeación y Consulta Pública, se llevará a cabo de conformidad con lo que para el caso establece la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano en sus artículos 1,4,19,20, la Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Baja California en sus artículos 8, 22 y 51, fracción II; La Ley de Planeación en su artículo 28 y la Ley de Zonas Metropolitanas en sus artículos 17 y 21.



Estructura de Documento

La estructuración del documento del Programa Metropolitano de Tijuana en cinco grandes apartados, los anexos técnicos correspondientes y una etapa de talleres de planeación y participación a lo largo de la elaboración de los apartados de Diagnóstico, Planeación, Evaluación, Seguimiento y Difusión y Consulta Pública.





Fundamentación Normativa

Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano

Art. 1, 3, 4, 19, 20, 23, 34, 37

- Desarrollo Metropolitano
- Zona Metropolitana
- Interés Metropolitano
- Planeación y regulación del ordenamiento Territorial de Asentamientos Humanos y Centros de Población a través de los Programas de zonas metropolitanas o conurbaciones
- Contenido de los Programas de las Zonas Metropolitanas o Conurbaciones
- Mecanismos de Participación ciudadana

Ley de Desarrollo Urbano del Estado de B.C.

Art. 6, 8, 22, 24

- Zona Metropolitana
- Conformación de Zona Metropolitana
- Programas que ordenen y regulen Zonas Metropolitanas
- Consulta Pública
- Consulta Permanente
- Organismos e instituciones representativas que integran la comunidad

Ley de Zonas Metropolitanas del Estado de Baja California

Art. 2, 17, 21

- Zona Metropolitana
- Zona Metropolitana de Tijuana
- Órganos consultivos: Consejos para el Desarrollo de las Zonas Metropolitanas
- Integración de los Consejos

Constituciones, Leyes, Acuerdos Internacionales, Reglamentos, Políticas y Estrategias Nacionales, Planes, Programas e Instrumentos de Planeación de los tres órdenes de Gobierno



02

Diagnóstico



1. Diagnóstico Metropolitano



Síntesis de las Dinámicas Metropolitanas

Dimensión Físico-Ambiental

Problemáticas identificadas:



Se identifican 5 tipos de riesgos en la ZMT

Geológicos-Sísmico por deslizamiento, nivel de peligrosidad alta y presencia de fallas activas

Hidrometeorológico, alto riesgo por inundación

Sanitario-ecológico, calidad del agua y aire con alto grado de contaminación

Químico-tecnológico, por incendios, vulnerabilidad alta con tendencia al incremento

Sequías, rango alto con zonas de intensidad extrema



Uno de los mayores riesgos en la ZMT es por deslizamientos e inestabilidad de laderas (36%)



inundaciones ocasionadas por precipitaciones intensas de poca duración, que provoca escurrimientos rápidos



La calidad del agua en la ZMT presenta un alto grado de contaminación por sólidos disueltos, excediendo en 100%.



Únicamente el Municipio de Tijuana cuenta con un **Programa de Ordenamiento Ecológico** publicado recientemente (2019)



Únicamente los Municipios de **Tijuana y Playas de Rosarito** cuentan con **Atlas de Riesgos**.



Síntesis de las Dinámicas Metropolitanas

Dimensión Sociodemográfica y Económica

Problemáticas identificadas:



viviendas con precios inaccesibles para la población con ingresos promedios. Población reside en periferia.



Inseguridad, aumento de la delincuencia



Problemas de marginación y vulnerabilidad social en distintas colonias



Necesidad de Equipamiento Urbano



Largos trayectos para el desarrollo de actividades productivas



Movilidad reducida de Personas con Discapacidad por topografía y falta de infraestructura



Limitantes

Acceso a Equipamiento Urbano
Goce de las ciudades
Movilidad limitada
Accesibilidad Universal
Derecho a la Ciudad



La **ZMT** cuenta con una población de **2,157,853 habitantes**. El **89%** reside en El Mpio. de **Tijuana**, el **6%** en **Playas de Rosarito** y **5%** en **Tecate**



En la ZMT se registran **146,685** Personas con Discapacidad



Síntesis de las Dinámicas Metropolitanas

Dimensión Urbana

Problemáticas identificadas:



Falta de acceso a servicio de agua potable. Infraestructura ha cumplido vida útil en abastecimiento.

Aguas residuales. Problemas en reúso de agua y deficiencia en tratamiento que provoca riesgo de enfermedades infecciosas.



Falta de accesibilidad a elementos del espacio público, distancias considerablemente largas para ciudadanos. Falta de mantenimiento.



Falta de accesibilidad universal en elementos de espacio público



Déficit en elementos de educación superior, salud, asistencia social y cultura por falta de accesibilidad



Falta de constancia en el servicio de recolección de basura y su disposición final



Movilidad, conectividad, tiempo de traslado y costos de transporte son preocupaciones y apremiantes para la población de la ZMT



Transporte de carga en vialidades de la ZMT, afecta la movilidad



El último instrumento de planeación no se ha actualizado en 11 años.



Falta de un sistema de transporte público integral que brinde una cobertura óptima en la zona metropolitana



Síntesis de las Dinámicas Metropolitanas

Dimensión Urbano Rural

Problemáticas identificadas:



Carencia en servicios públicos



Carencia de equipamiento urbano



Dificultades para el acceso a servicios de salud especializados



Dificultades para el acceso a servicios de educación superior



Carencia en rutas de transporte público



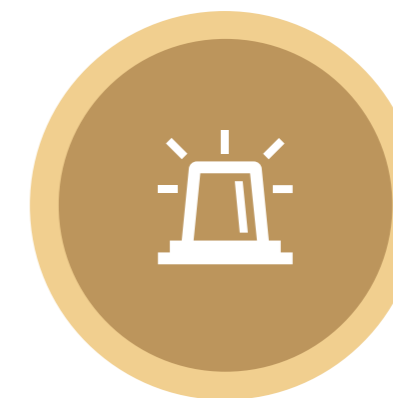
Traslado hacia los centros urbanos para poder acceder a servicios de salud, educación superior



Falta de una infraestructura vial consolidada



Elevada dispersión poblacional en los municipios de Playas de Rosarito y Tecate.



Población expuesta a riesgos. La Rumorosa y El Hongo corresponden a la cuarta y sexta colonia con mayor registro de delitos en el municipio de Tecate durante 2022, según el portal de Seguridad BC



Síntesis de las Dinámicas Metropolitanas

Dimensión Binacional

Problemáticas identificadas:



Especulación del precio de la vivienda en Estados Unidos conlleva el traslado de población estadounidense a la ZMT.



Aumento del precio de la vivienda y la renta para la población local.



Desplazamiento de la población originaria a la periferia de los municipios y encarecimiento en el estilo de vida



Debido a la cercanía con Estados Unidos se fomenta un mercado de vehículos irregulares debido a su bajo precio.

Saturación de infraestructura vial y aumento en la cantidad de emisiones de gases contaminantes.



Aumento en los tiempos de espera para cruzar hacia Estados Unidos



Aumento de la población estadounidense que reside en la ZMT, debido al bajo costo de vida comparado con su país de origen, situación que ha generado un aumento en los niveles de renta y vivienda.



Diagnóstico Metropolitano

Dinámicas Metropolitanas.

Dimensión Binacional

Trabajo

Vivienda

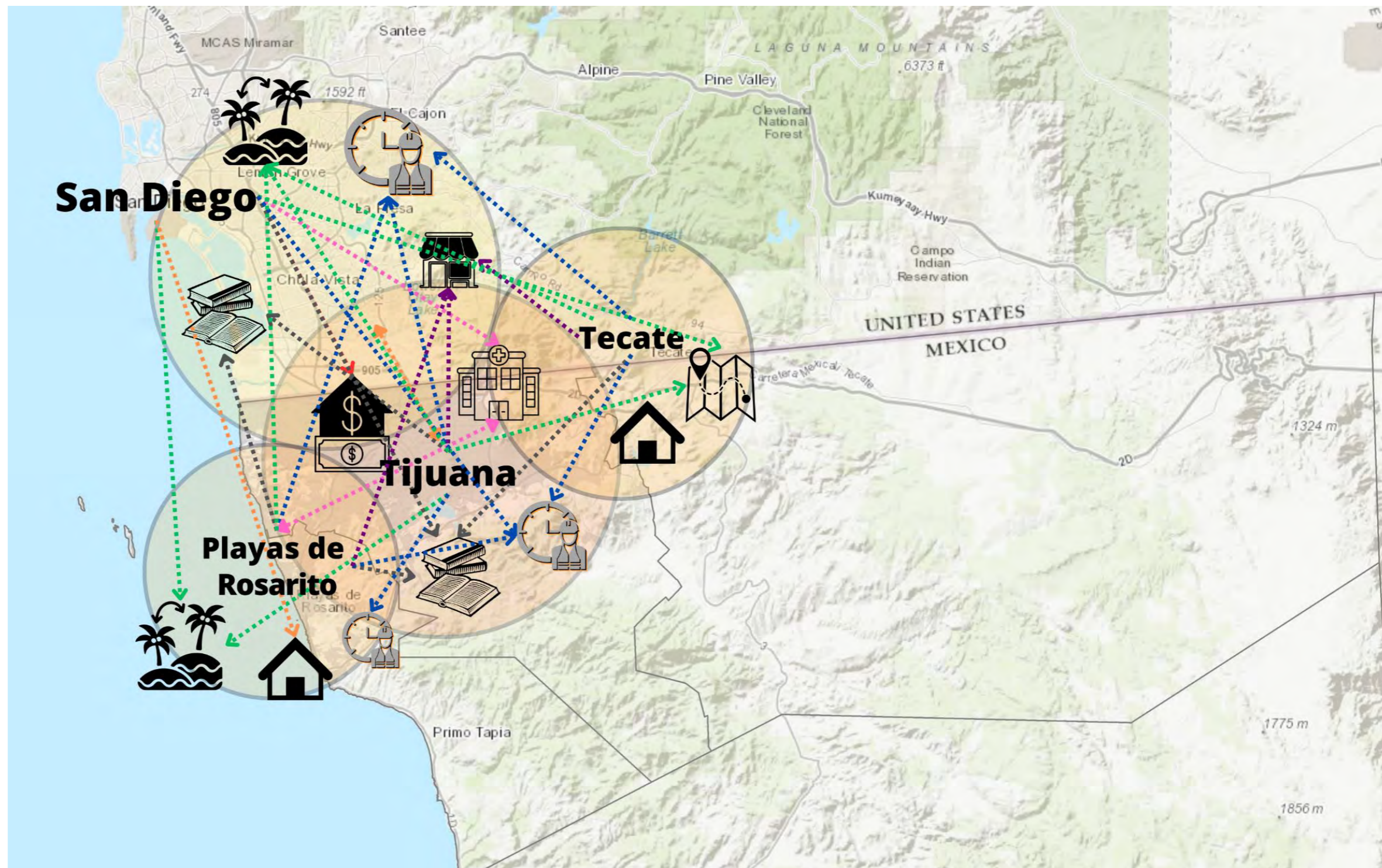
Educación

Salud

Comercio y Servicios

Turismo y recreación

Medio Ambiente





Síntesis de las Dinámicas Metropolitanas

Factores Críticos Identificados

Problemáticas identificadas:

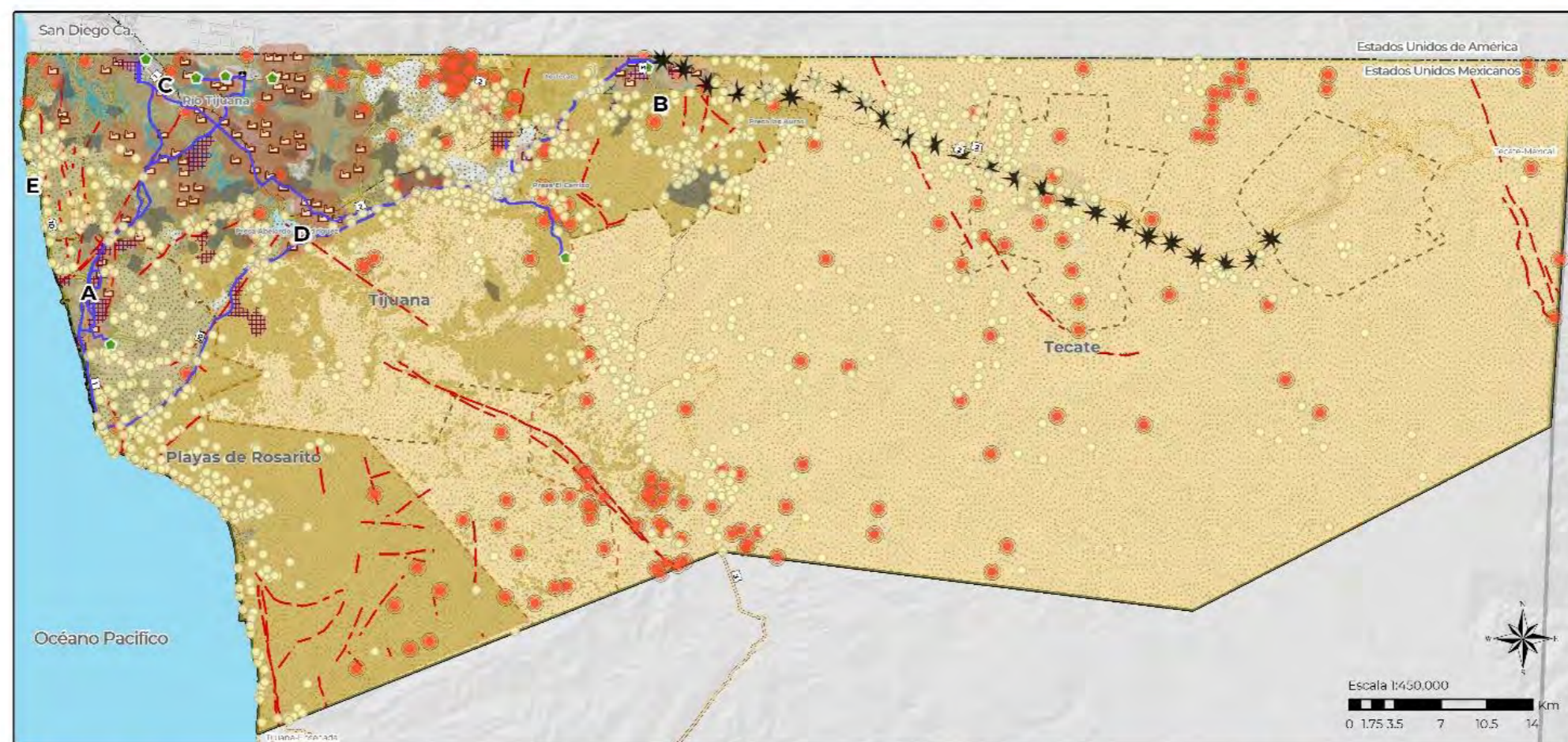




Diagnóstico Metropolitano

Dinámicas Metropolitanas.

Síntesis del diagnóstico



SÍNTESIS DE LA PROBLEMÁTICA

Símbología base: - Vialidades Federales - Vía Ferrea - Límite Internacional - Límite Municipal - Límite Metropolitano - Centro de Población - Área Urbana - Traza Urbana - Cuerpos de Agua - Aeropuerto		Símbología Temática: - Zonas con mayor índice de delincuencia - Rutas de transporte metropolitano - Falta de conectividad - Mayor tiempo de traslado a equipamiento educativo superior - Zonas potenciales a inundación - Industria manufacturera - Sin acceso a infraestructura - Área con déficit de Espacio Público - Elemento de educación superior - Riesgos geológicos: - Fallas geológicas - Epicentros - Zonas susceptibles a deslizamientos		Localización:
--	--	--	--	--------------------------



03

Planeación y Gestión



3. Modelo de Ordenamiento Metropolitano



Visión y Objetivos Metropolitanos

Visión

- La **Zona Metropolitana de Tijuana**, está conformada por los municipios de Tijuana, Tecate y Playas de Rosarito, su zona núcleo la forman los centros de población de Tijuana, Tecate, Playas de Rosarito y Valle de las Palmas; es una **Metrópolis Interconectada** y **Accesible** que la hace ser muy **Eficiente** en su movilidad y en su distribución de usos del suelo: es **Sustentable** en el manejo de sus recursos y tiene gran capacidad de **Resiliencia**; es **Segura**, **Incluyente** y **Participativa** y ofrece igualdad de oportunidades a todas las personas; es **Inteligente**, **Innovadora** y **Competitiva** y fomenta el desarrollo económico bajo principios de bienestar social; es **Transfronteriza**, **Vanguardista** y **Multicultural**, referente **Internacional**; es **Ordenada**, **Amigable** y **Sensible**, con acceso a servicios e infraestructuras para todos que genera progreso y desarrollo humano, en un entorno de **Cooperación** y **Gobernanza Participativa**, con **Honestidad** y **Compromiso Social** para elevar la **Calidad de Vida** de la población.

Objetivo General

- Desarrollar un modelo de ordenamiento y gestión metropolitana que a través de la coordinación y cooperación regional y transfronteriza logre elevar la calidad de vida de la población, conformando una estructura de movilidad sustentable y una distribución de usos del suelo más eficiente para que permita dar accesibilidad y proximidad al trabajo: un ordenamiento metropolitano que sea sustentable y aproveche de manera responsable sus recursos, resiliente para prevenir los impactos del cambio climático; con un modelo de gestión y ordenamiento que la haga una metrópolis competitiva y con un desarrollo económico con enfoque social; y un marco de gobernanza participativa donde todos los agentes de la sociedad viertan sus ideas para hacer de este espacio metropolitano un referente internacional.



Visión y Objetivos Metropolitanos

Objetivos Particulares

- ✓ **Metrópolis interconectada, ordenada y accesible:** Desarrollar un modelo ordenado de metrópoli conformado por una red de ejes que permita la conexión entre los sectores metropolitanos los corredores regionales y los centros de actividad, a través de los diversos medios de movilidad, atendiendo a criterios de proximidad, densidad y mezcla de usos de suelo.
- ✓ **Metrópolis amigable y sensible:** Desarrollar un modelo de metrópolis humana que ofrezca oportunidades de acceso a la vivienda, los servicios y el empleo, en un entorno ordenado y vivible.
- ✓ **Metrópolis segura e incluyente:** Fortalecer los programas de prevención del delito para disminuir y erradicar la incidencia delictiva.
- ✓ **Metrópolis inteligente, innovadora y competitiva:** Promover un desarrollo económico con conciencia social asegurando la capacitación y el acceso al empleo bien remunerado.
- ✓ **Metrópolis sustentable y resiliente:** Fomentar el desarrollo de un enfoque sustentable que garantice una planeación ordenada de la ciudad, impulse la protección del medio ambiente, el saneamiento de los recursos hídricos de la región, el uso de energías limpias a través de instrumentos que den cumplimiento a la norma y legislación gubernamental.
- ✓ **Metrópolis cooperativa y con gobernanza participativa y Metrópoli transfronteriza, vanguardista e internacional:** Fomentar el desarrollo social, económico y cultural de la región, a través del fortalecimiento y seguimiento a los mecanismos de interacción metropolitana y binacional.



