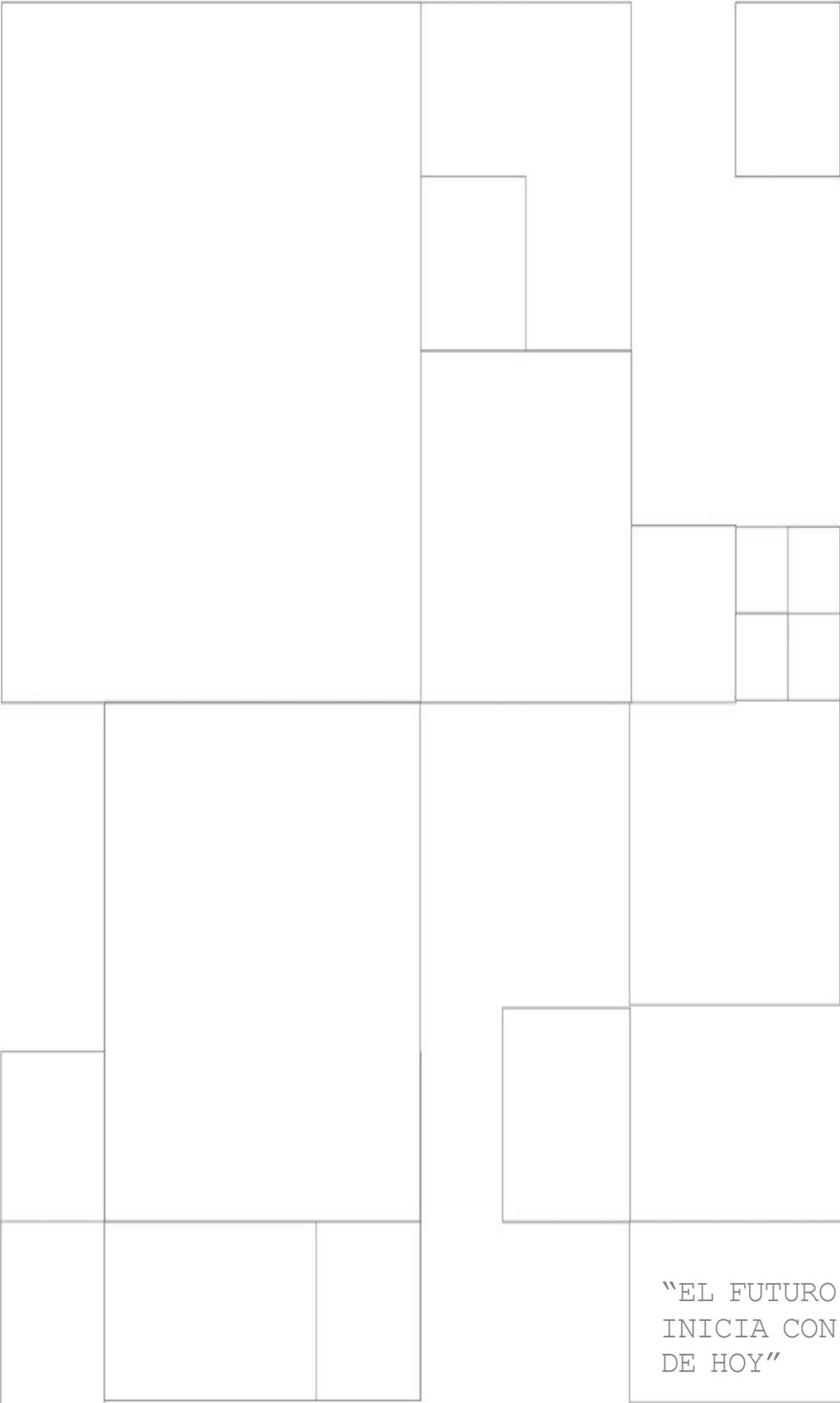


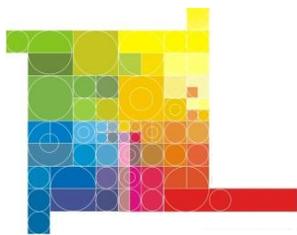
PLAN
ESTRATÉGICO
METROPOLITANO





"EL FUTURO DE LAS CIUDADES SE
INICIA CON LAS ACCIONES DEL DIA
DE HOY"





“Este programa es de carácter público, no es patrocinado ni promovido por partido político alguno y sus recursos provienen de los que pagan todos los contribuyentes. Está prohibido el uso de este programa con fines políticos, electorales, de lucro y otros distintos a los establecidos. Quien haga uso indebido de los recursos de este programa deberá ser denunciado y sancionado de acuerdo a la Ley aplicable y ante la autoridad competente”.