Visión y Objetivos Metropolitanos

Matriz -Objetivos-Estrategias

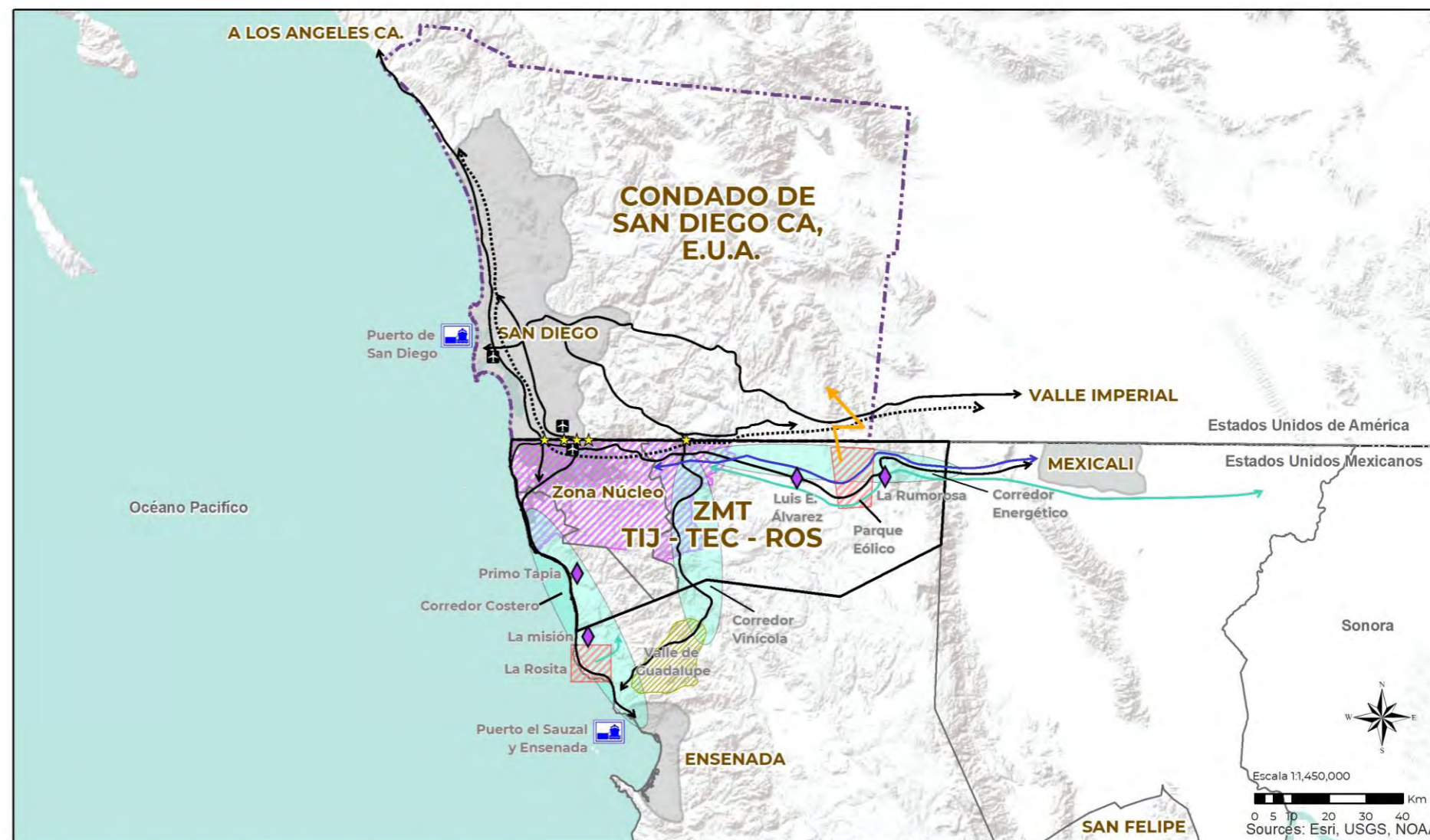
Lineamientos Estratégicos	Objetivo General	Objetivos Particulares
INTERCONECTADA ORDENADA Y ACCESIBLE	Desarrollar una red de ejes que permita la conexión entre los sectores metropolitanos los corredores regionales y los centros de actividad, a través de los diversos medios de movilidad, atendiendo a criterios de proximidad, densidad y mezcla de usos de suelo	Desarrollar un modelo de movilidad sustentable y ligado a una distribución eficiente de los usos del suelo
		Mejorar la conectividad carretera para asegurar la movilidad regional eficiente
		Fomentar el equilibrio territorial de la ocupación del suelo y los asentamientos humanos mediante un ordenamiento territorial consensuado
AMIGABLE Y SENSIBLE	Desarrollar un modelo de metrópolis humana que ofrezca oportunidades de acceso a la vivienda, los servicios y el empleo, en un entorno ordenado y vivible	Asegurar un desarrollo urbano con equidad
		Facilitar el acceso a la vivienda social
		Implementar una estrategia de atención a grupos vulnerables responsable y humana
		Ampliar la dotación de infraestructuras y servicios urbanos
		Dotar de manera equilibrada los equipamientos y servicios
		Asegurar la disponibilidad de vivienda social con proximidad a servicios y empleo
SEGURA E INCLUYENTE	Fortalecer los programas de prevención del delito para disminuir y erradicar la incidencia delictiva	Fomentar y establecer medidas coordinadas para la seguridad ciudadana
INTELIGENTE, INNOVADORA Y COMPETITIVA	Promover un desarrollo económico con conciencia social asegurando la capacitación y el acceso al empleo bien remunerado	Promover la descentralización de las fuentes de empleo mejorando la relación empleo-residencia
		Desarrollar el potencial económico de los corredores regionales
		Mejorar la vinculación del sector educativo con las actividades productivas
SUSTENTABLE Y RESILIENTE	Fomentar el desarrollo de un enfoque sustentable que garantice una planeación ordenada de la ciudad, impulse la protección del medio ambiente, el saneamiento de los recursos hídricos de la región, el uso de energías limpias a través de instrumentos que den cumplimiento a la norma y legislación gubernamental	Hacer un uso sustentable de los recursos especialmente atender el ciclo del agua en cuanto a captación, distribución y reúso
		Desarrollar los instrumentos de planeación ambiental para el uso racional de los recursos del territorio
		Prevenir la contaminación y los impactos y riesgos generados por el cambio climático
		Fomentar la cultura de prevención de riesgos en la población y las instituciones
		Preservar las áreas de importancia natural
		Establecer un manejo sustentable de residuos sólidos
		Establecer un modelo de coordinación binacional para la atención de contingencias ambientales
COOPERATIVA Y CON GOBERNANZA PARTICIPATIVA	Fomentar el desarrollo social, económico y cultural de la región, a través del fortalecimiento y seguimiento a los mecanismos de interacción metropolitana y binacional	Establecer un proceso continuo de cooperación en la gestión metropolitana y regional
TRANSFRONTERIZA, VANGUARDISTA E INTERNACIONAL		Ampliar la infraestructura de cruces fronterizos y hacer más eficiente su operación
		Atender de manera conjunta el tema migratorio



Esquema Estratégico Espacial de la Zona Metropolitana

En el contexto regional, la Zona Metropolitana de Tijuana destaca con los siguientes elementos:

- 1) Concentración urbana en la zona núcleo conformada por los centros de población de Tijuana, Playas de Rosarito, Tecate y Valle de las Palmas, la cual concentra la dinámica propiamente metropolitana con fuertes interacciones entre los cuatro centros de población, y que considera la relación regional transfronteriza con el condado de San Diego, California en E.U.A, a través de los tres cruces fronterizos.
- 2) Corredor Logístico-energético. Distribuye los flujos de carga entre las ciudades de Mexicali y Tijuana con su conexión hacia el centro del país, corredor que más recientemente ha adquirido un fuerte potencial para la instalación de proyectos de generación de energía eléctrica por fuentes eólicas, como la zona de La Rumorosa; es también este corredor portador de suministros de agua y energéticos para la zona costa. Destacan los centros de población de Luis Echeverría y La Rumorosa como soporte de este corredor.
- 3) Corredor Costero Turístico y Ecológico Tijuana-Rosarito-Ensenada. Con una dinámica urbana y turística que aprovecha los atractivos paisajísticos y la proximidad de centros urbanos que brindan servicios turísticos y de salud especializados en el mercado extranjero. Destaca también en este corredor la zona de La Jovita como centro energético portuario. Los centros urbanos que participan en este corredor son Primo Tapia y La Misión. Papel funcional y logística, conectividad entre metrópolis.
- 4) Corredor Vinícola. UN tercer corredor se desprende del centro de población de Tecate hacia la ciudad de Ensenada, el cual ha revestido en los últimos 20 años un auge en el desarrollo vinícola y de servicios turísticos de importancia internacional.



CONTEXTO REGIONAL DE LA ZONA METROPOLITANA DE TIJUANA

Simbología base:	
	Vialidades Federales
	Vía Ferrea
	Límite Internacional
	Centros de población
	Límite Metropolitano
	Límite Municipal
	Área Urbana
	Traza Urbana
	Cuerpos de Agua
	Aeropuerto

Simbología Temática:	
	Límite Condado San Diego
	Ejes Regionales
	Gas Natural
	Agua
	Cruces Fronterizos
	Ferrocarril
	Localidades

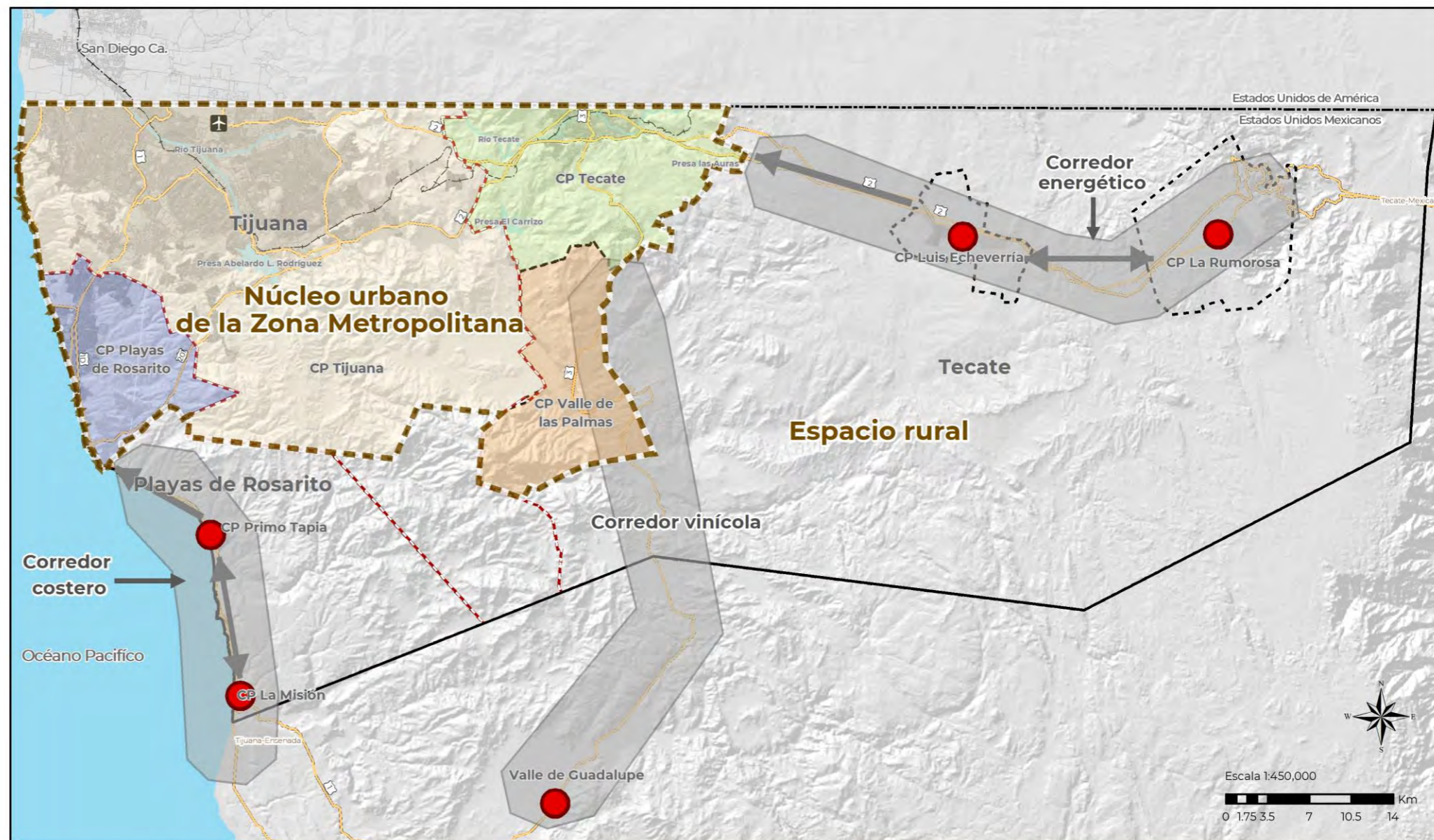




Esquema Estratégico Espacial de la Zona Metropolitana

Se define de manera conceptual la estructura espacial de la Zona Metropolitana, considerando los elementos fundamentales de estructuración urbana: ejes de conexión, nodos de actividad, zonas y corredores. A través de este esquema se busca construir una imagen objetivo física-espacial de la estructura de la metrópoli, la cual sintetiza la relación que deberán guardar elementos funcionales y espacios de actividad. Corresponde a la visión en términos espaciales de la metrópoli.

La zona metropolitana de Tijuana está conformada por los municipios de Tijuana, Tecate y Playas de Rosarito y concentra el núcleo urbano conformado por los centros de población de Tijuana, Tecate, Playas de Rosarito y Valle las Palmas a partir del cual se desprenden tres corredores que determinan la relación de la metrópoli con el entorno regional.



ESQUEMA DE LOS NÚCLEOS DE LA ZONA METROPOLITANA

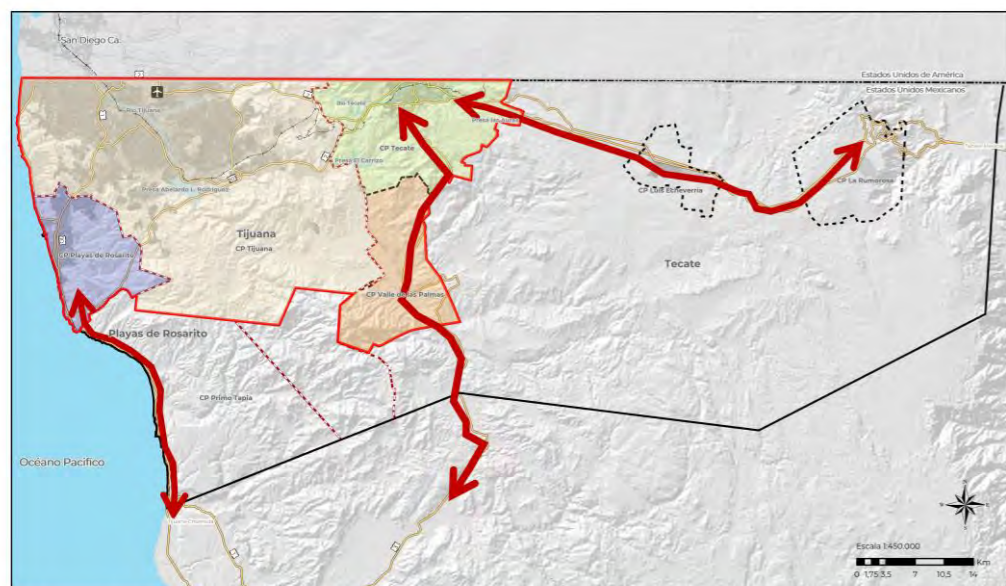
Simbología base:	
	Vialidades Federales
	Vía Ferrea
	Límite Internacional
	Centros de población
	Límite Metropolitano
	Límite Municipal
	Área Urbana
	Traza Urbana
	Cuerpos de Agua
	Aeropuerto

Simbología Temática:	
	Núcleo urbano de la Zona Metropolitana
	Centro de población de Playas de Rosarito
	Centro de población de Tecate
	Centro de población de Tijuana
	Centro de población de Valle de las Palmas
	Centros de población
	Corredores



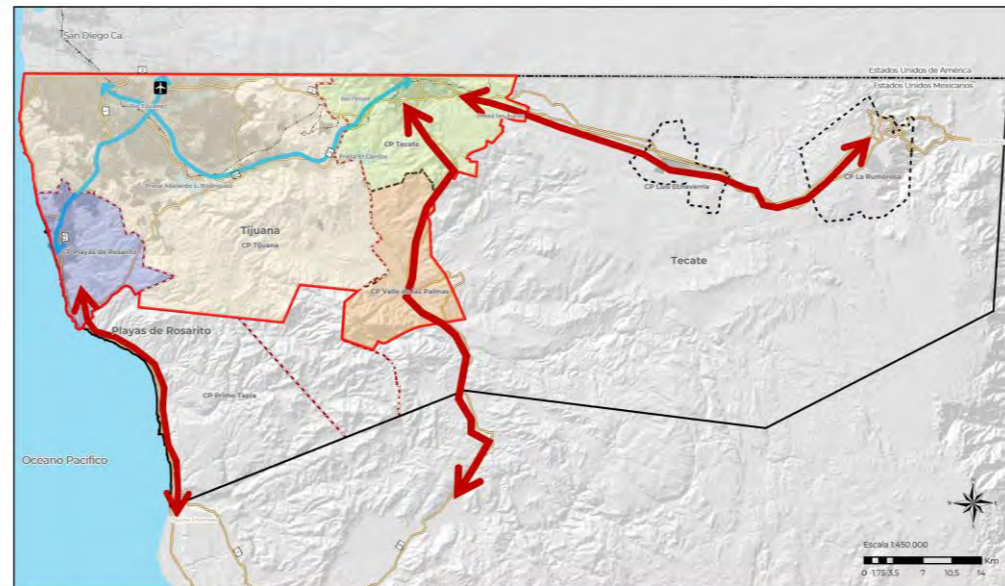


Esquema Estratégico Espacial de la Zona Metropolitana



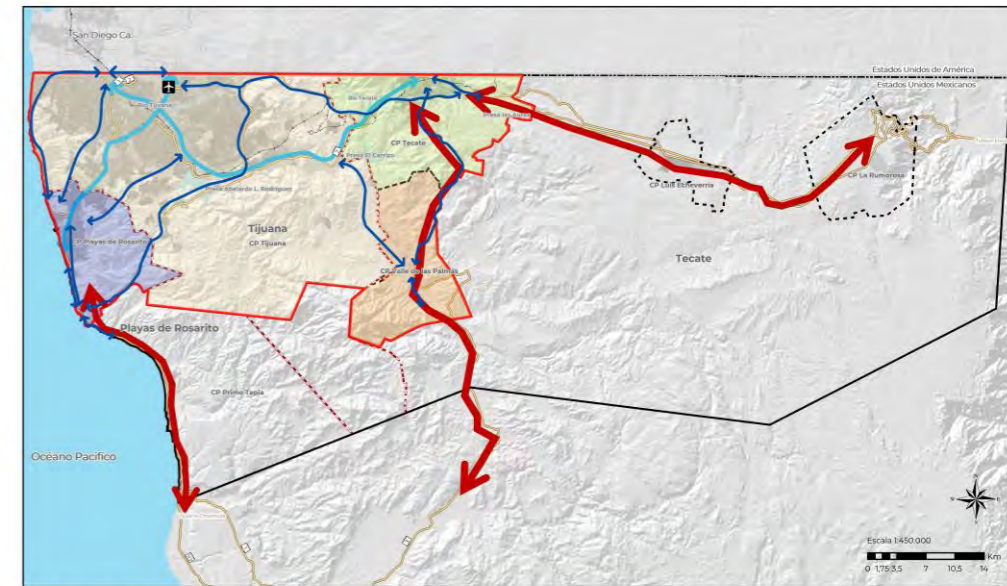
CORREDORES REGIONALES

Simbología base:	Simbología Temática:	Localización:
<ul style="list-style-type: none"> Vialidades Federales Vía Ferrea Limite Internacional Centros de población Limite Metropolitano 	<ul style="list-style-type: none"> Limite Municipal Area Urbana Traza Urbana Cuempos de Agua Aeropuerto Corredores regionales 	



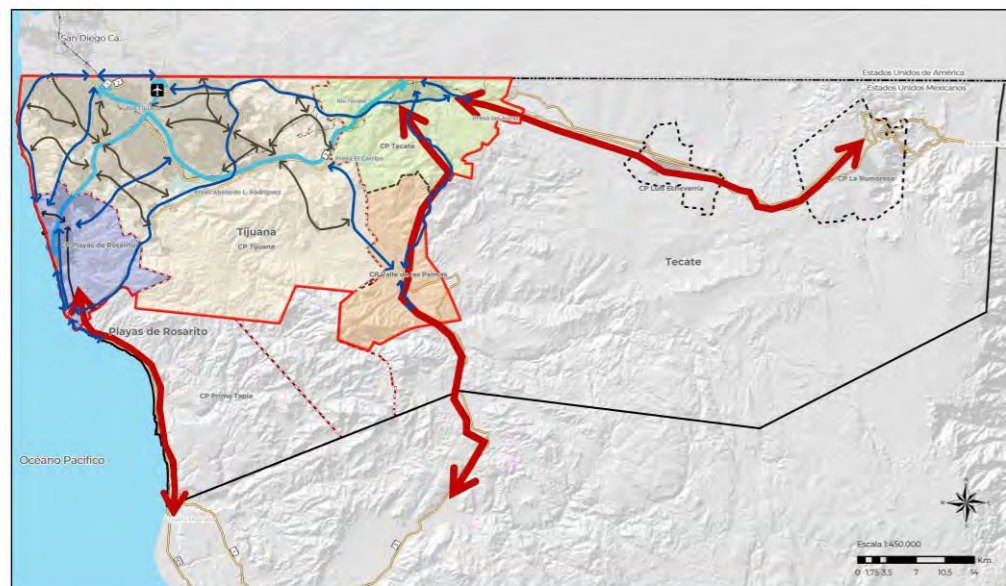
EJES AXIALES

Simbología base:	Simbología Temática:	Localización:
<ul style="list-style-type: none"> Vialidades Federales Vía Ferrea Limite Internacional Centros de población Limite Metropolitano 	<ul style="list-style-type: none"> Limite Municipal Area Urbana Traza Urbana Cuempos de Agua Aeropuerto Corredores regionales Ejes Axiales 	



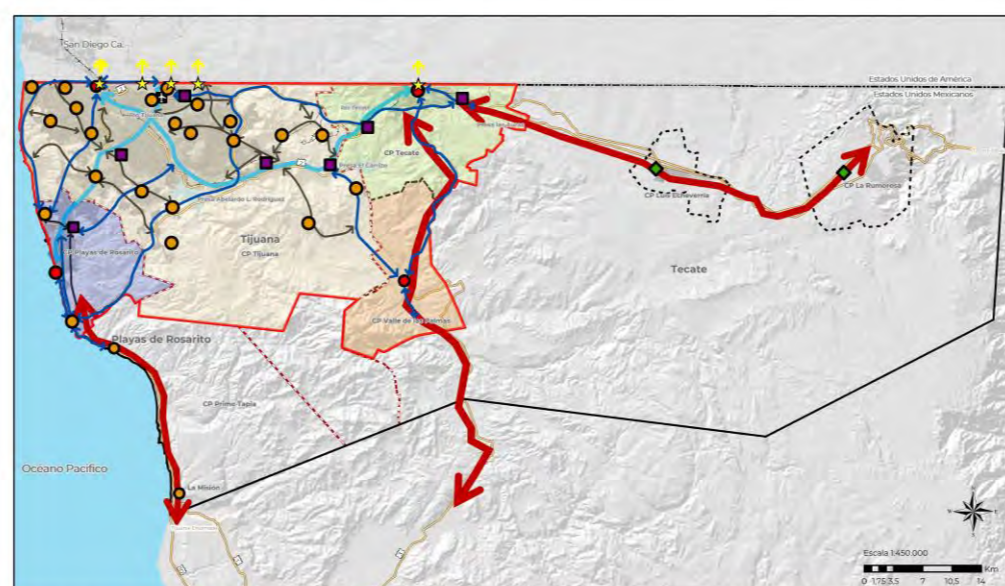
EJES METROPOLITANOS

Simbología base:	Simbología Temática:	Localización:
<ul style="list-style-type: none"> Vialidades Federales Vía Ferrea Limite Internacional Centros de población Limite Metropolitano 	<ul style="list-style-type: none"> Limite Municipal Area Urbana Traza Urbana Cuempos de Agua Aeropuerto Corredores regionales Ejes Axiales Ejes Metropolitanos 	



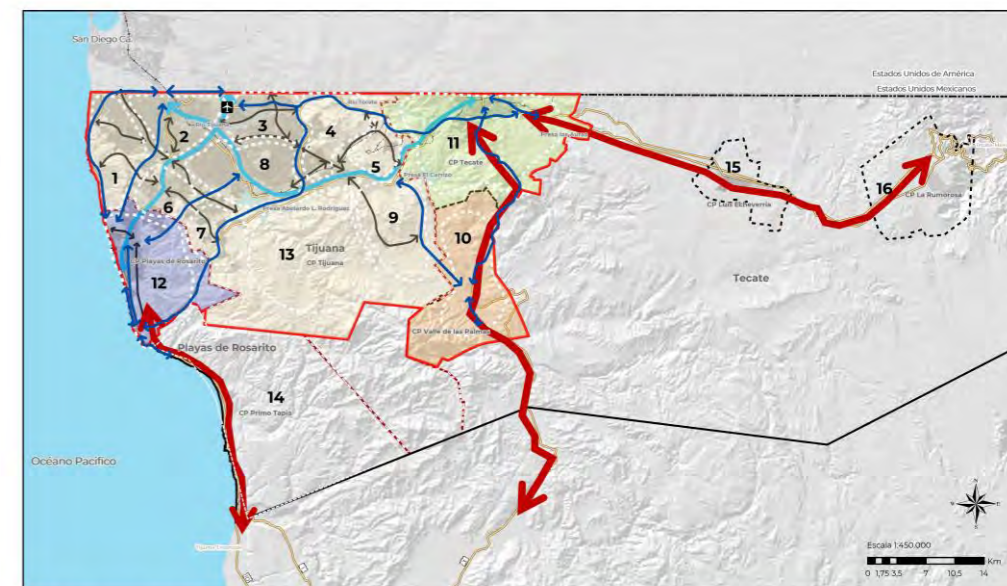
EJES URBANOS

Simbología base:	Simbología Temática:	Localización:
<ul style="list-style-type: none"> Vialidades Federales Vía Ferrea Limite Internacional Centros de población Limite Metropolitano 	<ul style="list-style-type: none"> Limite Municipal Area Urbana Traza Urbana Cuempos de Agua Aeropuerto Corredores regionales Ejes Axiales Ejes Metropolitanos Ejes Urbanos 	



NODOS

Simbología base:	Simbología Temática:	Localización:
<ul style="list-style-type: none"> Vialidades Federales Vía Ferrea Limite Internacional Centros de población Limite Metropolitano 	<ul style="list-style-type: none"> Limite Municipal Area Urbana Traza Urbana Cuempos de Agua Aeropuerto Corredores regionales Ejes Axiales Ejes Metropolitanos Ejes Urbanos Cruces Fronterizos Centralidad Centro Urbano Centro Suburbano 	



SECTORES METROPOLITANOS

Simbología base:	Simbología Temática:	Localización:
<ul style="list-style-type: none"> Vialidades Federales Vía Ferrea Limite Internacional Centros de población Limite Metropolitano 	<ul style="list-style-type: none"> Limite Municipal Area Urbana Traza Urbana Cuempos de Agua Aeropuerto Corredores regionales Ejes Axiales Ejes Metropolitanos Ejes Urbanos Zonas 1. Costero 2. Central 3. Industrial 4. Valle de los palmas 5. El Camalú 6. Santa Fe 7. Natura 8. La Pina 9. Valle de San Pedro 10. Valle de las palmas 11. Tecate 12. Playas de Rosarito 13. Zona Meridional Camalú 14. CP Primo Tapia 15. CP Las Echeverría 16. CP La Ramonosa 	



Esquema Estratégico Espacial de la Zona Metropolitana

Sectores metropolitanos

Las interacciones son las dinámicas que distinguen a cada uno de los sectores de la zona metropolitana. Se definen de acuerdo a sus vocaciones de usos de suelo y a sus estrategias de consolidación, mejoramiento y crecimiento urbano.

- 1. Costera.** Destaca Playas de Tijuana como la concentración urbana más importante y el frente de mar de la ciudad de Tijuana. Tiene una conformación de corredor costero con desarrollo urbanos y turísticos.
- 2. Central.** Sector original de la ciudad de Tijuana que incluye el Centro Urbano tradicional y Zona Rio, como los núcleos de servicios especializados de la ciudad de Tijuana y la metrópoli.
- 3. Industrial.** Incluye a la Ciudad Industrial en la zona de Otay de Tijuana, con gran actividad industrial y logística debido a la existencia de la aduana comercial del puerto fronterizo Otay I.
- 4. Valle Redondo.** Gran reserva habitacional e industrial al oriente de la ciudad de Tijuana, con actividades relacionadas al transporte ferroviario.
- 5. El Gandul-Toyota.** Sector donde se localiza la Planta Toyota que reviste una fuerte tendencia a la expansión industrial y de servicios al transporte de carga. Es un espacio que comparten las ciudades de Tijuana y Tecate.
- 6. Santa Fe.** Concentra un denso desarrollo habitacional medio y de interés social y representa uno de los espacios de conurbación entre Tijuana y Playas de Rosarito
- 7. Natura.** Ligado al Corredor 2000 este es un espacio en proceso de desarrollo y ocupación para vivienda de interés social principalmente, con subcentros en proceso de formación. Destaca el desarrollo Natura con un plan maestro que integra vivienda, equipamientos e industria.
- 8. La Presa.** Representa la zona sur inmediata de la ciudad de Tijuana, con una diversidad de tipologías de vivienda y corredores comerciales tan importantes como el Blvr. Diaz Ordaz. Incluye el poblado La Presa ya incorporado a la marcha urbana de la ciudad de Tijuana.



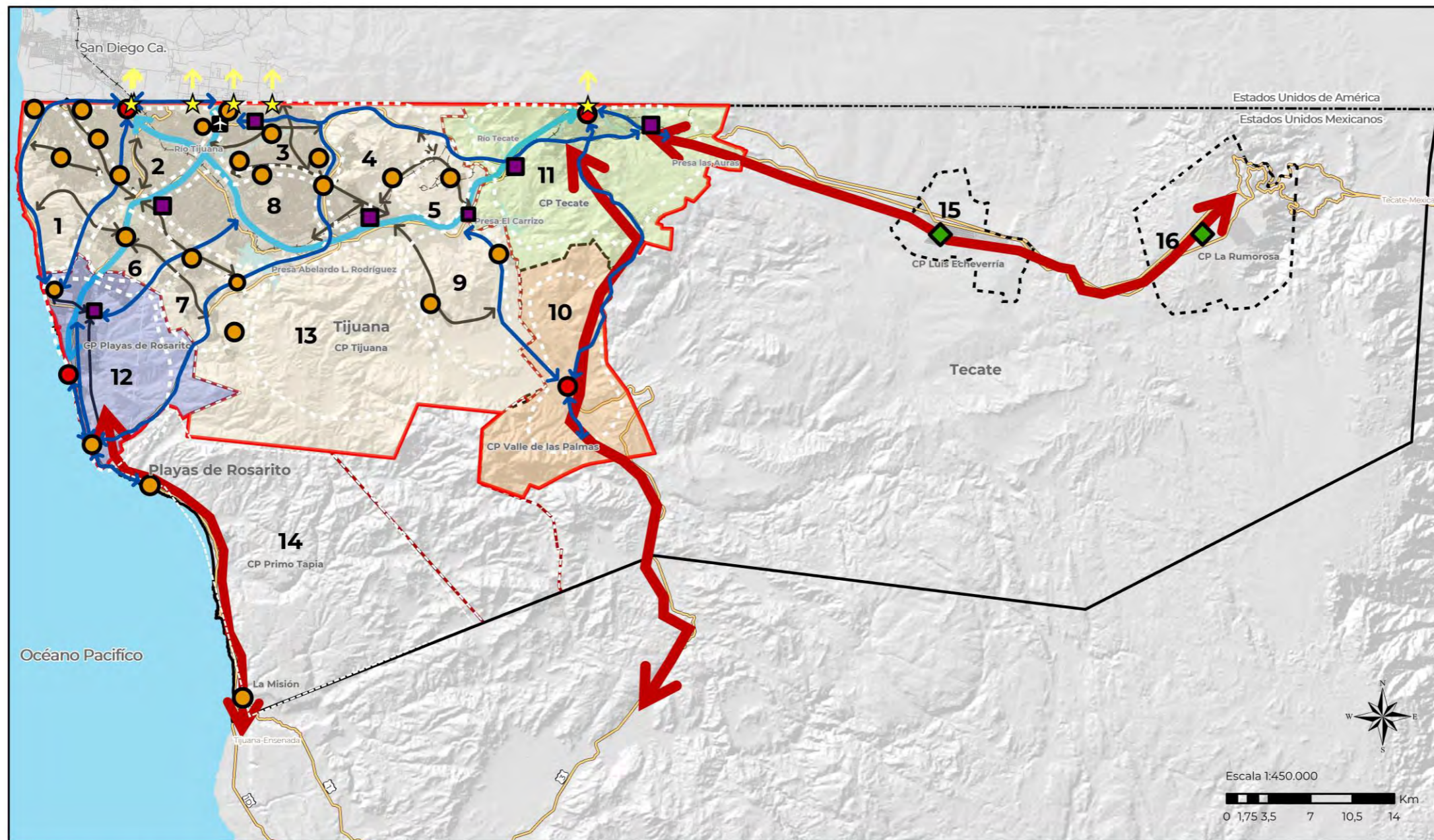
Esquema Estratégico Espacial de la Zona Metropolitana

Sectores metropolitanos

- 9. Valle de San Pedro.** Integra dos macrodesarrollos que aun requieren integrarse a la estructura de transporte de la zona metropolitana. En Valle de San Pedro se localiza el campus San Pedro de la Universidad Autónoma de Baja California que es un elemento atractor de población estudiantil de las ciudades de Tijuana y Tecate.
- 10. Valle de Las Palmas.** Valle agrícola en torno al Arroyo Las Palmas que incluye la localidad del mismo nombre. Espacio compartido por los municipios de Tijuana y Tecate.
- 11. Tecate.** El centro de población de Tecate como un sector de la metrópoli funciona como centro urbano industrial y de servicios, tiene la designación de Pueblo Mágico y reviste flujos turísticos de salud y servicios campestres regionales e internacionales a través de su cruce fronterizo.
- 12. Playas de Rosarito.** El centro de población de Playas de Rosarito es un espacio que mezcla actividades industriales, comerciales y de servicios turísticos ligados a playa. Espacio lineal que forma parte del Corredor Costero Tijuana-Rosarito-Ensenada.
- 13. Zona montañosa Cerro Gordo.** Área designada de conservación por el programa de desarrollo urbano de Tijuana.
- 14. Primo Tapia y Corredor Costero Tijuana-Rosarito-Ensenada.** Franja costera que incorpora una dinámica turística y urbana soportada por los centros de población de Primo Tapia y La Misión; se extiende desde Playas de Tijuana hasta la ciudad de Ensenada.
- 15. Luis Echeverría Álvarez (El Hongo).** Al centro del municipio de Tecate, el centro de población de Luis Echeverría Álvarez es el sitio intermedio entre la zona de Ojos Negros al sur del municipio y la zona de Jacumé, con su cruce fronterizo, al norte.
- 16. La Rumorosa.** El centro de población de La Rumorosa sostiene una zona que está repuntando por su potencial eólico para producir electricidad, y al mismo tiempo mantiene una vocación tradicional turístico-campestre.



Esquema Estratégico Espacial de la Zona Metropolitana



ESQUEMA ESTRATÉGICO ESPACIAL DE LA ZONA METROPOLITANA

Simbología base:

Vialidades Federales	Límite Municipal
Vía Ferrea	Área Urbana
Límite Internacional	Traza Urbana
Centros de población	Cuerpos de Agua
Límite Metropolitano	Aeropuerto

Simbología Temática:

Corredores regionales	Centralidad	Zonas
Ejes Axiales	Industrial	1. Costero
Ejes Metropolitanos	Centro Urbano	2. Central
Ejes Urbanos	Centro Suburbano	3. Industrial
Cruces Fronterizos		4. Valle Redondo
		5. El Gandul
		6. Santa Fe
		7. Natura
		8. La Presa
		9. Valle de San Pedro
		10. Valle de las palmas
		11. Tecate
		12. Playas de Rosarito
		13. Zona Montañosa Cerro Gordo
		14. CP Primo Tapia
		15. CP Luis Echeverría
		16. CP La Rumorosa





Escenarios

1 Escenario Tendencial a escala Municipal

2 Escenarios a Escala Centros de Población Tijuana, Playas de Rosarito, Tecate y Valle de las Palmas.

3 **Escenario de Consenso**
Retoma la propuesta de los programas de desarrollo urbano de centro de población (PDUCP) de Tijuana, Playas de Rosarito y Tecate. Para Valle de las Palmas se propone utilizar la tasa media de crecimiento anual 2010-2020 de 1.6% que se presentó en el centro de población de Tecate.

Requerimientos

Suelo Urbano

Vivienda

Infraestructura

Equipamiento Urbano



Estrategias Metropolitanas

Ejes Estratégicos

Eje metropolitano 1: Metrópolis interconectada, ordenada y accesible

Eje metropolitano 2: Metrópolis amigable y sensible

Eje metropolitano 3: Metrópolis Segura e incluyente

Eje metropolitano 4: Metrópolis Sustentable y resiliente

Eje metropolitano 5: Metrópolis Inteligente, innovadora y competitiva

Eje metropolitano 6: Metrópolis Cooperativa y con gobernanza participativa

Eje metropolitano 7: Metrópolis Transfronteriza, vanguardista e internacional

Normas Generales de ordenación metropolitana

Zonificación
Primaria

Delimitación
Centros de
Población

Áreas de
Conservación

Riesgos

Uso de Suelo

Áreas
Urbanizadas,
Urbanizables,
No urbanizables

Densificación

Movilidad y
Transporte



Normas Generales de ordenación metropolitana

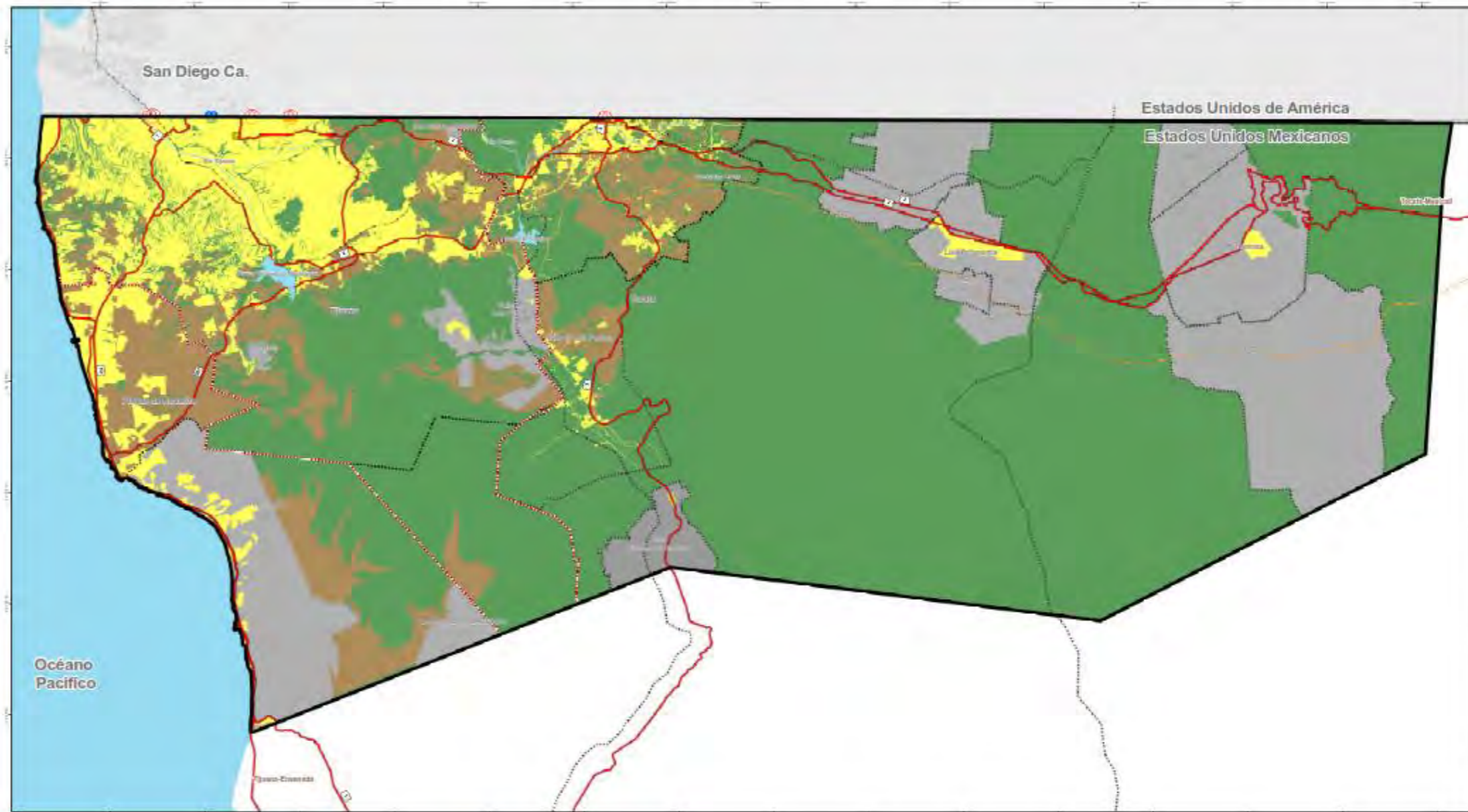
Zonificación Primaria

Área Urbanizada

Área Urbanizable

Área No Urbanizable

Polígono de Actuación (PA)



Tipología	Superficie	
	(ha)	(%)
Área Urbanizada	45,206.96	10.18%
Área Urbanizable (incluye polígonos de actuación)	117,696.25	26.52%
Área No Urbanizable	280,983.34	63.30%
Total ZMT	443,886.55	100.00%

PROGRAMA METROPOLITANO DE TIJUANA

No. **E1/00** Tema: **ZONIFICACIÓN PRIMARIA**

Fonte: Instituto Metropolitano de Planeación Fecha de Proyecto: 2023

Escala 1:140,000

Coordenata System: Mexico UTM2008 LCC
Proyección: Lambert Conformal Conic
Datum: Mexico 1993

Simbología:

- Estados Unidos Mexicanos
- Estados Unidos de América
- Vía Federal
- Vía Estatal
- Vía Federal Propuesta
- Límite Internacional
- Límite Municipal
- Límite Metropolitano
- Centro de Población
- Área Urbana
- Carreteras
- Cuerpos de Agua
- Aeropuerto

Simbología Temática:

- Área Urbanizada
- Área Urbanizable
- Área No Urbanizable
- Polígono de Actuación (PA)
- Polígono de Actuación (PA) con restricciones
- Polígono de Actuación (PA) con restricciones (zona de amortiguamiento)
- Polígono de Actuación (PA) con restricciones (zona de amortiguamiento) (zona de amortiguamiento)
- Polígono de Actuación (PA) con restricciones (zona de amortiguamiento) (zona de amortiguamiento)
- Polígono de Actuación (PA) con restricciones (zona de amortiguamiento) (zona de amortiguamiento)
- Polígono de Actuación (PA) con restricciones (zona de amortiguamiento) (zona de amortiguamiento)
- Polígono de Actuación (PA) con restricciones (zona de amortiguamiento) (zona de amortiguamiento)