PRÓLOGO

INTRODUCCIÓN

Objetivos y Alcances del Plan Estratégico.	1
Bases del PEM	1

ANTECEDENTES

Planeación Estratégica de Ciudades	2
Delimitación y generalidades de la Zona Metropolitana	2
Descripción Metodológica del Plan Estratégico Metropolitano	4

DIAGNÓSTICO

Ejes Temáticos y sus Componentes	5
1 Eje Ambiental	5
2 Eje Urbano	6
3 Eje Económico	7
4 Eje Social	8
5 Eje Institucional	8
Conclusiones del Diagnóstico	9

VISIÓN Y ESTRATEGIAS METROPOLITANAS

Visión 2034	15
Visión por Eje Temático	15
Valores	17
Identidad	17
Líneas Estratégicas y Objetivos	18
Evaluación Proyectos Estratégicos	18
Árbol de Proyectos Estratégicos	20
Proyectos Estratégicos	21

INSTRUMENTACIÓN DEL PLAN

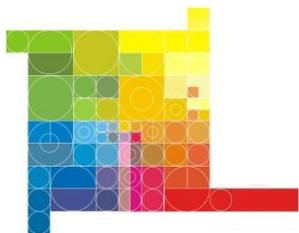
Instrumentación y Gestión Metropolitana	23
---	----

AGRADECIMIENTOS

CREDITOS

BIBLIOGRAFÍA





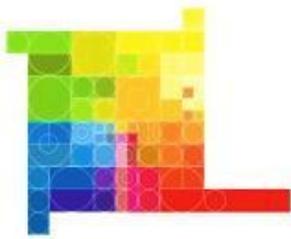
Las ciudades solo pueden transformarse y mejorarse si tienen un plan con metas ambiciosas y una visión colectiva sobre el futuro; esa visión debe ser amplia, concreta, motivadora y posible, y materializarse en un propósito estratégico relevante, donde el futuro sea visto con los ojos de la ciudad, de sus ciudadanos. El Plan Estratégico Metropolitano 2012-2034 es el resultado de esa búsqueda de futuro hacia nuevos horizontes, con una visión de largo plazo.

En este documento se describen los 5 ejes temáticos, sus diagnósticos y acciones que nos permitirán alcanzar los objetivos definidos para cada uno de ellos, buscando la congruencia territorial, el compromiso entre la competitividad económica, la sustentabilidad ambiental y la cohesión social, a través del consenso, difusión, retroalimentación y apropiación del mismo, independiente de los tiempos políticos y administrativos.

El mérito de su elaboración obedece al trabajo decidido de la sociedad y el gobierno; de los representantes del sector académico, económico, ambiental, cultural, instituciones colegiadas y de organismos de la sociedad civil en general; quienes aportaron experiencias, deseos, tiempo y dedicación para hacer posible este documento que hoy sometemos a tu consideración.

Por otra parte, la integración con Tecate y Playas de Rosarito como parte de la zona metropolitana, se concreta legalmente a través de un convenio de asociación de municipios que hemos firmado con una agenda de temas prioritarios en materia de transporte, agua, vialidades, seguridad, energía, medio ambiente, gestión de recursos, y sobre todo para la elaboración del presente Plan Estratégico Metropolitano 2034.

El futuro de nuestra metrópoli sin duda será mejor que hoy con el trabajo decidido de su gente y una planeación mas congruente con los retos por venir, con lo que habrán de integrarse nuevos proyectos, que a manera de un tren con vagones donde se bajan y suben personas, se puedan incorporar otros proyectos en función de los intereses de la ciudad.