Localización:

Zona Metropolitana de Tijuana

Ing. Marco del Pilar Soto Olvera
Ing. Araceli Espinoza Araceli
Lic. Marcela Calafate Reyes
C. Aldo Acosta Basso Figueroa
Ing. Edgar David Becerra Ruiz

DESARROLLO TERRITORIAL

URBANO

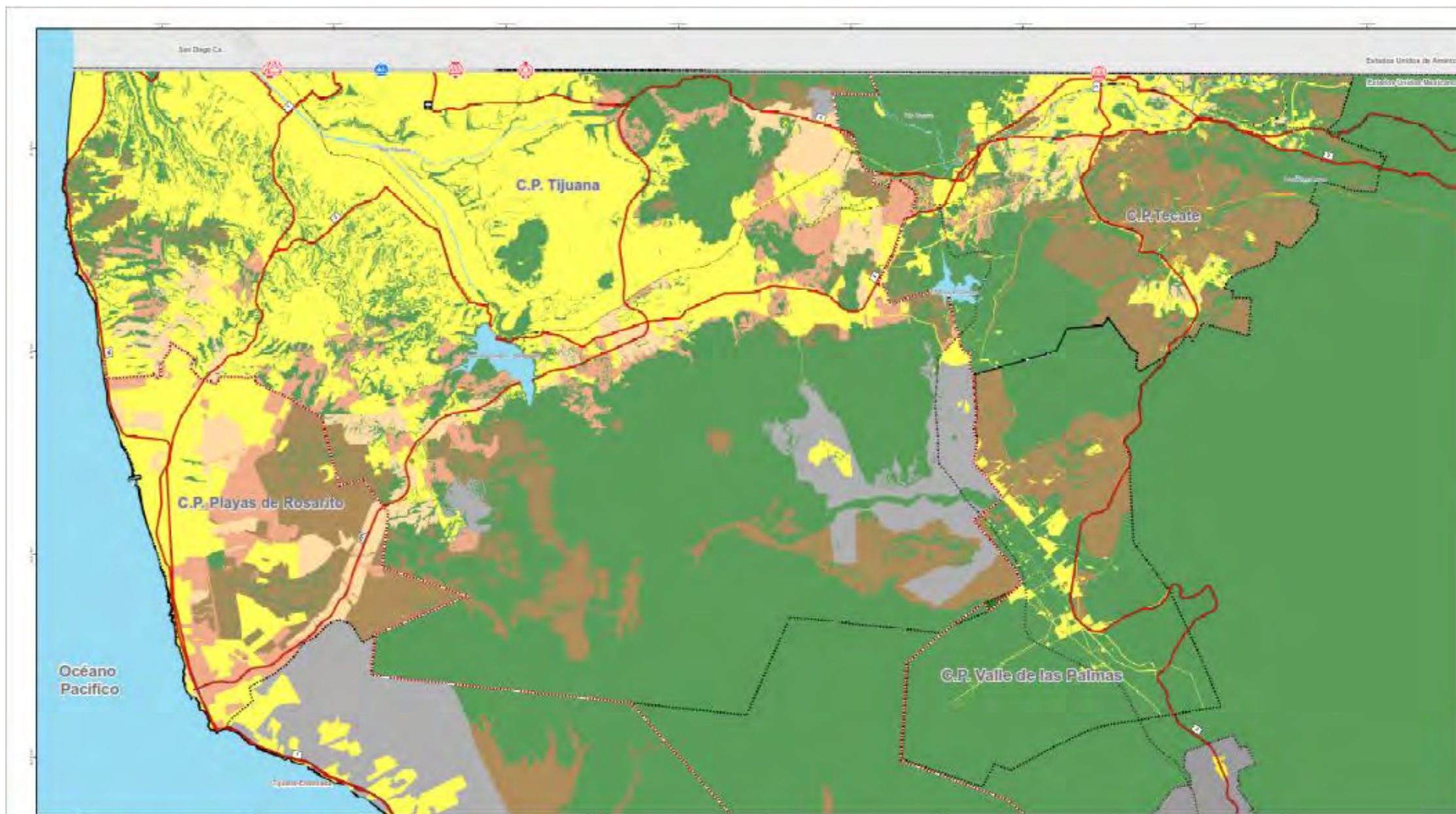
TIJUANA

ROSARITO



Normas Generales de ordenación metropolitana Zonificación Primaria Núcleo Urbano

Área Urbanizada	Área Urbanizable Corto Plazo 2024-2030
Área Urbanizable Mediano Plazo 2031-2036	Área Urbanizable Largo Plazo 2037-2042
Área No Urbanizable	Polígono de Actuación (PA)
Área Urbanizable General Sin Horizonte	



Tipología	Superficie	
	(ha)	(%)
Área Urbanizada	43,030.91	29.11%
Área Urbanizable Prioridad 1 (Corto Plazo)	6,235.74	4.32%
Área Urbanizable Prioridad 2 (Mediano Plazo)	7,096.14	4.91%
Área Urbanizable Prioridad 3 (Largo Plazo)	8,857.62	6.13%
Área Urbanizable General (sin horizonte)	13,612.98	9.43%
Área No Urbanizable	66,580.16	46.10%
Total Núcleo Urbano ZMT =	144,413.56	100.00%

PROGRAMA METROPOLITANO DE TIJUANA

Nº: **E1/00** Tema: **ZONIFICACIÓN PRIMARIA NÚCLEO URBANO**

Fuente: Instituto Metropolitano de Planeación Fecha de Proyecto: 2022

Escala: 1:75,000

Coordenada System: Mexico (TRF)2008 LCC
Proyección: Lambert Conformal Conic
Datum: Mexico (TRF)2008

Símbolos:

- Vialidad Federal
- Vialidad Estatal
- Vialidad Municipal
- Límite Internacional
- Límite Municipal
- Límite Metropolitano
- Centro de Población
- Área Urbana
- Desagüe
- Cuerpos de Agua
- Aeropuerto

Simbología Temática:

- Área Urbanizada
- Área Urbanizable Corto Plazo
- Área Urbanizable Mediano Plazo
- Área Urbanizable Largo Plazo
- Área No Urbanizable
- Polígono de Actuación

Localización:

Mtro. Marco del Pilar Arce Olvera
Director General de Planeación y Ordenamiento Territorial

Ing. Arturo Espinoza Jaramilla
Director de Planeación Urbana

Ing. Marcela Calderón Ramírez
Directora de Planeación Municipal

C. Silvia Arceolá Briones Figueroa
Coordinadora de Planeación Urbana

Ing. Edgar Zerón Benítez Ruiz
Coordinador de Planeación Urbana



Normas Generales de ordenación metropolitana

Lineamientos Normativos Generales

Prevención, control y atención de riesgos.

- Cualquier desarrollo urbano que se pretenda ubicar en zonas cercanas a pozos naturales o artificiales, cuevas, cavernas, minas, o con problemas de hundimiento, así como en terrenos inestables, arenosos (dunas) o con conflictos dados por sus características de expansión, colapso, granulación suelta, dispersión de material, corrosión o alto contenido orgánico, está prohibido de facto, en tanto no se demuestre mediante estudios técnicos, la viabilidad de su procedencia.
- Para el caso de zonas, sitios o predios que se identifiquen o presenten algún tipo de riesgo y bajo cualquier rango (muy alto, alto, medio o bajo), se requerirá la elaboración de estudios geológicos, geofísicos, de mecánica de suelos y estudios relativos al análisis pluvial de la zona, acompañados de las posibles soluciones apropiadas al tipo de sistema o régimen hidrológico de que se trate, como requisito previo para la evaluación del posible otorgamiento de cualquier autorización o licencia de construcción.
- Para el caso de autorizaciones de construcciones en terrenos que colinden con zonas federales de ríos y arroyos, la autoridad competente deberá notificar a la CONAGUA sobre el caso, para determinar las áreas donde la federación tiene injerencia directa y las áreas de protección que deberán quedar libres para acceso, mantenimiento e inspección periódica a que se refiere la Ley de Aguas Nacionales y su Reglamento.
- En las zonas, sitios o predios considerados naturalmente riesgosos como lechos de arroyos y ríos, así como áreas susceptibles al deslizamiento, zonas cuyo suelo haya sido contaminado y alterado con sustancias peligrosas, desechos radiactivos, tóxicos, inflamables, explosivos y corrosivos, se deberán negar permisos y/o licencias de desarrollo urbano.
- En áreas susceptibles a deslizamientos, queda prohibida la construcción instalaciones estratégicas, redes e instalaciones de infraestructura y los espacios reservados para servicios, tales como gasoductos, acueductos, alcantarillado, energía eléctrica, vías, etc.
- Con el objeto de prevenir problemas de riesgo en la autorización de los usos del suelo, se deberán revisar y reconocer los atlas de riesgos municipales y estatal, en los análisis, evaluaciones, opiniones técnicas, dictámenes, evaluaciones de estudios de impacto urbano, estudios viales realizados por parte de las autoridades correspondientes, previo cualquier tipo de autorización.
- Los planes, programas e instrumentos de planeación de escala metropolitana y aquellos que los municipios de la zona metropolitana expidan deberán incorporar en sus normas o disposiciones de ordenación lineamientos en materia de infraestructura verde con el fin de mitigar los riesgos y restaurar el equilibrio ecológico de las Zonas de Conservación No Urbanizables o No Aptas.



Normas Generales de ordenación metropolitana

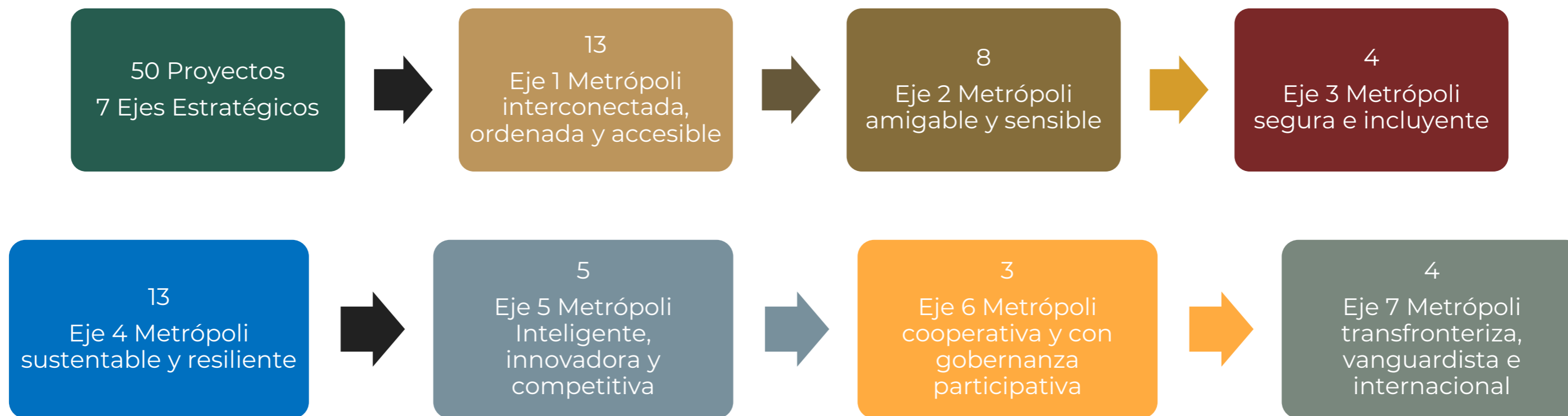
Lineamientos Normativos Generales

Tema	Lineamiento normativo
Uso de suelo	Elaboración de estudio de impacto urbano para cualquier acción u obra de urbanización y/o edificación de gran importancia.
	Elaboración de estudios técnicos específicos (geológicos, geofísicos, mecánica de suelos) para cualquier acción u obra de urbanización y/o edificación que pretenda localizarse en terrenos vulnerables o susceptibles a la inestabilidad física.
Ordenación del suelo	Promover la combinación armónica de los usos urbanos, áreas industriales existentes y aquellas unidades espaciales articuladoras de la dinámica económica y urbana, que, por su naturaleza concentran equipamiento, servicios y fuentes de trabajo.
Movilidad y transporte sustentable	Mejorar y ampliar la oferta de transporte público a nivel metropolitano para facilitar la transferencia modal del automóvil al transporte público.
	Reducir la dependencia del automóvil a través del desarrollo de sistemas de transporte masivo a escala metropolitana y de estaciones intermodales a escala municipal.
	Impulsar la movilidad sustentable a través de la implementación de una red de transporte público diversa a nivel local e intermunicipal, que sea diseñada en torno al ciudadano y no al automóvil particular.
	Reactivar las rutas intermunicipales de transporte público, preferentemente a través de sistemas de transporte masivo metropolitano que favorezcan la interconexión entre los habitantes, las actividades productivas y los servicios urbanos.



Modelo de Ordenamiento Metropolitano

Agenda Metropolitana





Modelo de Ordenamiento Metropolitano Ficha de Proyectos Estratégicos

Nombre del programa, proyecto u obra	Sistema Tram – Tren de la Zona Metropolitana de Tijuana (ZMTJ) – líneas 1 y 2 sobre las vías del tren de carga, con potencial de convivencia con el tren turístico.				
Territorio de aplicación	Zona Metropolitana de Tijuana				
Estrategia (s) a la(s) que contribuye	Eje metropolitano 1: Metrópoli interconectada y accesible.				
Línea de acción al que contribuye	Se busca establecer un modelo de desarrollo territorial que enfatice una ocupación y densificación moderada en áreas conectadas a infraestructuras clave, promoviendo el acceso equitativo a la ciudad para todos los grupos sociales. Este modelo se estructurará a lo largo de sistemas de transporte masivo, especialmente a lo largo del corredor existente del ferrocarril de carga de Tijuana a Tecate, el cual también alberga un servicio de tren turístico.				
Características del programa, proyecto u obra	<p>Este enfoque de planificación territorial se sustenta en proyectos de transporte masivo, específicamente el Tram-Tren, concebidos para estructurar y desarrollar zonas alrededor de las estaciones. Estos desarrollos urbanos están enfocados en optimizar la movilidad de las personas, al tiempo que fomentan densidades medias y altas, promoviendo una variedad de usos y una ocupación elevada del suelo. El objetivo primordial es mejorar la movilidad de manera sostenible, reduciendo las emisiones de gases de efecto invernadero. Además, se busca mejorar la conectividad y la eficiencia en el desplazamiento entre México y EE. UU. Estos entornos controlados también buscan facilitar un control migratorio efectivo sin comprometer la fluidez del tránsito entre ambos países. Aprovechando la propuesta de SANDAG para integrar el Trolley de San Diego, se logra una mayor integración de las redes de transporte entre las regiones</p> <p>Este proyecto considera tres líneas para una mayor cobertura de la zona metropolitana como a continuación se presentan:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Línea 1: De aproximadamente 30 kilómetros de largo y considera la utilización de la actual línea férrea que atraviesa el centro de la ciudad, teniendo conexión directa con el sistema férreo estadounidense y pudiendo extender el trazo hasta Tecate utilizando la vía existente. • Línea 2: De aproximadamente 7.3 kilómetros de largo y que brindará conexión directa al Aeropuerto Internacional de Tijuana y a la Universidad Autónoma de Baja California. • Línea 3: de aproximadamente 26 kilómetros de vía nueva y que conectará al centro urbano de Rosarito. En esta línea se procurará el mejor trazo factible puesto que se precisará de despliegue de nuevas vías, <p>A continuación, se enlistan las líneas de acción que integran el proyecto en orden de prioridad:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Estudio para la selección de un Pre-Trazo • Estudio de demanda • Concepto Operativo • Estudio Legal • Estudio Migratorio • Estudio Financiero • Estudio de Impacto Ambiental • Análisis Costo-Beneficio 				
Responsable de su ejecución	Gobierno municipal con apoyo del Gobierno Estatal y Federal				
Alianzas clave para el desarrollo de proyecto, obra o programa	Organizaciones civiles, empresas de la iniciativa privada organismos internacionales.				
Prioridad	Máxima		Plazo de ejecución	Corto plazo (2 años)	X
	Importante- urgente	X		Mediano plazo (3-10 años)	
	Importante- no urgente			Largo plazo (más de 10)	
Fuentes potenciales de financiamiento	Recursos Municipales Recursos Estatales				



Modelo de Ordenamiento Metropolitano

Mecanismos de Instrumentación





04

Monitoreo



4. Evaluación, Seguimiento y Difusión



Mecanismos de Seguimiento y Evaluación



Mecanismos de Comunicación y Difusión del Programa





05

Socialización



5. Proceso de Planeación Participativa y Consulta Pública



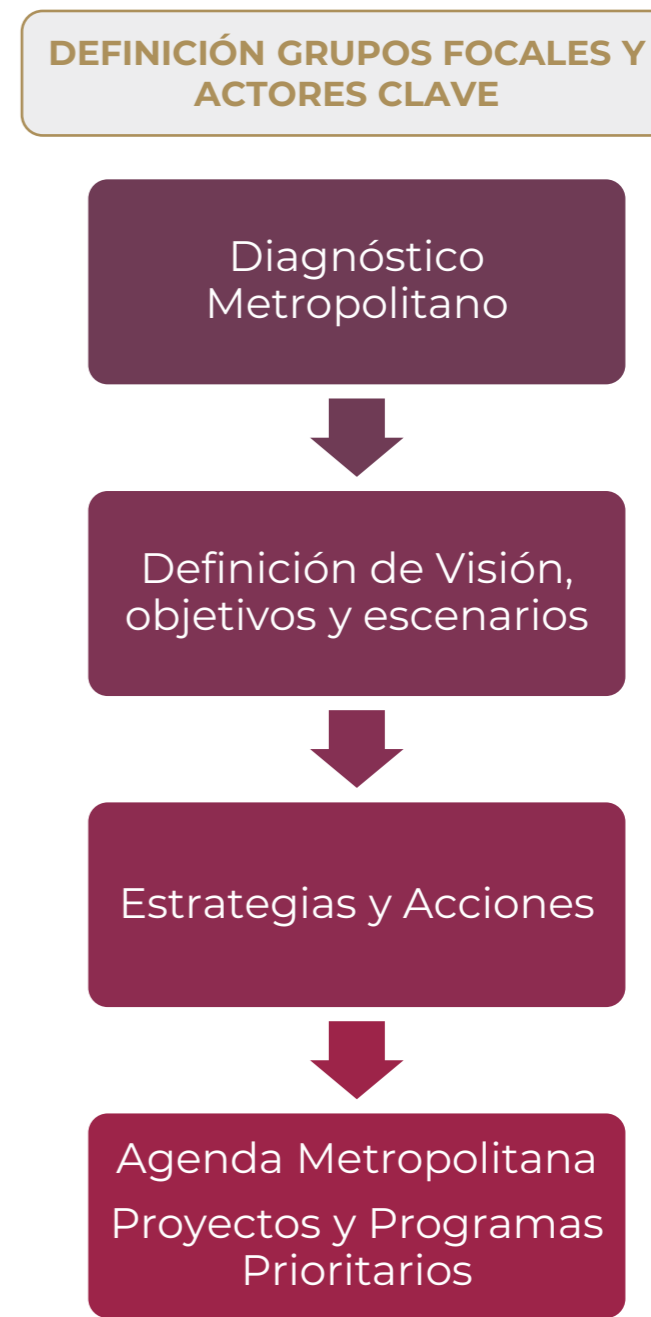
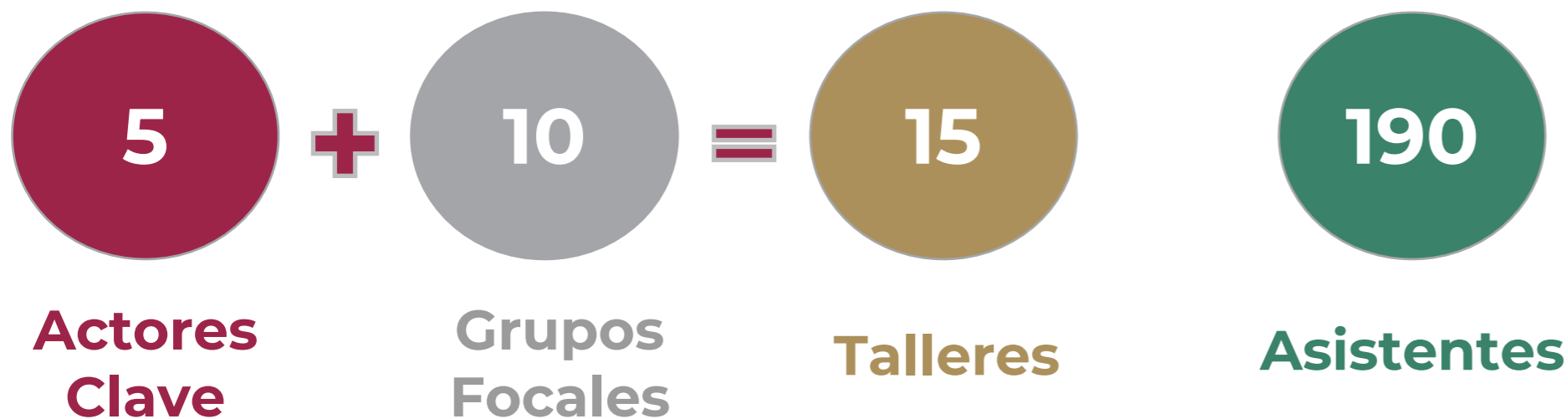
Proceso de Planeación Participativa

TALLERES DE PLANEACIÓN PARTICIPATIVA.