INTRODUCCION

La Zona Metropolitana de Tijuana, Tecate, Playas de Rosarito (ZMTTR), enfrenta situaciones cada vez más complejas, en las que se encuentran involucrados distintos agentes de los ámbitos público, privado y social. El reto es establecer oportunamente la definición de políticas, estrategias y proyectos idóneos, para construir una estructura urbana ordenada que favorezca una eficiente administración del territorio, que a su vez permita una mejor gobernabilidad y el desarrollo integral de la región.

El presente Plan Estratégico Metropolitano (PEM) es un instrumento para promover y ejercitar esquemas de colaboración intermunicipal que contribuyan al desarrollo sustentable de la región, haciendo hincapié en la necesidad de una intensa participación público-privada, con nuevos esquemas de acciones compartidas entre el gobierno y la sociedad en general.

OBJETIVOS Y ALCANCES DEL PLAN ESTRATÉGICO

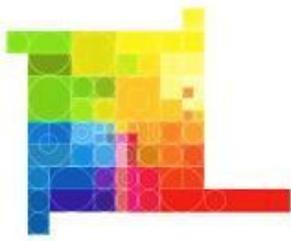
El objetivo general del PEM es el de identificar las fuerzas y potencialidades de los sectores ambiental, urbano, económico, social e institucional de la ZMTTR, así como sus debilidades y amenazas, para proponer un plan de objetivos y acciones que permitan reforzar la vocación global de la Zona Metropolitana y transformar esta área en un espacio urbano de influencia regional e internacional, desde un entorno de cohesión social.

Los objetivos Específicos del PEM son:

- a) Impulsar el desarrollo Ambiental, Urbano, Socio-económico e Institucional de la zona metropolitana para mejorar la calidad de vida de sus habitantes.
- b) Consolidar los procesos de planeación de la infraestructura, el desarrollo económico y social en la zona metropolitana.
- c) Promover la participación de todos los actores y en todos los ámbitos.
- d) Definir procesos de gestión para la sustentabilidad ambiental metropolitana.
- e) Contar con un instrumento de gestión metropolitana, que permita la interlocución de los distintos actores de un desarrollo sustentable, para la integración intermunicipal y el financiamiento compartidos de proyectos estratégicos.
- f) Generar una agenda metropolitana de acciones y proyectos estratégicos que identifique actores y responsabilidades.
- g) Posicionar esta zona metropolitana en el contexto nacional e internacional.

Bases del PEM

Para la elaboración del PEM se tomó en cuenta los planes y programas de ordenamiento territorial, desarrollo urbano y estratégicos que se han realizado por instituciones de los tres órdenes de gobierno para el estado de Baja California y en lo particular para las ciudades de Tijuana, Tecate y Rosarito.



LA PLANEACIÓN ESTRATÉGICA DE CIUDADES

“La planeación estratégica de ciudades puede definirse como una forma sistemática de manejar el cambio, es un proceso creativo que sienta las bases de una actuación integrada a largo plazo, establece un sistema continuo de toma de decisiones que comparte riesgo, identifica cursos de acción específicos, formula indicadores de seguimiento sobre los resultados e involucra a los agentes sociales y económicos locales a lo largo de todo el proceso”. (Fernández, 1997).

Sus características más significativas son:

- 1) Visión de largo plazo
- 2) Consideración del entorno.
- 3) Visión integral de la realidad urbana.
- 4) Flexibilidad en la toma de decisiones.
- 5) Concentración en temas críticos.
- 6) Orientada a la acción.
- 7) Fomento y coordinación de la participación de todos los agentes sociales.
- 8) Modernidad de la administración.

A nivel metropolitano, la planeación estratégica posibilita la acción concertada de los distintos actores, dada la complejidad de las relaciones públicas y privadas e intergubernamentales. Ayuda a comprender los procesos internos y externos que influyen en la conformación del espacio y sus dinámicas sociales y económicas; permite establecer metas concretas y acciones relevantes que detonen procesos de transformación positivos para elevar la posición de la ciudad y su región.