La propuesta para llevar a cabo los Talleres se basa en los preceptos de la Planeación Estratégica, mediante el establecimiento de un sistema de toma de decisiones, identificación de cursos de acción específicos, formulación de indicadores de seguimiento sobre resultados, involucramiento de agentes sociales, económicos, urbanos, ambientales a lo largo del proceso.

En un inicio se planteó la realización de 12 talleres y 2 reuniones, la primera para definir y validar grupos focales y actores clave; y la segunda donde se expongan los resultados obtenidos durante el proceso de planeación.

Al 10 de octubre se han realizado los siguientes talleres:





Proceso de Planeación Participativa

Grupos Focales y Actores Clave

Grupos Focales

Cantidad	Tipo	Personas	Cantidad de Personas
3	Mixto	Personas de todas las edades	6 a 10
	Mixto	Niños, niñas y adolescentes	6 a 10
	Mujeres	Mujeres de todas las edades	6 a 10

Conformación: equidad de género, población de la tercera edad, comunidad LGTTTBIQA+, población indígena asentada y nativa, así como ciudadanos extranjeros con residencia en la zona metropolitana

COPLADE

Comité de Planeación para el Desarrollo del Estado

Actores Clave

Instrumento	Dependencias/Organismos
Ley de Desarrollo Urbano Art. 22	SIDURT
	Cámara Nacional de Comercio
	Cámara Nacional de la Industria de la Transformación
	Cámara Nacional de la Industria de la Construcción
	Cámara Nacional para el Fomento y Desarrollo de la Industria de la Vivienda
	Colegio de Arquitectos
	Colegio de Ingenieros Civiles
Ley de Planeación Art. 28	Colegio de Notarios
	Organismos Promotores de Vivienda y Bienes Inmuebles del Estado
	Consejos/Comités
Ley de Planeación Art. 28	Consejos Ciudadanos Consultivos existentes y creados en la Entidad
	Consejos formalizados o creados en los Municipios
	Comités de Planeación para el Desarrollo del Estado, de los Institutos Municipales u organismos municipales

Representantes de los organismos y/o instituciones establecidas en el art. 22 de la Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Baja California y el art. 28 de la Ley de Planeación para el Estado de B.C. Otros organismos, dependencias, institutos, entidades con injerencia en materia de planeación y desarrollo urbano a nivel estatal y municipal, que serán definidos por las autoridades estatales y municipales.



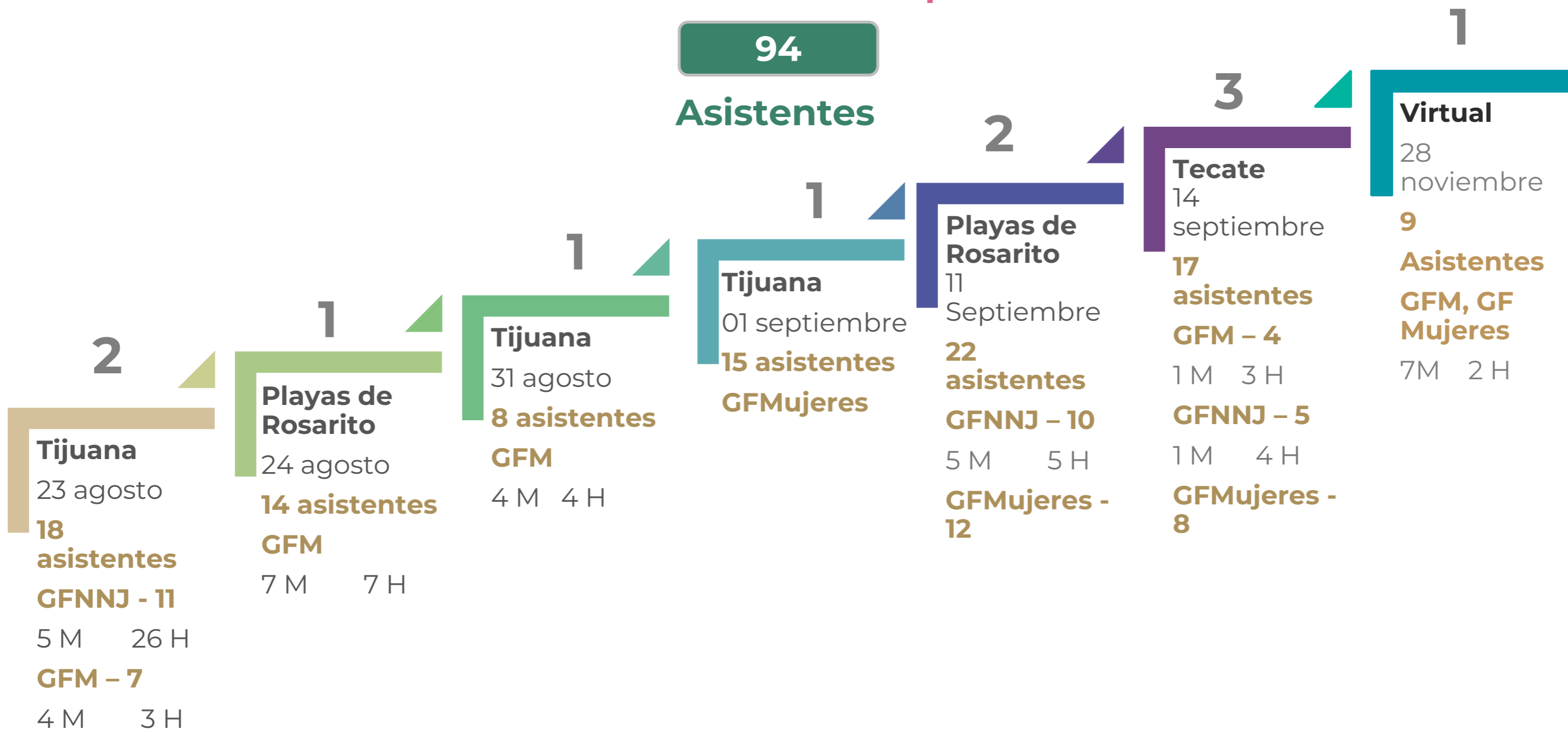
Proceso de Planeación Participativa

Talleres de Planeación

Grupos Focales

Etapa Diagnóstico

Talleres Dinámicas Metropolitanas





Proceso de Planeación Participativa

Talleres de Planeación

Grupos Focales

Talleres Dinámicas Metropolitanas

Factores críticos identificados bajo las siguientes temáticas

- Seguridad
- Movilidad
- Accesibilidad
- Inclusión
- Infraestructura: drenaje, pluvial, vial
- Costo de la Vivienda y distancias de traslado
- Espacios Públicos
- Contaminación
- Peligros por Deslizamientos
- Asentamientos Irregulares



Proceso de Planeación Participativa

Talleres de Planeación

Grupos Focales Tijuana

Grupo Focal Mixto





Proceso de Planeación Participativa

Talleres de Planeación

Grupos Focales Tijuana

Grupo Focal Mujeres





Proceso de Planeación Participativa

Talleres de Planeación

Grupos Focales Playas de Rosarito

Grupo Focal Mixto





Proceso de Planeación Participativa

Talleres de Planeación

Grupos Focales Playas de Rosarito

Grupo Focal Mujeres





Proceso de Planeación Participativa

Talleres de Planeación

Grupos Focales Tecate

Grupo Focal Mujeres





Proceso de Planeación Participativa

Talleres de Planeación

Grupos Focales Tecate

Grupo Focal Mixto





Proceso de Planeación Participativa

Talleres de Planeación

Actores Clave

Etapa Planeación

Etapa Diagnóstico

Talleres Dinámicas Metropolitanas

Visión
Objetivos
Escenarios

Estrategias
Acciones

Agenda
Metropolitana

7

Playas
Rosarito
31 octubre

6

Tijuana
17 octubre

5

Playas de
Rosarito
10 octubre
72 asistentes
25 M 47H

4

Tijuana
18 septiembre
70 asistentes
31 M 39 H

3

Tecate
25 agosto
20 asistentes
6 M 14 H

2

Playas de
Rosarito
24 agosto
30 asistentes
10 M 20 H

1

Tijuana
23 agosto
46 asistentes
19 M 27 H

96
Asistentes

70
Asistentes

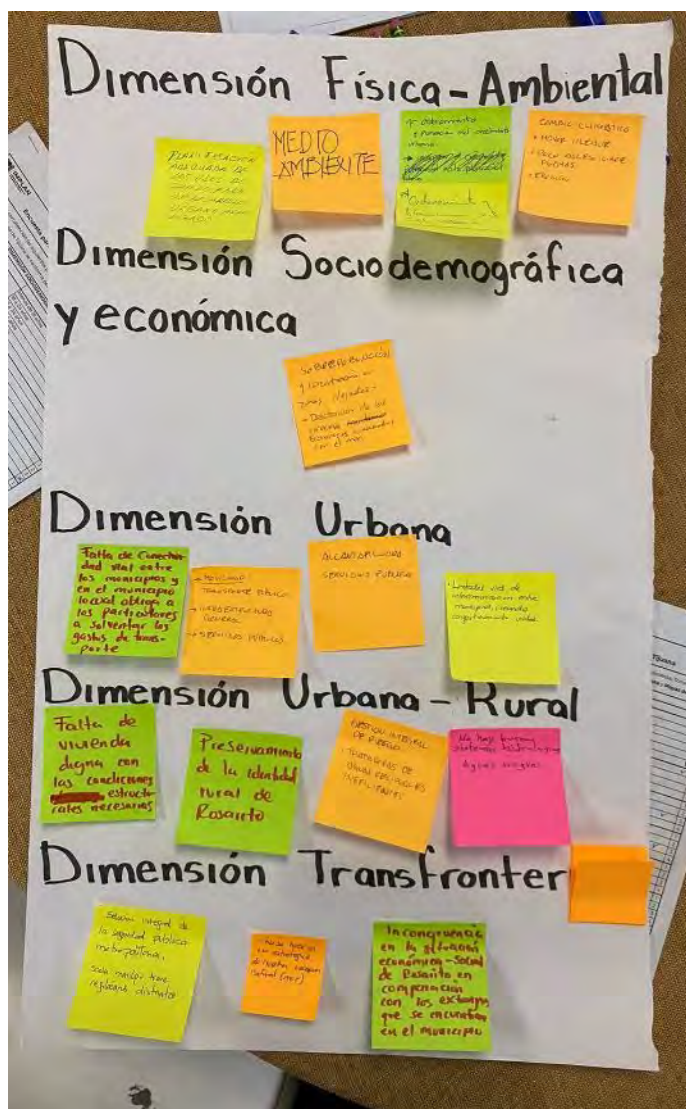







Proceso de Planeación Participativa

Talleres de Planeación

Actores Clave

Factores Críticos identificados en Talleres Dinámicas Metropolitanas



Dimensiones	Tijuana 23 agosto	Playas de Rosarito 24 agosto	Tecate 25 agosto	Total
 Físico-Ambiental	22	33	28	83
 Sociodemográfica y Económica	24	24	05	53
 Urbana	38	44	75	157
 Urbano-Rural	16	08	22	46
 Binacional	20	06	16	42

381

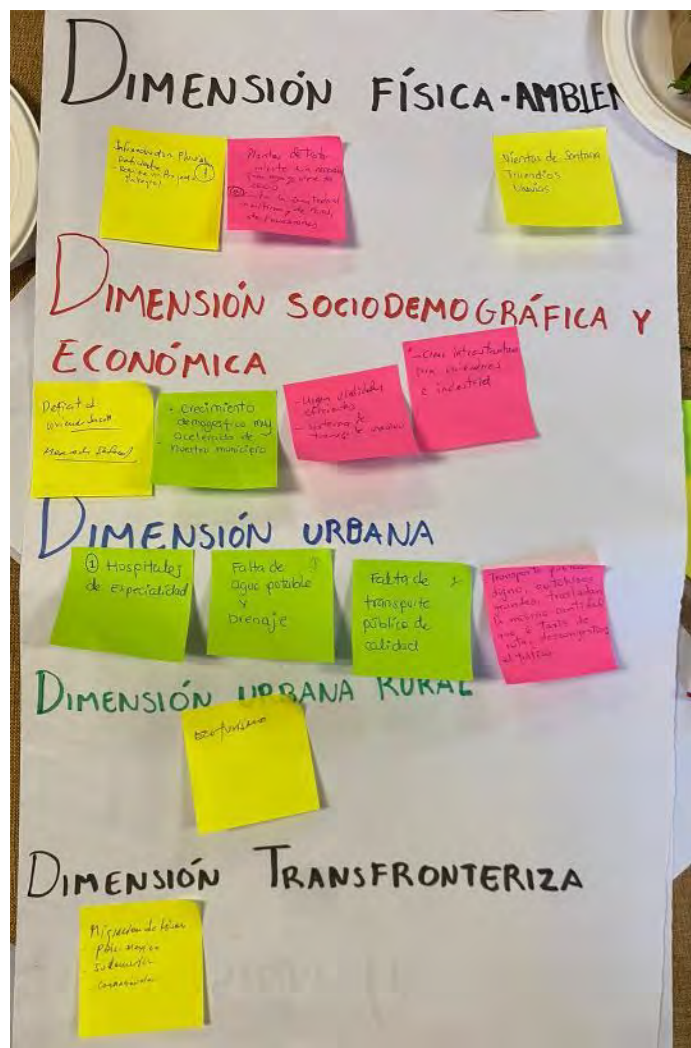





Proceso de Planeación Participativa

Talleres de Planeación

Actores Clave

Factores Críticos Prioritarios en Talleres Dinámicas Metropolitanas



Dimensiones	Tijuana 23 agosto	Playas de Rosarito 24 agosto	Tecate 25 agosto	Total
 Físico-Ambiental	11	09	07	27
 Sociodemográfica y Económica	11	10	07	28
 Urbana	11	11	10	32
 Urbano-Rural	09	10	10	29
 Binacional	10	07	07	24

140



Proceso de Planeación Participativa

Talleres de Planeación

Actores Clave

Factores Críticos Prioritarios en Talleres Dinámicas Metropolitanas

 Físico-Ambiental	Tijuana 23 agosto	Playas de Rosarito 24 agosto	Tecate 25 agosto	Total
	11	09	07	27

Tijuana	Playas de Rosarito	Tecate
Manejo de residuos	Contaminación de arroyos, playas y mantos acuíferos por descargas irregulares y falta de tratamiento.	Afectaciones por el cambio climático: incendios.
Riesgos naturales propios del territorio: sequía, erosión, incendios.	Elevación del nivel del mar por factores de cambio climático y lluvias.	Falta de cultura de prevención en el tema de incendios forestales, los cuales han sido provocados o sobrepasan la capacidad de los elementos de emergencia.
Escasez de agua	Infraestructura pluvial deficiencia, se requiere un proyecto integral.	Asentamientos irregulares en la zona del río, lo que afecta el caudal y la vegetación de la zona.
Actualización de los instrumentos de regulación ecológica (saneamiento de aguas residuales)	Tratamiento de agua	Mejorar la planeación de la explotación de los recursos, existen movimientos de la tierra.
Efecto del cambio climático: problemas de derrumbe, construcción en laderas.	No se respeta la zona federal marítima.	Falta de instrumentos de protección al ambiente.
Manejo de basura y residuos sólidos.	Planeación adecuada de los usos de suelo para un desarrollo urbano armonizado.	El cambio climático afecta.
Ineficiente el servicio de recolección de basura	Crecimiento desordenado que repercute en temas de infraestructura y servicios.	Crecimiento desordenado.
Asignación indebida del uso del suelo.	Contaminación de los arroyos en zonas habitacionales.	
No se trabaja con las delimitaciones naturales del territorio que permiten un ordenamiento más acorde a la naturaleza del territorio.	Zonas de riesgo, zonas de deslave.	
Frontera física como un aspecto importante que delimita el espacio/territorio (no lo integra) lo cual genera dinámicas distintas.		
Falta de zonas y reservas naturales o territoriales.		





Proceso de Planeación Participativa

Talleres de Planeación

Actores Clave

Factores Críticos Prioritarios en Talleres Dinámicas Metropolitanas

 Sociodemográfica y Económica	Tijuana 23 agosto	Playas de Rosarito 24 agosto	Tecate 25 agosto	Total
	11	10	07	

Tijuana	Rosarito	Tecate
Crecimiento poblacional excesivo y desproporcionado.	Violencia, robos, sector escolar vulnerable en horarios nocturnos.	Falta de planeación sobre la distribución territorial, la mancha urbana cada vez se pega más a Tijuana.
Aumento de violencia e inseguridad.	Falta de interconexión demográfica entre los centros de población (Rosarito-Primo Tapia).	Falta de una red vial ordenada, la gente se desplaza de manera desordenada.
Falta de acceso a vivienda adecuada a sectores vulnerables.	Dificultad para acceder a la vivienda.	Aumento de personas en situación de calle.
Falta de política eficiente en tema de migración en los tres órdenes de gobierno.	Crecimiento demográfico muy acelerado de nuestro municipio.	Las fuentes de empleo están centralizadas en la zona urbana, por lo que las personas de la zona rural enfrentan dificultades para trasladarse.
Alto costo de vida y la falta de servicios y equipamiento.	Servicios públicos deficientes.	Se necesita reactivar el camino de Tecate a Ojos Negros.
Informalidad.	Sobrepoblación y concentración en zonas alejadas.	Falta capital humano para trabajar en la industria o existe elevada rotación de personal, lo que espanta inversiones extranjeras.
Gentrificación y creación de nuevos núcleos suburbanos con informalidad.	Percepción de inseguridad.	Falta un programa de ordenamiento territorial, sobre todo de la industria.
Falta de capacitación en funcionarios públicos en el ejercicio a largo plazo.	Falta de atención a personas en situación de calle.	
Prodominio del interés privado sobre el interés social.	Gentrificación que eleva el costo de la vivienda y genera precariedad.	
Falta de seguimiento a las soluciones de desarrollo.	Grupos vulnerables sin atención integral.	
Segregación y discriminación de las colonias de nivel socioeconómico.		






Proceso de Planeación Participativa

Talleres de Planeación

Actores Clave

Factores Críticos Prioritarios en Talleres Dinámicas Metropolitanas

	Tijuana 23 agosto	Playas de Rosarito 24 agosto	Tecate 25 agosto	Total
 Urbana	11	11	10	32

Tijuana	Rosarito	Tecate
Priorizar el peatón y al transporte masivo.	Falta de infraestructura, vía eléctrica y servicios urbanos.	Pobre planeación de la vivienda.
Accesibilidad a la red vial intermunicipal.	No existe un sistema de movilidad intermunicipal.	Desarrollo urbano que no se integra con el medio ambiente.
Movilidad, conectividad, tiempo y costos de transporte.	Hace falta un sistema de transporte de calidad.	Regulación de los costos de la vivienda.
Sistema de transporte y movilidad	Garantizar el acceso a agua potable.	Falta un relleno sanitario que atienda el problema de basura de manera eficiente.
Faltan vialidades eficientes.	Falta de conectividad vial entre los municipios, obliga a los usuarios a costear los gastos de transporte.	Escasez de vivienda digna y accesible para la gente, esto incluso frena la inversión extranjera.
Falta de infraestructura en servicios básicos.	Alcantarillado y servicios públicos.	Falta de transporte público metropolitano.
Déficit de áreas verdes y espacios públicos	Limitadas vías de comunicación.	Estudiantes deben trasladarse a Tijuana para concluir su educación superior, no existe oferta académica en Tecate.
Necesidades de infraestructura del agua potable.	Aspectos educativos: falta especialización, servicios y equipamientos a la vocación económica.	Falta un programa metropolitano de vivienda para población de bajos recursos.
Falta integrar el desarrollo urbano con la política de agua (captación y almacenamiento).	Falta oferta y cobertura en educación superior.	Falta de infraestructura/equipamiento social: salud, educación y vivienda.
Falta de armonización de movilidad en concordancia con la ley general de movilidad y seguridad vial.	Es urgente atender el tema de movilidad integral.	Es necesaria la creación de escuelas, hospitales, parques, etc.
Prioridad al transporte pesado que al transporte público.	Es necesario contar un un sistema integral de transporte.	