Así, los grandes proyectos urbanos (estructuradores), deberán responder a determinados criterios de factibilidad e impacto urbano como son:

- Que formen parte de un proyecto de ciudad.
- Que sean oportunos.
- Que promuevan un desarrollo urbano diversificado.
- Que promueva la integración y transformación del tejido urbano.
- Que provoque impactos favorables a distintas escalas.
- Que incorpore el modelo de gestión desde un inicio.

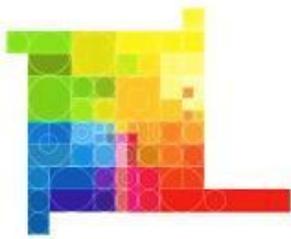
DELIMITACIÓN Y GENERALIDADES DE LA ZONA METROPOLITANA

Procesos de Crecimiento y Metropolización

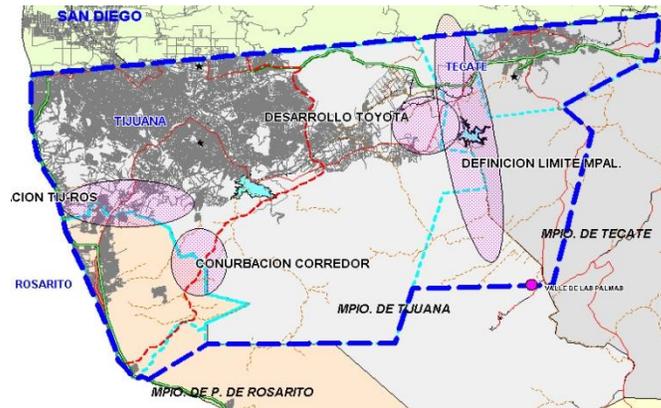
Las ciudades de Tijuana, Tecate y Playas de Rosarito inician su crecimiento a inicios del siglo XX, se identifican procesos territoriales ligados a las etapas de crecimiento poblacional y de desarrollo económico en la región. En la segunda mitad del siglo XX los procesos socioeconómicos determinaron la expansión urbana y el origen de los procesos de conurbación y metropolización.

Delimitación del fenómeno metropolitano

En el 2004, SEDESOL, INEGI y CONAPO desarrollaron la “Delimitación de las Zonas Metropolitanas de México”, estableciendo los criterios para la definición de zonas metropolitanas en el país. Tijuana y Playas de Rosarito forman parte de esa lista.



Con la publicación del Decreto de Zona Conurbada el 12 de marzo del 2004 se declara de manera oficial la existencia del fenómeno de conurbación integrando los centros de población de Tijuana, Tecate y Playas de Rosarito.



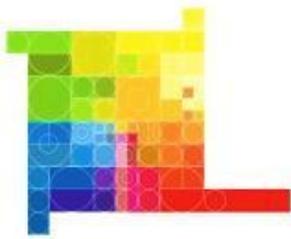
Mapa 1 . Delimitación de la Zona Conurbada Tijuana-Tecate-Rosarito.
Fuente: Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano, 2004

En el año 2007, SEDESOL, INEGI y CONAPO, actualizan el estudio e identifican 56 zonas metropolitanas, de las cuales la Zona Metropolitana de Tijuana sufre de un cambio de concepción y delimitación al incorporar los criterios de distancia, integración funcional y carácter urbano, lo que da como resultado la incorporación del municipio de Tecate a los de Tijuana y Playas de Rosarito para la nueva delimitación de esta zona.



Mapa 2.- Delimitación de la Zona Metropolitana de Tijuana-Tecate-Rosarito

La ZMTTR se considera como la sexta aglomeración metropolitana en el país. Al año 2010 la zona, formada por los tres municipios, alcanzó una población de 1'751,430 habitantes y presenta una tasa de crecimiento anual del 2.1% entre 2005-2010. Su localización le asigna la clasificación como Zona Metropolitana Transfronteriza. Se



reconoce a Tijuana-San Diego como la mayor aglomeración urbana en la frontera México-Estados Unidos, ya que alberga el 34% de la población total en la franja internacional.