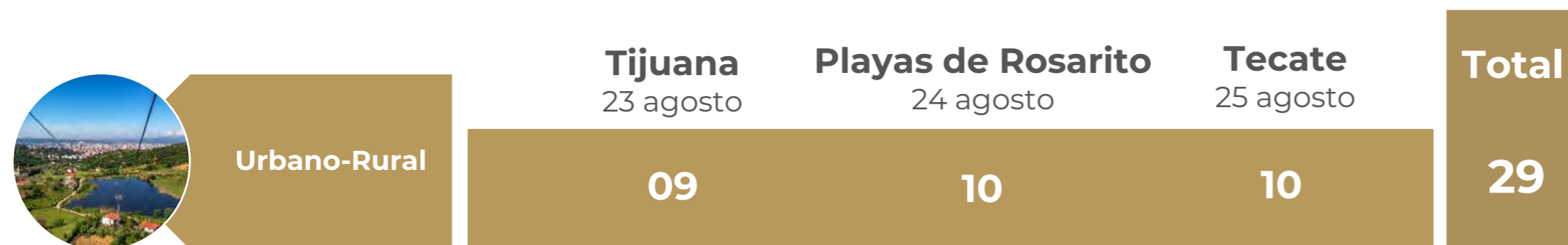


Proceso de Planeación Participativa

Talleres de Planeación

Actores Clave

Factores Críticos Prioritarios en Talleres Dinámicas Metropolitanas



Tijuana	Rosarito	Tecate
Protección de zonas naturales.	Desplazamiento de sectores sociales menos favorecidos en las zonas rurales (cinturones de miseria o pobreza)	Conexión rural-urbana.
Acceso a las vías de servicio.	Centralización administrativa y gubernamental en la zona urbana, lo que la población rural debe trasladarse.	No existe un relleno sanitario
Certeza jurídica en los temas de tenencia de la tierra.	Es necesario regular los lugares de ecoturismo.	No existe protección a zonas rurales, se venden sin regulación.
Falta de un sistema de reservas territoriales para el tema de desarrollo urbano.	Habría que rpreservar la identidad rural de Rosarito.	Carencia de servicios comerciales y de emergencia en espacios rurales, las cuales dependen de la cabeza municipal.
Existen organizaciones que promueven el uso irregular de suelo.	Hace falta vivienda digna.	Falta de alternativas de vías de comunicación entre la zona rural y urbana.
Incentiva el desarrollo de la nueva vivienda, pero no se considera estructura de soporte.	Es necesario regular la tenencia de la tierra.	Existen basureros clandestinos en zonas rurales.
No se respetan las áreas de reserva para el crecimiento.	Demanda de vivienda asequible.	Se propone un programa municipal integral de reorganización del suelo: muchos fraccionamientos de la zona rural no están regularizados.
Falta de inclusión de las zonas rurales en el plan de tratamiento de aguas residuales.	Certeza jurídica de predios.	Respetar el uso de suelo rural, la mancha urbana cada vez crece más.
Falta de implementación de servicios públicos básicos en zonas rurales y marginadas.	Manejo de residuos que se "avientan a lo rural".	El nombramiento de Tecate como Pueblo Mágico atrae turismo, sin embargo, no se respeta el uso de suelo.
	Se necesita un sistema integral de residuos.	Es necesario el desarrollo de un parque metropolitano.





Proceso de Planeación Participativa

Talleres de Planeación

Actores Clave

Factores Críticos Prioritarios en Talleres Dinámicas Metropolitanas



Binacional

Tijuana
23 agosto

Playas de Rosarito
24 agosto

Tecate
25 agosto

Total

10

07

07

24

Tijuana

Rosarito

Tecate

Falta de cooperación sobre el impacto ambiental y recursos naturales compartidos.

Políticas públicas viables para un control de cruce fronterizo eficiente.

No se cuenta con la infraestructura y el equipamiento para el tránsito que se espera a partir de la apertura de la nueva garita.

Agua: saneamiento, planta de tratamiento.

Aumento de población acelerada por la población migrante.

Falta otro acceso a Estados Unidos, ya que la demanda es muchoa y las largas filas de espera obstruyen avenidas y calles residenciales.

Falta de coordinación tansfronteriza de una política de migración, seguridad, agua y saneamiento.

Migración.

Hace falta establecer mejor comunicación con el vecino país.

Toma de decisiones en el ámbito federal de ambos lados de la frontera para agilizar cruces fronterizos.

Solución integral de la seguridad pública metropolitana, cada municipio tiene regulaciones distintas lo que genera incertidumbre y corrupción.

Es necesaria la reapertura del proyecto de garita y dar seguimiento a su cumplimiento.

Impenetración de acciones de prevención y mitigación de riesgos.

Existe una incongruencia en la condición económica en comparación a los extranjeros que se encuentran en el municipio.

Existe una explotación de los recursos naturales para la venta de predios a extranjeros, específicamente para crear parques eólicos.

No existen medidas de prevención de contingencias.

No existen políticas públicas ambientales, o al menos, no se aplican.

Problema del agua, presa.

No existe una relación colaborativa entre los gobiernos (supranacional).

El vecino país debe unirse en el esfuerzo de garantizar Derechos Humanos de la población migrante.

Se necesita un corredor turístico.

No se trabajan políticas en conjunto.

Falta de continuidad en las políticas y las personas.

Falta de cooperación del impacto ambiental y los recursos compartidos.





Proceso de Planeación Participativa

Talleres de Planeación

Actores Clave

Factores Críticos Metropolitanos Priorización Taller Dinámicas Metropolitanas 18 de septiembre

FACTORES CRÍTICOS ZONA METROPOLITANA



Dimensiones	Tijuana 18 Septiembre
Físico-Ambiental	11
Sociodemográfica y Económica	15
Urbana	14
Urbano-Rural	6
Binacional	10

56



Proceso de Planeación Participativa

Actores Clave

7

FACTORES CRÍTICOS ZONA METROPOLITANA

- 1 Falta de movilidad y conectividad integral, así como dificultades en tiempo y costos de transporte
- 2 Problemáticas de agua por disponibilidad, servicio e infraestructura
- 3 Estudiantes deben trasladarse de Tecate y Playas de Rosarito a Tijuana para concluir su educación superior por falta oferta y cobertura en educación superior.
- 4 Percepción de inseguridad y aumento de violencia.
- 5 Falta un programa de ordenamiento territorial, sobre todo de la industria.
- 6 Falta de instrumentos de ordenamiento para la protección al ambiente que trabaje con las delimitaciones naturales del territorio.
- 7 Afectaciones por el cambio climático que causa problemáticas de deslizamientos, derrumbes, incendios, inundaciones y la elevación del nivel el mar





Proceso de Planeación Participativa

Actores Clave



Físico-Ambiental

Tijuana

18 septiembre

11

1. Problemáticas de agua por disponibilidad, servicio e infraestructura.
2. Falta de instrumentos de ordenamiento para la protección al ambiente que trabaje con las delimitaciones naturales del territorio.
3. Afectaciones por el cambio climático que causa problemáticas de deslizamientos, derrumbes, incendios, inundaciones y la elevación del nivel el mar.
4. Contaminación de arroyos, playas y mantos acuíferos por residuos sólidos urbanos, descargas irregulares y falta de tratamiento.
5. Existen riesgos naturales, propios del territorio. Entre ellos sequía, erosión e incendios.
6. Falta de zonas y reservas naturales o territoriales.
7. Falta de cultura de prevención en el tema de incendios forestales, los cuales han sido provocados o sobrepasan la capacidad de los elementos de emergencia.
8. Existen zonas de riesgo por deslaves.
9. Falta del manejo de basura y residuos sólidos.
10. Falta de planeación en la explotación de los recursos que generan movimientos de la tierra.
11. Existen asentamientos irregulares en el río lo que afecta el caudal y la vegetación de la zona.





Proceso de Planeación Participativa

Actores Clave



Sociodemográfica
y Económica

Tijuana

18 septiembre

15

1. Percepción de inseguridad y aumento de violencia.
2. Falta un programa de ordenamiento territorial, sobre todo de la industria.
3. Gentrificación que eleva el costo de la vivienda, así como la generación de núcleos suburbanos en la informalidad y población precarizada
4. Fuentes de empleo centralizadas en la zona urbana, personas de la zona rural enfrentan dificultades para trasladarse.
5. Dificultad para acceder a una vivienda adecuada.
6. Crecimiento demográfico muy acelerado en la ZMT
7. Alto costo de vida, falta de servicios y equipamiento.
8. Falta de política eficiente en tema de migración en los tres órdenes de gobierno.
9. Aumento y falta de atención a personas en situación de calle.
10. Falta de interconexión demográfico entre los centros de población.
11. Segregación y discriminación de las colonias de nivel socioeconómico bajo.
12. Predominio del interés privado sobre el interés social.
13. Sobrepoblación y concentración en zonas alejadas.
14. Grupos vulnerables sin atención integral.
15. Falta capital humano para trabajar en la industria, elevada rotación de personal, limitando inversiones extranjeras.





Proceso de Planeación Participativa

Actores Clave



Urbana

Tijuana

18 septiembre

14

1. Falta de movilidad y conectividad integral, dificultades en tiempo y costos de transporte.
2. Falta de alineación en temas de movilidad en concordancia con la ley general de movilidad y seguridad vial.
3. Estudiantes deben trasladarse de Tecate y Playas de Rosarito a Tijuana para concluir su educación superior por falta oferta y cobertura.
4. Problemáticas de acceso al servicio de agua potable por disponibilidad, almacenamiento e infraestructura.
5. Falta de planeación sobre la distribución territorial, la mancha urbana cada vez se pega más a Tijuana.
6. Se otorga mayor prioridad al transporte pesado que al transporte público.
7. Falta de equipamiento social y de educación.
8. Déficit de áreas verdes y espacios públicos
9. Falta de una traza vial ordenada y eficiente, la gente se desplaza de manera desordenada.
10. Dificultad para el acceso a una vivienda adecuada
11. Falta de regulación en los costos de la vivienda.
12. Falta un relleno sanitario que atienda el problema de basura de manera eficiente.
13. Falta especialización en servicios y equipamientos que incentiven la vocación económica.
14. Falta de infraestructura, vía eléctrica y servicios urbanos.





Proceso de Planeación Participativa

Actores Clave



Urbano-Rural

Tijuana
18 septiembre

06

1. Conexión rural-urbana.
2. Desplazamiento de sectores sociales menos favorecidos en las zonas rurales (cinturones de miseria o pobreza)
3. Protección de zonas naturales.
4. Es necesario el desarrollo de un parque metropolitano.
5. Falta de un sistema de reservas territoriales para el tema de desarrollo urbano.
6. Falta de alternativas de vías de comunicación entre la zona rural y urbana.





Proceso de Planeación Participativa

Actores Clave



Binacional

Tijuana

18

10

1. Falta de cooperación y políticas sobre el impacto ambiental y recursos naturales compartidos.
2. No existe una relación colaborativa entre los gobiernos para políticas supranacionales.
3. Solución integral de la seguridad pública metropolitana, cada municipio tiene regulaciones distintas lo que genera incertidumbre y corrupción.
4. Falta otro acceso a Estados Unidos, pero no se cuenta con la infraestructura y el equipamiento para el tránsito que se espera a partir de la apertura de la nueva garita, por lo que se debe trabajar en la toma de decisiones en el ámbito federal de ambos lados de la frontera para agilizar cruces fronterizos
5. Falta de coordinación transfronteriza de una política de migración, seguridad, agua y saneamiento.
6. El vecino país debe unirse en el esfuerzo de garantizar Derechos Humanos de la población migrante.
7. Falta de continuidad en las políticas y las personas.
8. No existen medidas de prevención de contingencias.
9. Aumento de población acelerada por la población migrante.
10. Hace falta establecer mejor comunicación con el vecino país.





Proceso de Planeación Participativa

Actores Clave

Taller 10 de octubre



ESCENARIOS



VISIÓN



OBJETIVOS

ZONA METROPOLITANA TIJUANA-
TECATE Y PLAYAS DE ROSARITO



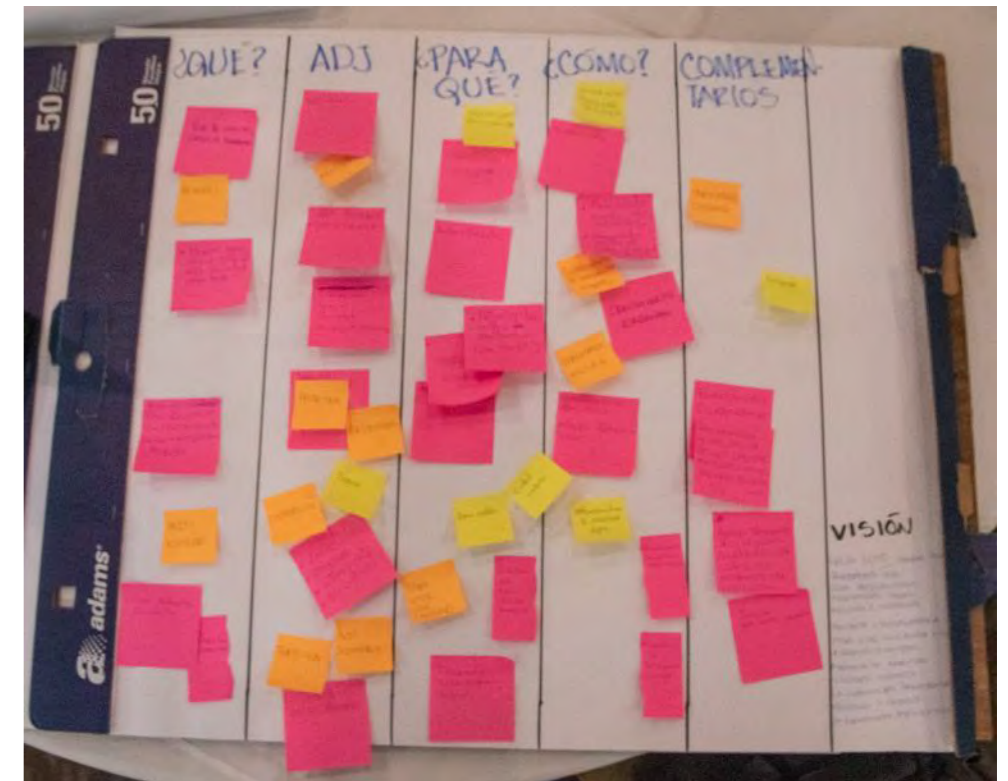


Proceso de Planeación Participativa

Actores Clave



Taller 10 de octubre





Proceso de Planeación Participativa

Encuestas

Como parte del proceso de participación social, durante los talleres se han puesto a disposición de los participantes de los talleres de planeación encuestas, en formatos impresos con el fin de recabar la opinión y aportaciones para retroalimentar el apartado de diagnóstico y estrategia del documento del programa.

La estructuración de la encuesta se planteó en cinco secciones, con un total de ocho temas: Dimensión Sociodemográfica y Económica, Urbana, Físico Ambiental, Modelo de Ordenamiento Metropolitano, Gobernanza Metropolitana y Aportaciones Ciudadanas.

La meta fue lograr una muestra de por lo menos 120 encuestas para cubrir un nivel de confianza del 92% con respecto a la población de la zona metropolitana.

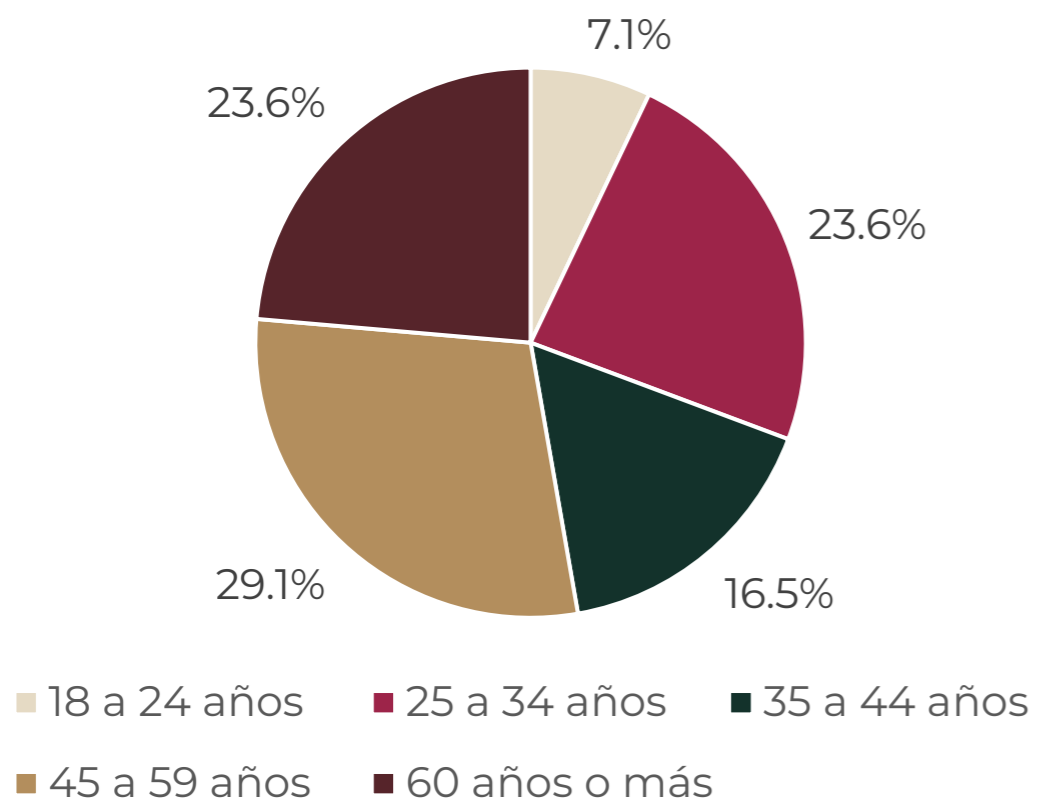
Entre los meses de agosto y septiembre se han realizado **127** encuestas.