DESCRIPCIÓN
METODOLÓGICA
DEL PLAN
ESTRATÉGICO
METROPOLITANO

El PEM se respalda en la realización de talleres de consulta ciudadana con participación de expertos técnicos y representantes sociales en los distintos ejes temáticos que determinan la estrategia para el desarrollo de la zona metropolitana.

La primera etapa del proyecto consistió en la integración del Grupo Promotor. Ellos conforman un grupo de actores que darán control y seguimiento al Plan Estratégico Metropolitano. Posteriormente se identificaron los ejes clave para el desarrollo metropolitano y se conformó una Red Social de Actores del Desarrollo Metropolitano, conformada por expertos y actores clave de cada eje temático, con el fin de consultarlos.

Posteriormente se realizaron talleres de participación ciudadana en donde se determinaron los aspectos positivos y negativos de la zona metropolitana, así como su visión, estrategias y proyectos para su desarrollo. Subsiguientemente se validó el documento resultante con el Grupo Técnico de expertos y representación ciudadana, para finalmente difundir, controlar y dar seguimiento al plan resultante. La figura 18 describe el orden cronológico de desarrollo de las etapas del proyecto.

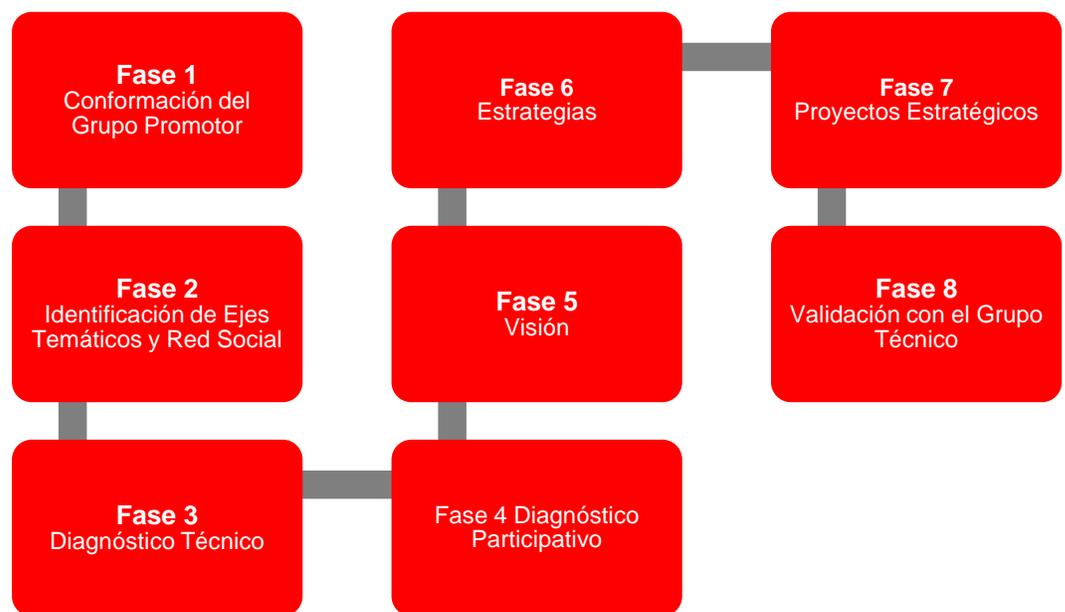
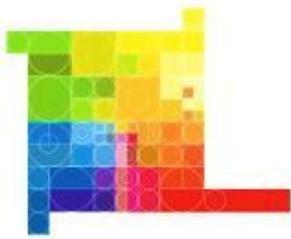


Figura 1.-Metodología para la Planeación Estratégica de la Zona Metropolitana.