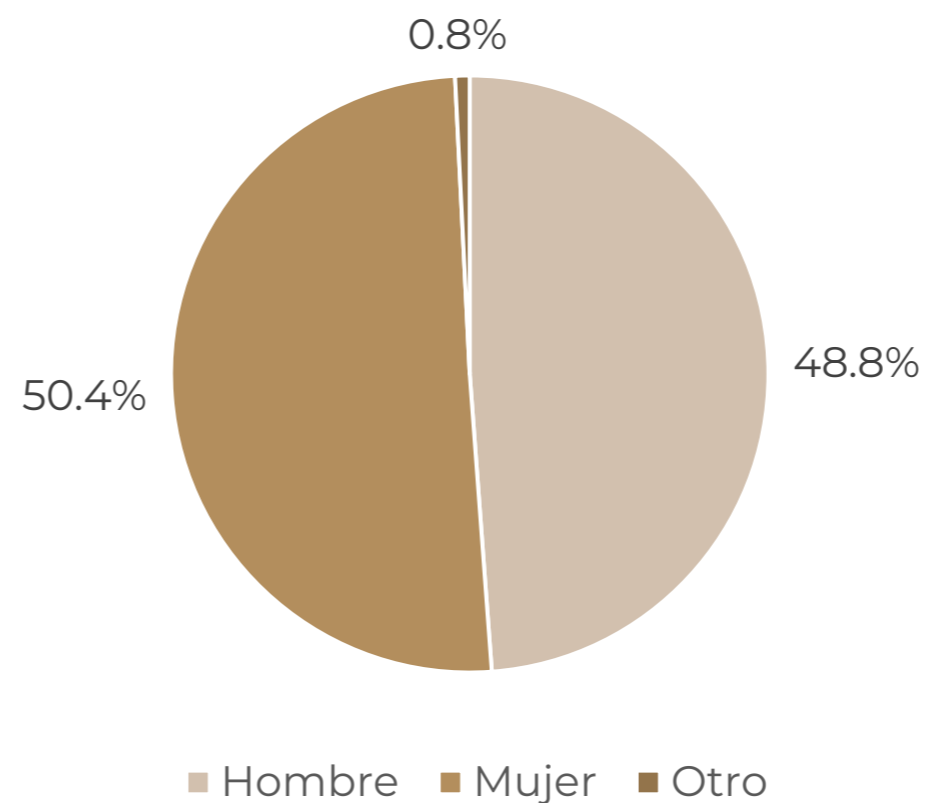
Proceso de Planeación Participativa

Encuestas

Edad



Sexo

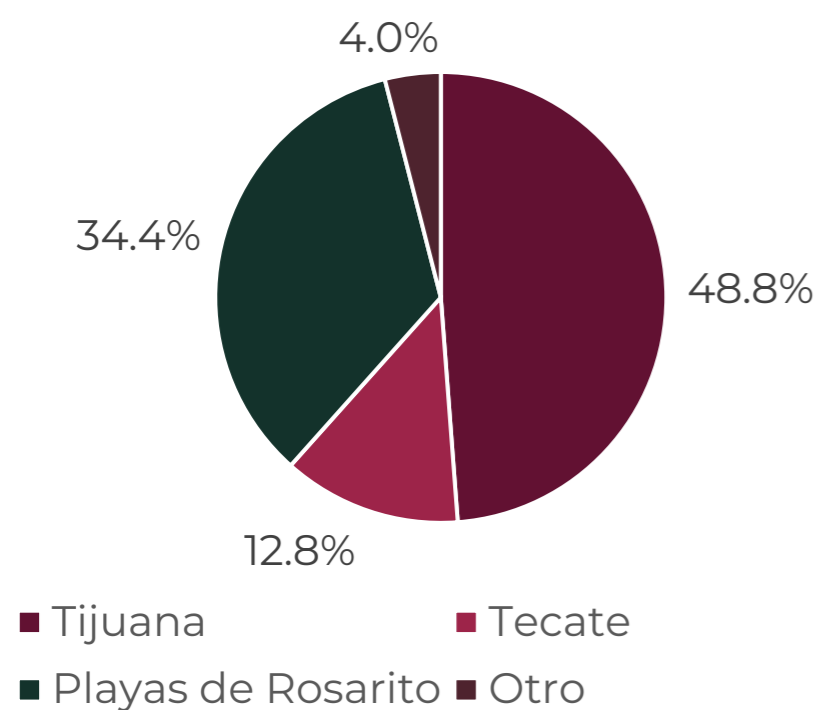




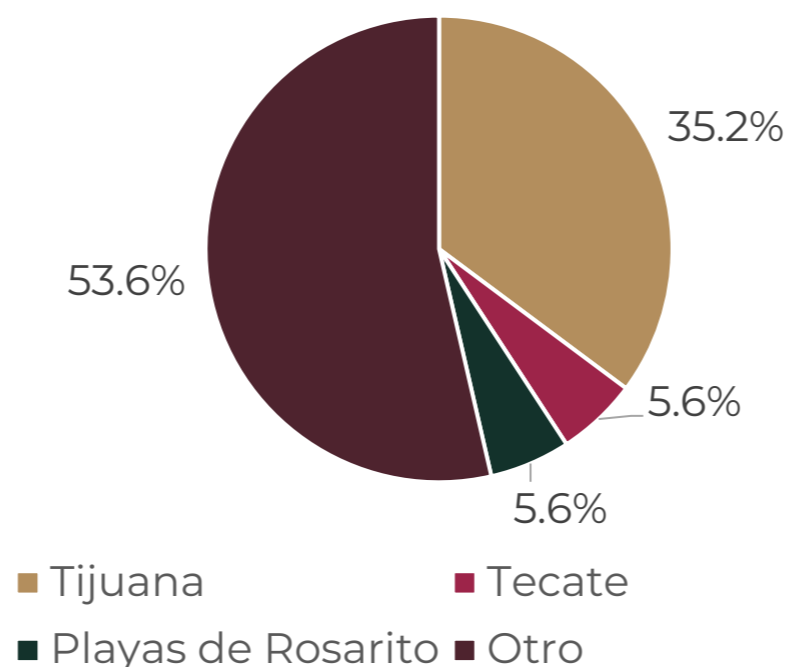
Proceso de Planeación Participativa

Encuestas

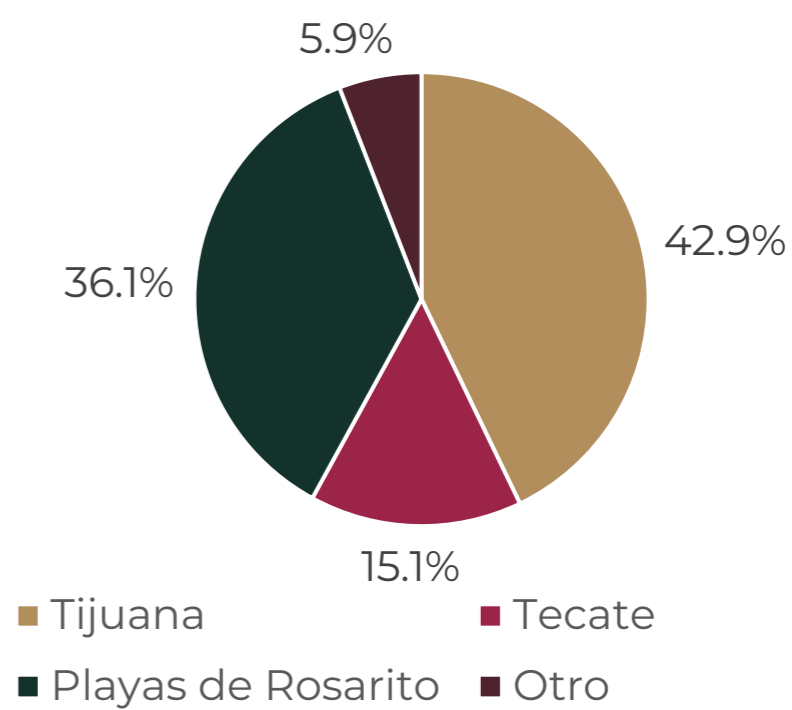
Municipio de residencia



Municipio de nacimiento



Municipio de trabajo

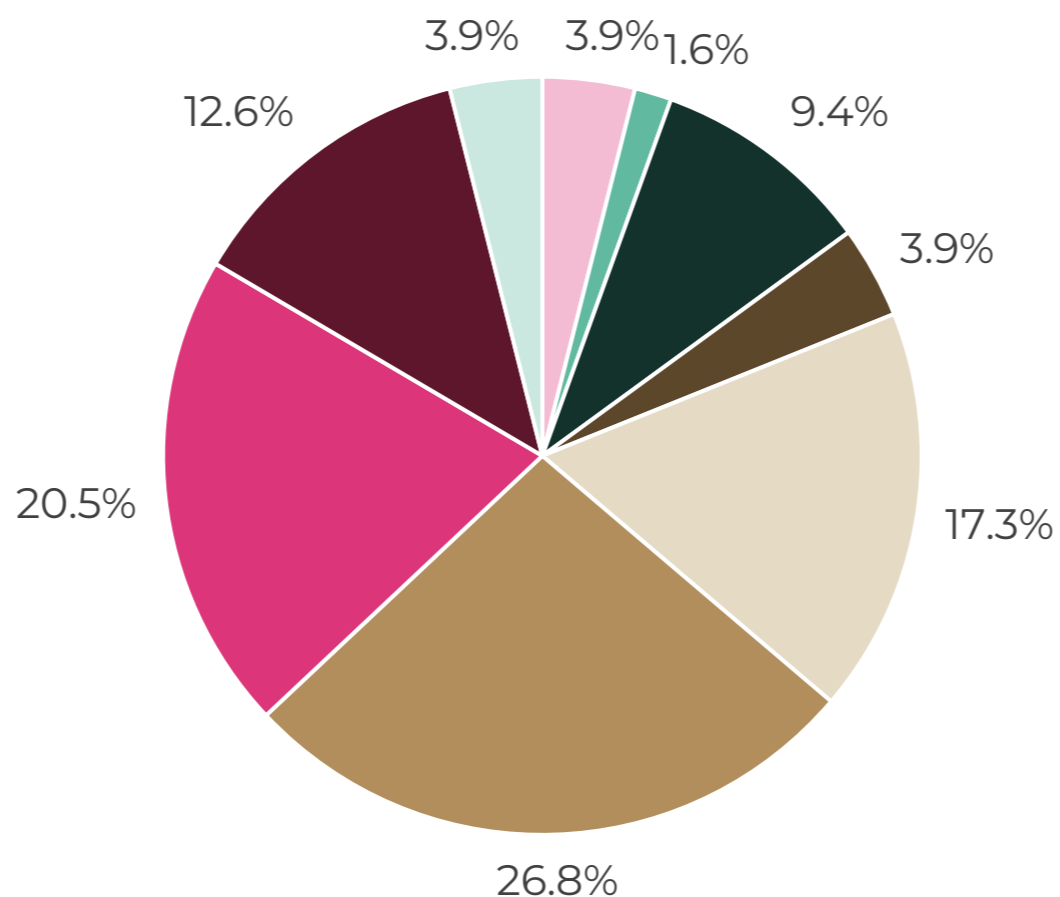




Proceso de Planeación Participativa

Encuestas

Ocupación



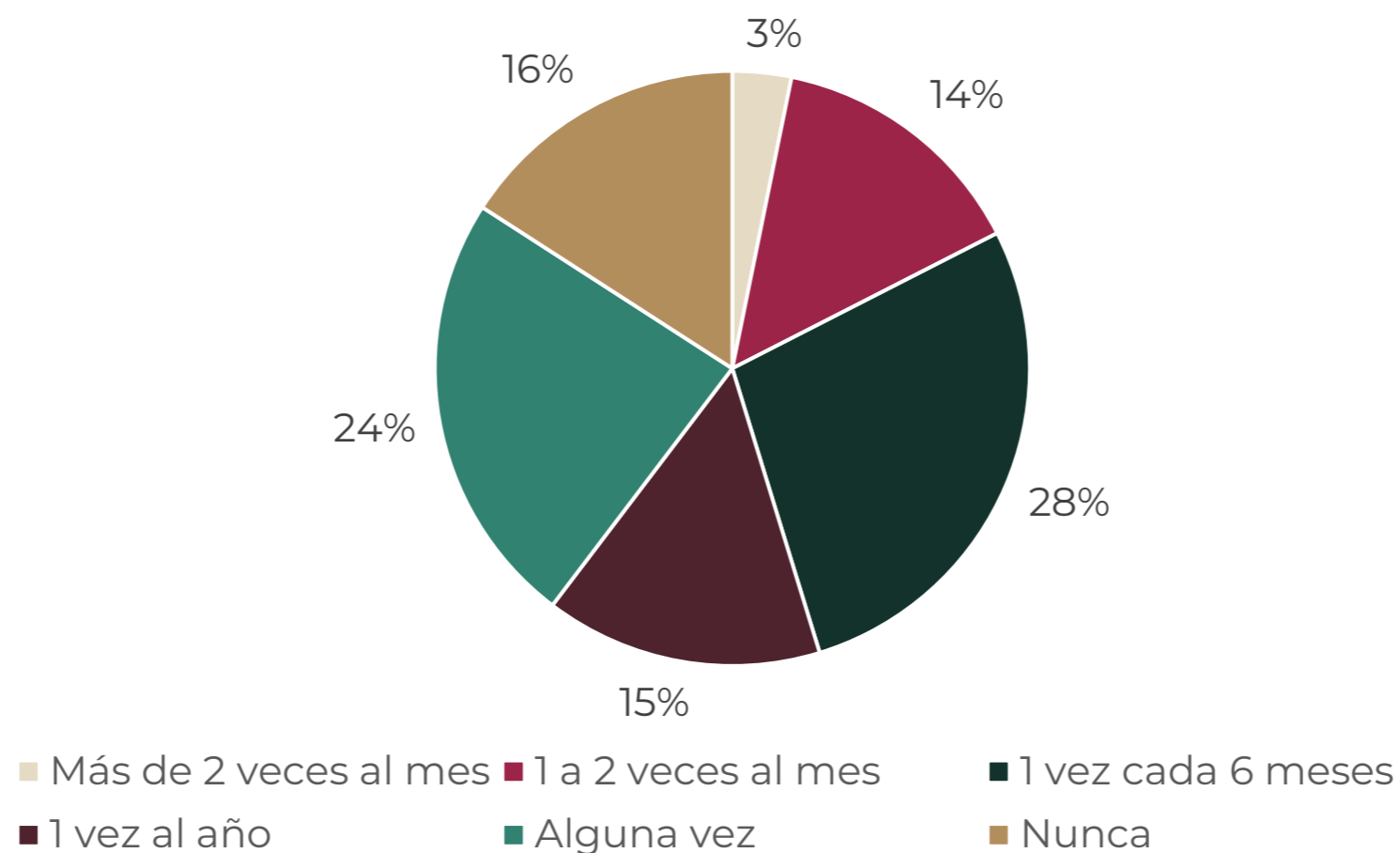
- Estudiante
- Ama de casa
- Trabajador/a por cuenta propia
- Trabajador/a asalariado/a
- Otro
- Desempleado/a
- Jubilado/a, pensionado/a, retirado/a
- Trabajador/a de gobierno
- Empresario/a



Proceso de Planeación Participativa

Encuestas

Frecuencia de visita a elementos Culturales.
CECUT, CECUTE, CAM, CEART, Baja Center o el Museo Interactivo El Trompo

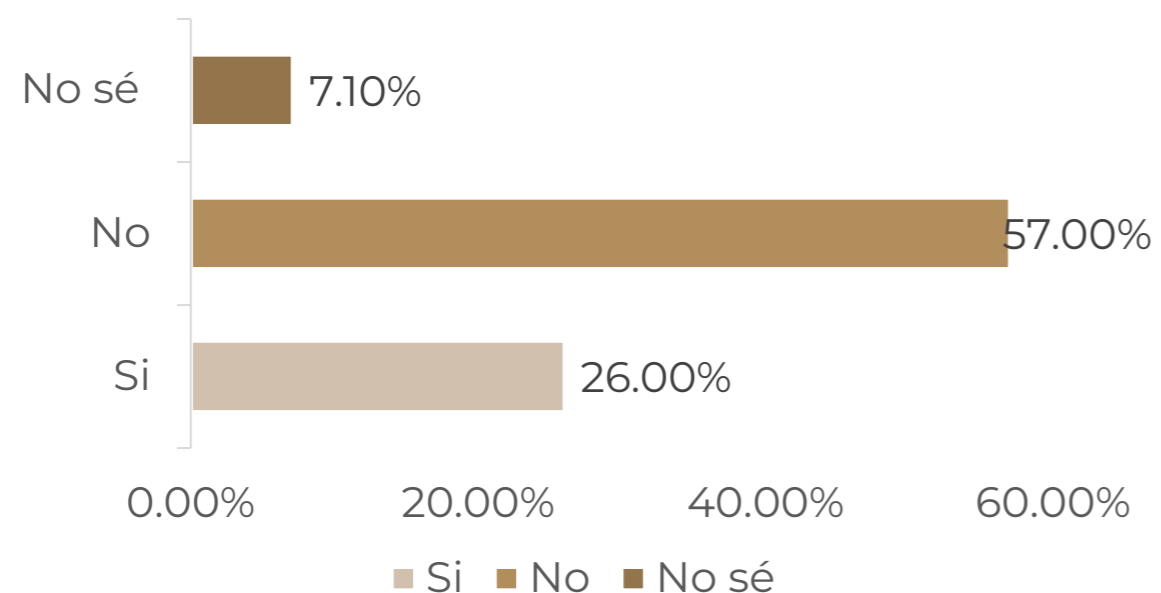




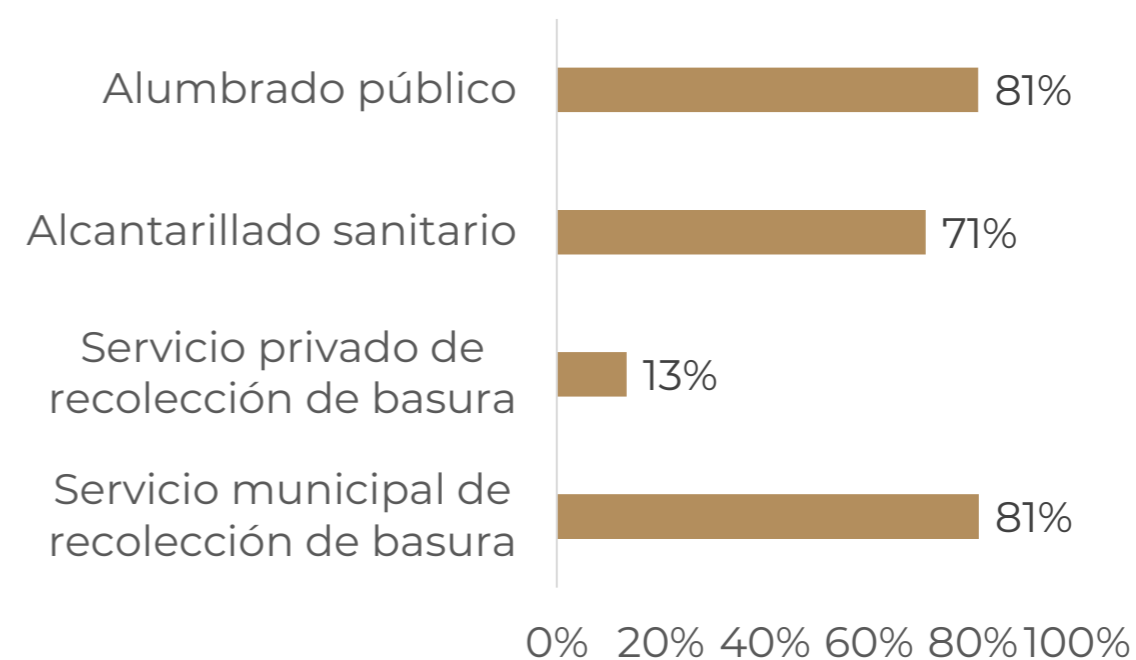
Proceso de Planeación Participativa

Encuestas

Cobertura de las universidades



Servicios Urbanos Disponibles

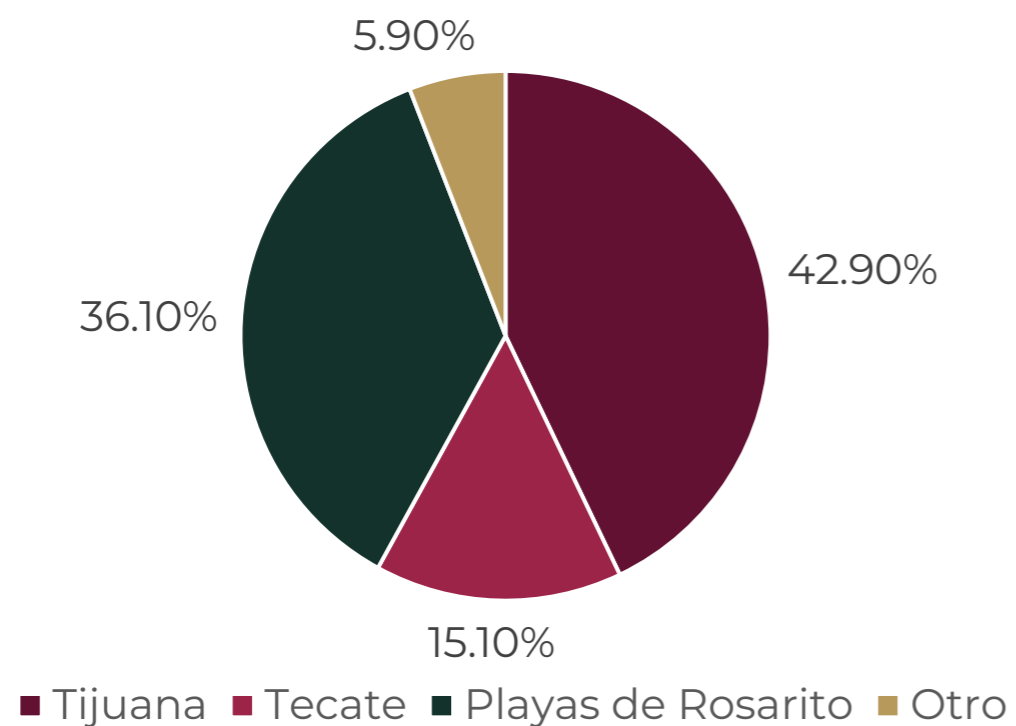




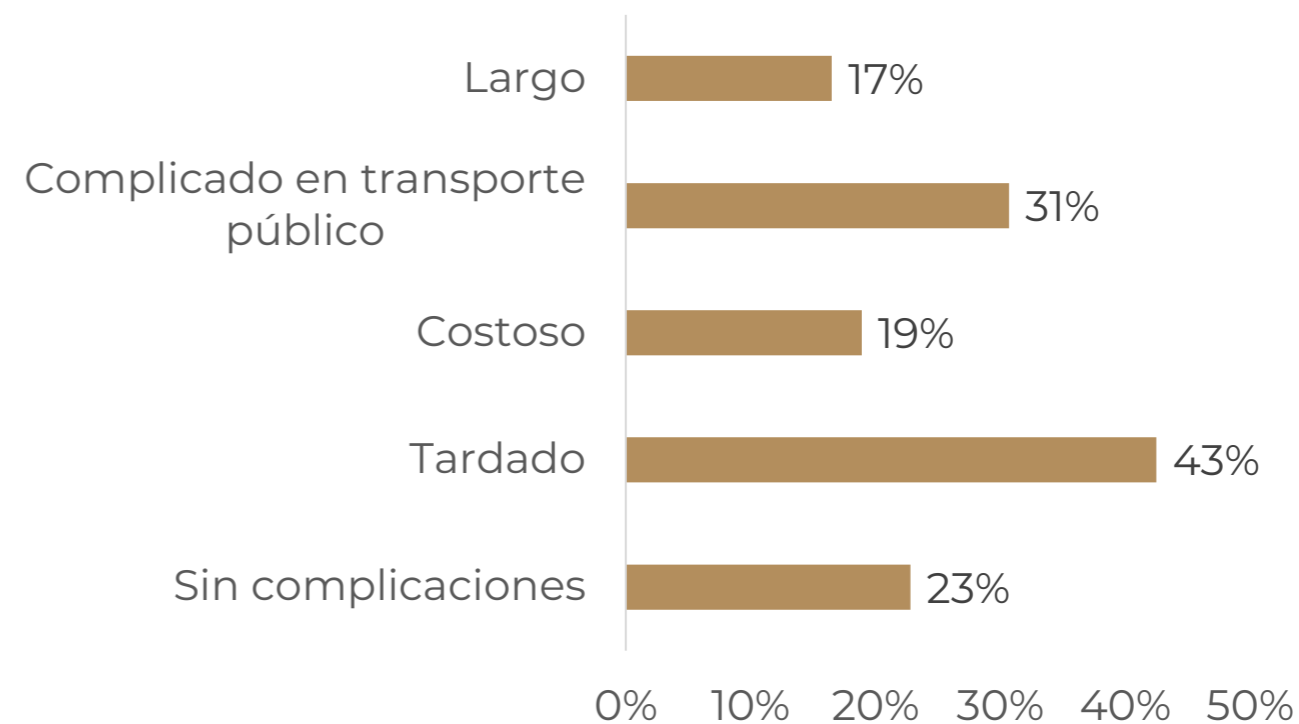
Proceso de Planeación Participativa

Encuestas

Municipio de atención médica



Complicaciones de traslado a hospitales de especialidades

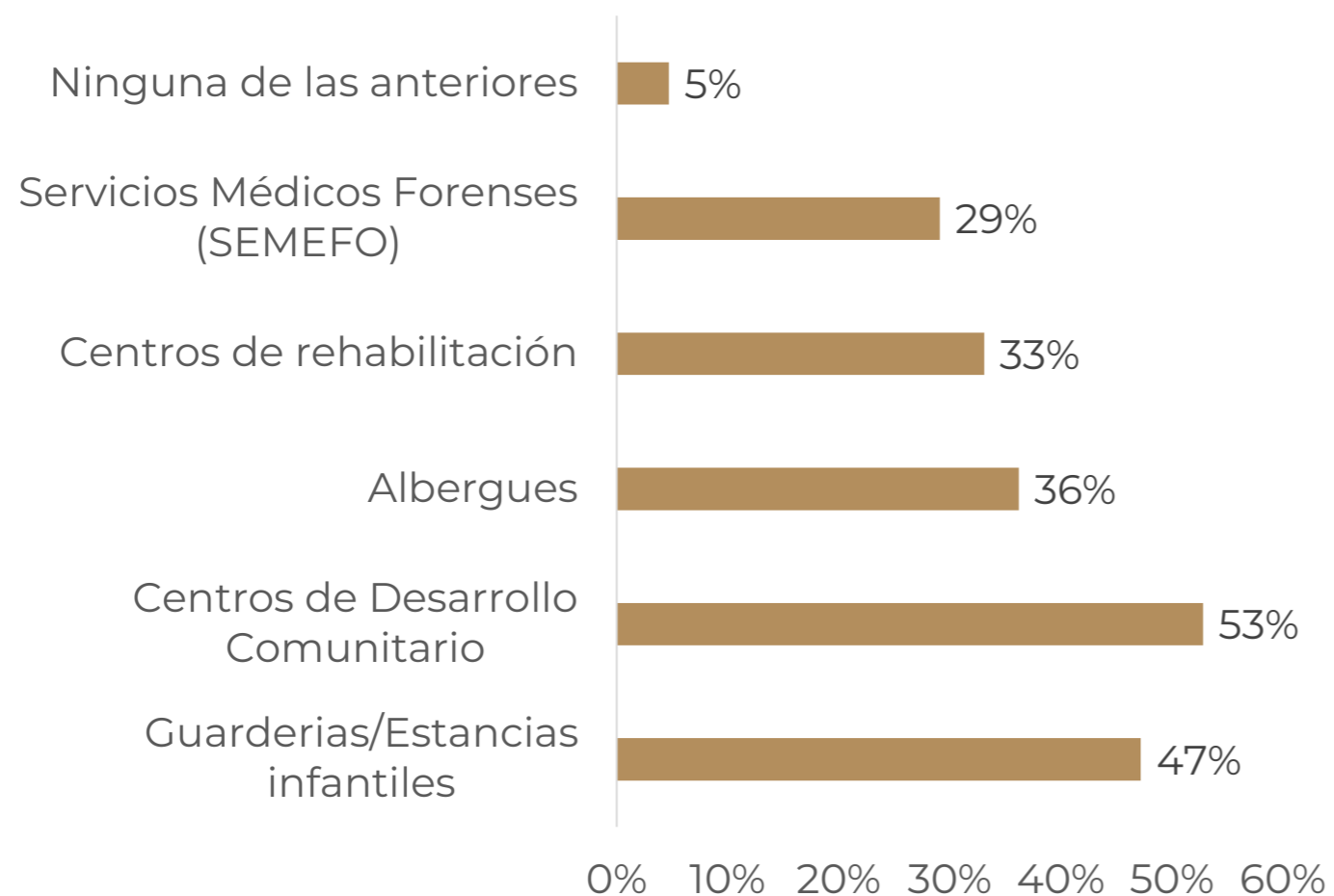




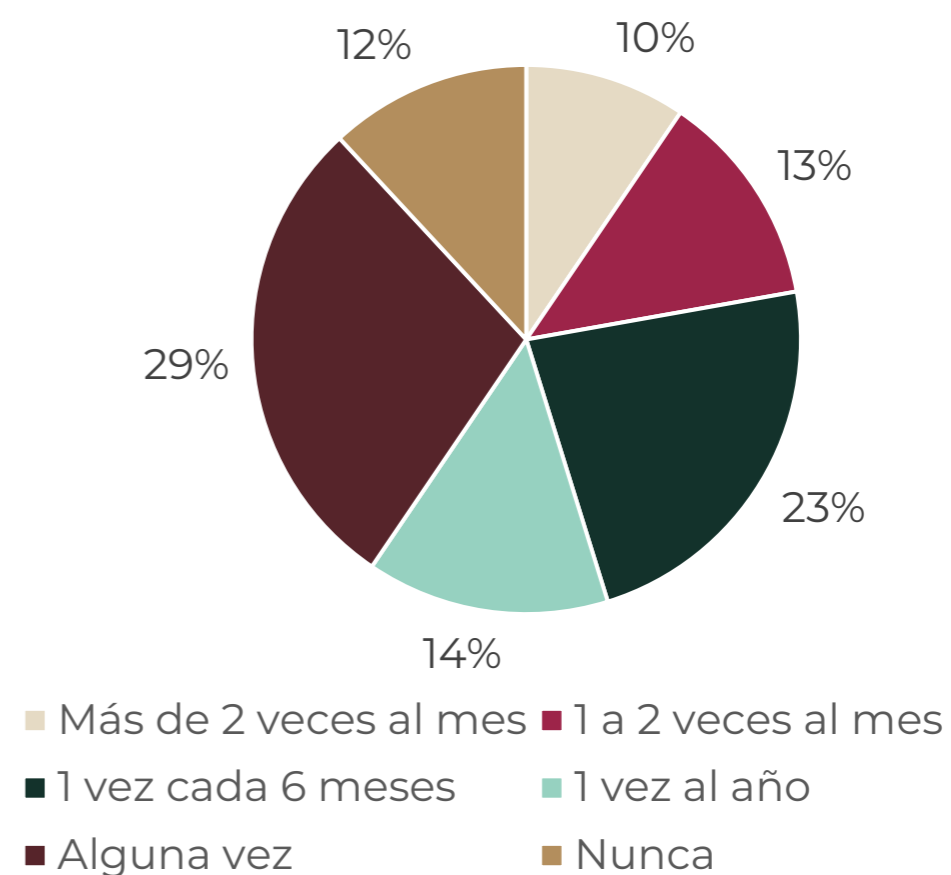
Proceso de Planeación Participativa

Encuestas

Elementos de Asistencia Social que se considera hacen falta



Frecuencia de visita a Parques Urbanos

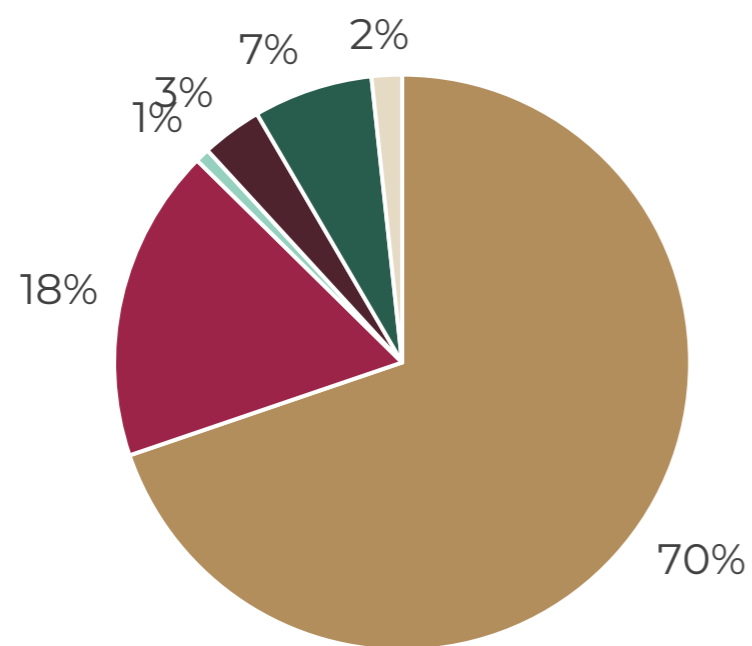




Proceso de Planeación Participativa

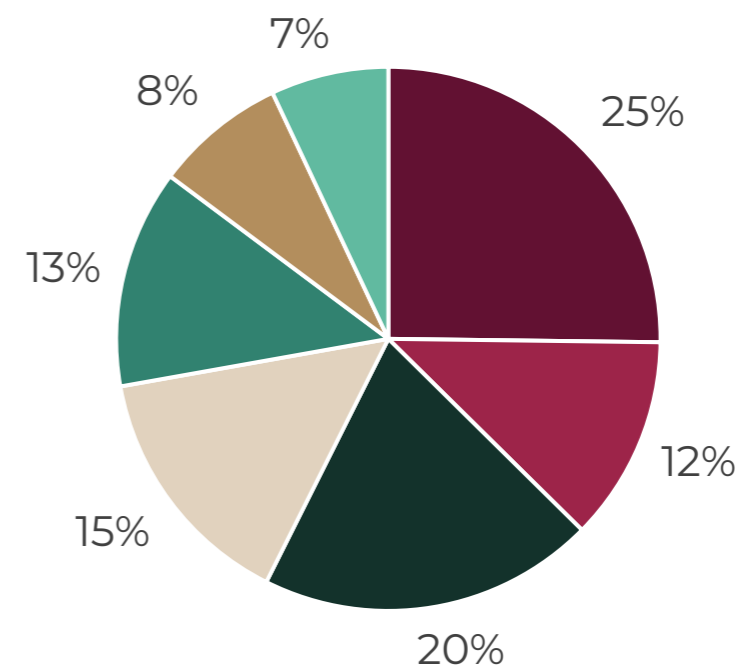
Encuestas

Principal transporte utilizado



- Automóvil de uso particular
- Transporte público
- Motocicleta
- Autobús interurbano (Central camionera)
- Taxi
- Transporte mediante aplicaciones móviles (Uber y Didi)

Complicaciones en transporte público



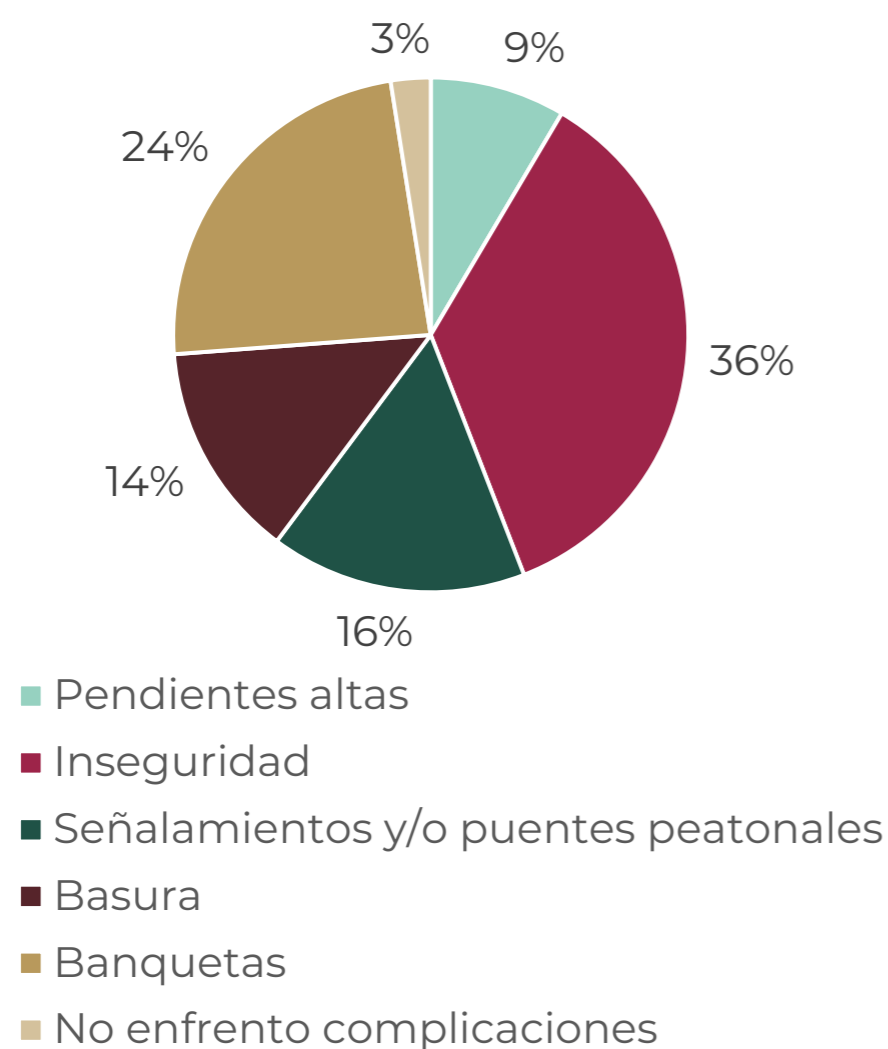
- Unidades sobresaturadas
- Pasan con poca frecuencia
- No adaptado para personas con discapacidad
- Pocas rutas para destinos cotidianos
- Inseguridad
- Tarifas altas
- No enfrento ninguna complicación



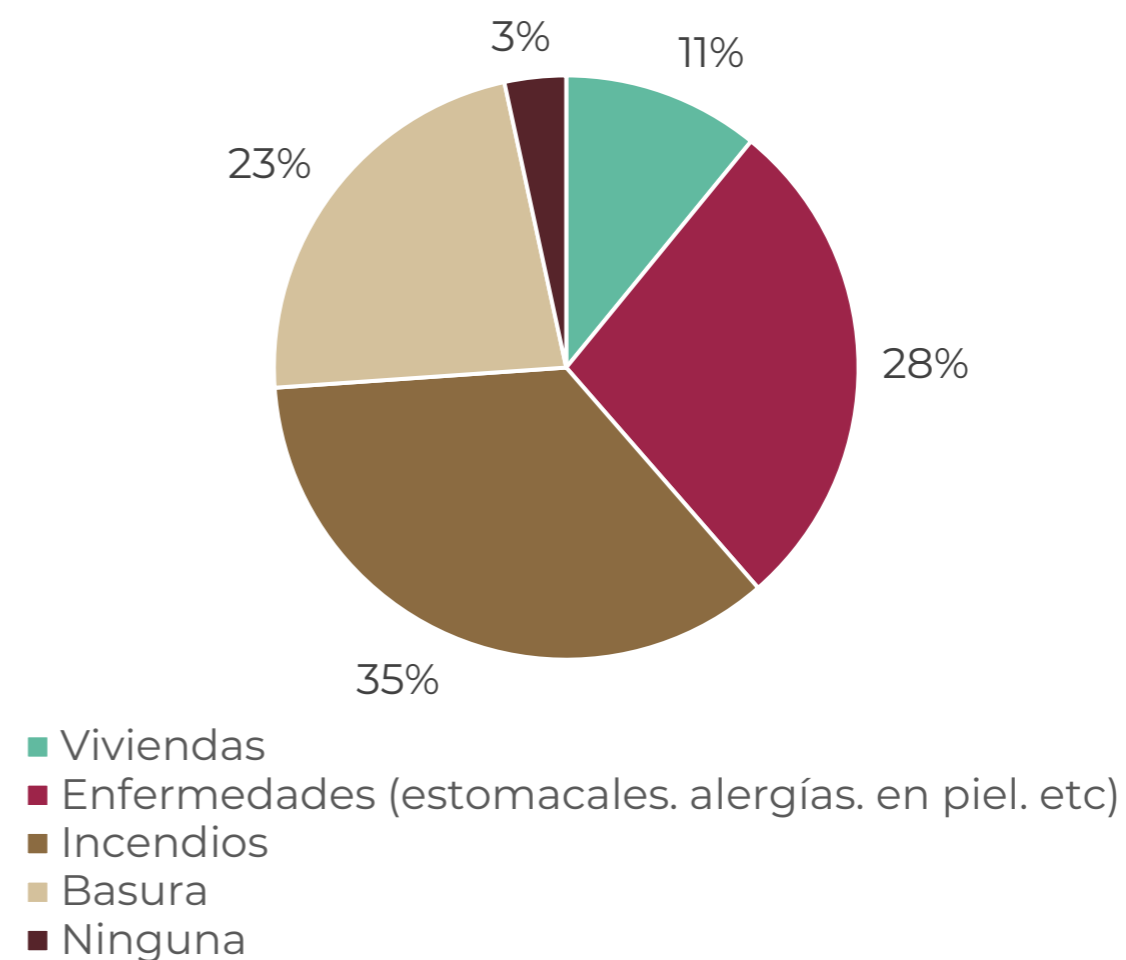
Proceso de Planeación Participativa

Encuestas

Complicaciones de caminabilidad



Afectaciones percibidas por los vientos de Santa Ana

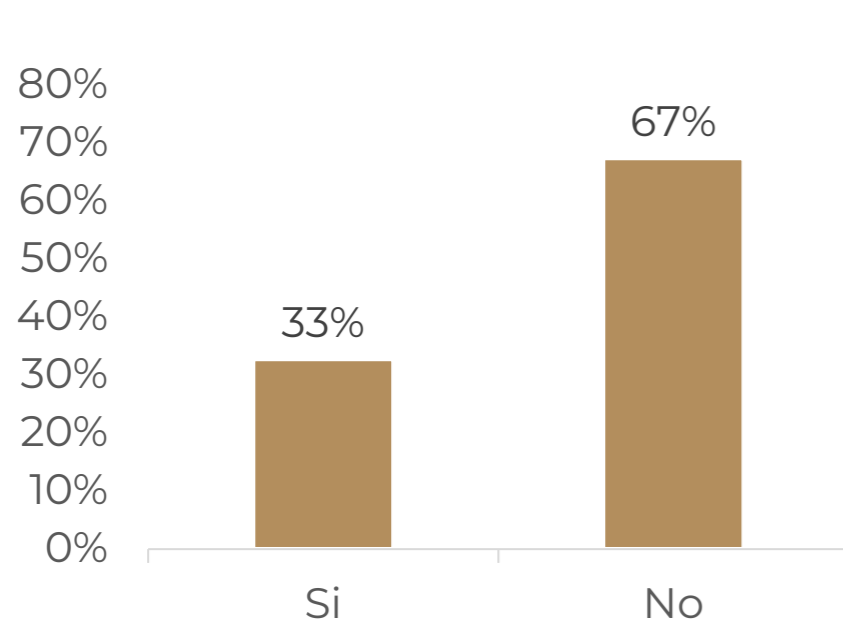




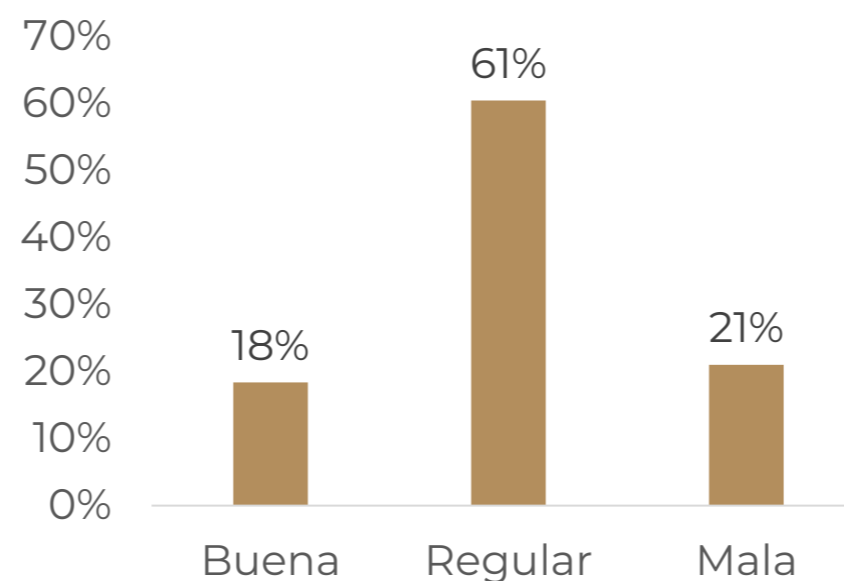
Proceso de Planeación Participativa

Encuestas

Atención eficiente de las demandas



Cooperación intermunicipal de la ZMT



Confianza en las autoridades de la ZMT