EJES TEMATICOS Y COMPONENTES

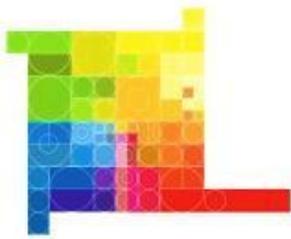
El Análisis y Diagnostico de la zona metropolitana de Tijuana-Tecate-Playas de Rosarito se organizan a través de cinco ejes temáticos: **Ambiental, Urbano, Económico, Social e Institucional**. Cada uno de estos ejes identifica los temas críticos derivados de los resultados de los talleres de Diagnóstico Participativo y del Análisis Técnico de los expertos. La integración de las dos vertientes busca identificar y consensuar los temas críticos y las potencialidades de la zona, como punto de partida para la definición de líneas estratégicas enfocadas a lograr el desarrollo integral metropolitano

<p>Eje Ambiental</p> <ul style="list-style-type: none"> •Metabolismo Urbano. •Agua: fuentes, administración, conservación, saneamiento y reúso. •Energía: generación, distribución y utilización. •Residuos sólidos: generación, manejo y reciclaje. •Calidad del Aire. •Riesgos y Vulnerabilidad •Calidad de los espacios abiertos. 	<p>Eje Urbano</p> <ul style="list-style-type: none"> •Ocupación del suelo •Infraestructura física y servicios •Imagen Urbana, paisaje y patrimonio cultural •Conurbación Nacional e Internacional •Vivienda y Equipamiento Metropolitano •Estructura espacial y centralidades •Movilidad y Accesibilidad Urbana •Telecomunicaciones •Sector logístico y cruces fronterizos •Espacios abiertos, zonas degradadas •Imagen Urbana
<p>Eje Económico</p> <ul style="list-style-type: none"> •Potencial y vocación •Características socioeconómicas •Dinámica de los sectores económicos •Economía transfronteriza •Ventajas competitivas y posicionamiento regional •Productividad y Remuneración •Investigación y Desarrollo Innovación y Tecnologías. •Financiamiento público y privado 	<p>Eje Social</p> <ul style="list-style-type: none"> •Características demográficas •Salud •Educación •Migración •Equidad, segregación y polarización social •Cultura, recreación y deporte. •Vivienda •Pobreza y marginalidad •Movilidad social •Seguridad ciudadana •Participación y cohesión social
<p>Eje Institucional</p> <ul style="list-style-type: none"> •Estructura de gobierno y responsabilidades •Marcos de participación social y cooperación •Instrumentos jurídicos y de planeación metropolitana •Inversión y financiamiento 	

Tabla 1.-Ejes temáticos y sus componentes.

EJE AMBIENTAL

El **Eje Ambiental** dentro del PEM pretende incorporar la perspectiva medioambiental al análisis de la región, con la finalidad de definir proyectos estratégicos encaminados a fortalecer la infraestructura, gestión y herramientas de planeación ambiental que permitan permear la política de sustentabilidad dentro de la dinámica y los procesos de desarrollo que están conformando la Zona Metropolitana .

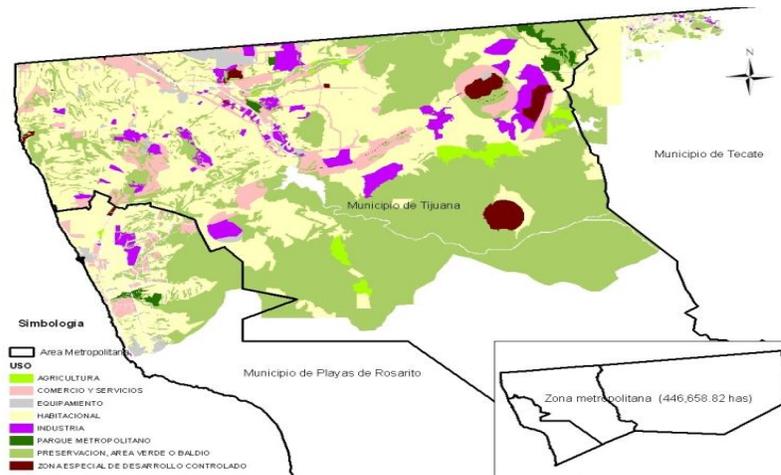


Los temas críticos que se desprenden del *diagnóstico del eje ambiental* son los siguientes:

- Baja disponibilidad de agua en la región como un factor limitante para el desarrollo futuro.
- Aguas residuales tratadas que no se aprovechan adecuadamente.
- Fragmentación y degradación de espacios y ecosistemas naturales.
- Ausencia de políticas para la gestión de residuos sólidos urbanos y especiales.
- Progresivo deterioro de la calidad del aire, asociado al número de vehículos, escasas opciones de transporte sustentable.
- Potencial desconocido de generación y suministro de energías limpias,
- Ausencia de políticas de sustentabilidad en la materia.
- Riesgos asociados a inundaciones, incendios forestales, sequías, deslizamientos, derrumbes,
- Asentamientos humanos en zona de riesgo.

EJE URBANO

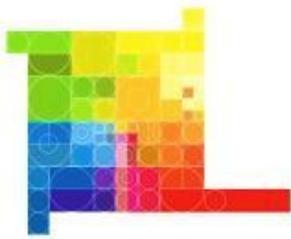
El **Eje Urbano** busca identificar y evaluar la organización territorial de la metrópoli. Analiza las condiciones de ocupación del suelo y el desarrollo de la vivienda, las condiciones de estructuración del espacio metropolitano, desde una perspectiva de eficiencia funcional, equilibrio en la ocupación del suelo y capacidad de las redes de infraestructura.



Mapa 3- Ocupación del suelo en la zona metropolitana de Tijuana-Tecate-Rosarito. Fuente IMPLAN, 2011

Conclusiones

El espacio intermunicipal de Tijuana-Tecate-Playas de Rosarito inició sus procesos de metropolización a partir del año 2000 a través de la conurbación Tijuana-Rosarito y la ocupación de nuevas zonas industriales y habitacionales desligadas de la mancha urbana, entre Tijuana y Tecate.



De acuerdo a las tendencias de crecimiento en la zona, la demanda de suelo para los próximos 20 años alcanzará poco más de 43,000 hectáreas; estas tendencias conducen a la conformación de una zona metropolitana con una superficie urbanizada de 99,365 hectáreas (Gobierno del Estado, 2009)

Los temas críticos que se desprenden del diagnóstico del eje urbano son los siguientes:

- Altas tasas de expansión urbana.
- Irregularidad en la ocupación del suelo y conflictos en la tenencia de la tierra.
- Vulnerabilidad por asentamientos informales en zonas de riesgo.
- Degradación de espacios centrales
- Desequilibrios en la distribución de centros de equipamiento y servicios.
- Enlaces regionales incompletos y transporte metropolitano inexistente.
- Graves problemas de movilidad urbana
- Transporte público ineficiente
- Deficiente movilidad transfronteriza y red logística incompleta.
- Polarización de los niveles de urbanización.
- Déficit de espacios públicos déficit de equipamiento urbano de todo tipo
- Imagen urbana muy deteriorada

EJE ECONOMICO

El apartado económico presenta las actividades y dinámica al interior de la zona metropolitana y su relación regional transfronteriza. Resalta los principales requerimientos y analiza las potencialidades para crear un desarrollo económico competitivo y sustentable que incremente las oportunidades de empleo mejor remunerado para elevar el nivel de vida de los ciudadanos.

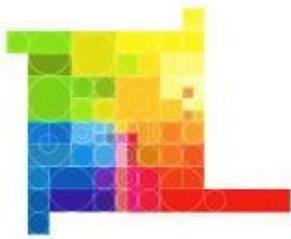
Conclusiones

Actualmente la zona metropolitana está considerada por el Instituto Mexicano de Competitividad Urbana en un nivel de competitividad Media alta, por lo que es considerada como una de las regiones mejor posicionadas a nivel nacional, pero que aún requiere crear políticas y estrategias que incentiven acciones que consoliden la diversificación de las actividades económicas en todos los sectores.

De acuerdo al Censo Económico 2009, la población total ocupada asciende a 406,602, personas, mientras que el Censo de Población y Vivienda 2010, menciona a 728,958, personas ocupadas, por lo que la diferencia entre ambas fuentes supone una informalidad en los empleos del 44%.

Los temas críticos de este eje son los siguientes:

- Bajos Niveles de ingresos.
- Fuga de consumidores nacionales hacia Estados Unidos.
- Pérdidas económicas por cruces fronterizos muy tardados.
- Una economía fuertemente dependiente de Estados Unidos.
- Bajos niveles de inversión local y nacional, y disminución de la internacional.
- Alta tasa de economía informal y pérdida en la competitividad.
- Condiciones más atractivas para inversión en otros países.
- Repercusión por la percepción de inseguridad y la irregularidad en la tenencia de la tierra en el desarrollo económico.
- Recursos insuficientes para promoción y fomento turístico.



- Falta de vinculación entre las empresas, el gobierno y la academia.

EJE SOCIAL

El **Eje Social** busca identificar y analizar los diferentes elementos que determinan las condiciones de vida de los habitantes de la ZMTTR, con la finalidad de generar alternativas para su mejoramiento a través de la construcción de comunidad y la cohesión ciudadana. Entre los temas que se consideran está la Dinámica Poblacional de la Zona, Migración Metropolitana, Educación, Seguridad Ciudadana, Participación y Cohesión Social, Marginación y Pobreza, Acceso a Vivienda y a servicios de Salud.

Los temas críticos que se desprenden del diagnóstico del eje social son los siguientes:

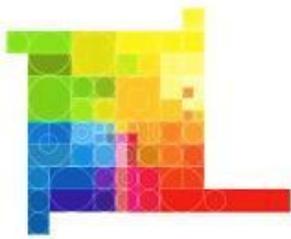
- Falta de capacidad para atender la demanda educativa de los niveles medio superior y superior.
- Altos índices de obesidad y adicciones que generan un problema de salud pública.
- Incremento de la violencia social.
- Falta de capacidad para atender e integrar el flujo migratorio.
- Pérdida de valores y permeo de subculturas que promueven la violencia.
- Falta de cultura de la legalidad.
- Percepción negativa de la migración.
- Baja profesionalización en las organizaciones de la sociedad civil.
- Poca participación de la sociedad en la toma de decisiones.
- Escasos espacios comunitarios para la convivencia e integración social
- Falta de oportunidades e infraestructura para población vulnerable.
- Insuficiente cobertura y promoción de actividades recreativas, deportivas, artísticas y culturales,
- Identidad social fragmentada.
- Inequidad social por falta de acceso a oportunidades
- Afectación a la calidad de vida familiar y social por deficiencias en desarrollos habitacionales
- Necesidad de centros de especialidades médicas

EJE INSTITUCIONAL

El diagnóstico del **Eje Institucional** busca identificar las necesidades organizacionales que se traduzcan en los sistemas y modelos que la metrópoli requiere. Se enfoca en sus carencias de los aspectos de gobernabilidad y gestión pública, marco jurídico y normativo, y estructura y capacidad financieras.

Los temas críticos a resaltar de este eje son los siguientes:

- Estructura insuficiente para administrar y proveer la seguridad y servicios públicos
- Baja capacidad de captación de recursos propios.
- Finanzas públicas débiles con alta dependencias de recursos federales y estatales.
- Altos costos de operación de los ayuntamientos y delegaciones
- Falta de capacidad crediticia de los ayuntamientos
- Poca innovación en el uso de tecnologías de la información y la comunicación.
- Mecanismos insuficientes de participación ciudadana.
- Falta de un Servicio Civil de Carrera/Profesionalización
- Corrupción - impunidad



CONCLUSIONES
DEL DIAGNOSTICO

La base para lograr un gobierno eficiente y eficaz, en donde las decisiones se apoyen en la transparencia, honestidad y un sentido profundo de responsabilidad, radica en la participación de la sociedad.

La confrontación de los talleres de los **diagnósticos participativos** y los resultados del **diagnóstico técnico** enfatizan la percepción de los temas, las prioridades y nichos de oportunidad para el desarrollo de la zona metropolitana de Tijuana-Tecate-Playas de Rosarito.

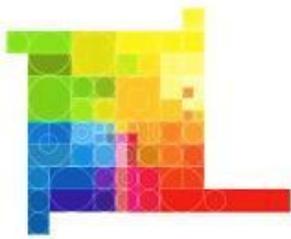
La relación observada entre los ejes del diagnóstico técnico y las Mesas de trabajo del diagnóstico participativo, permite desarrollar las conclusiones de manera integral. Este esquema dará pie a la definición de las **líneas estratégicas** del siguiente apartado.

EJES TEMATICOS	MESAS DE CONSULTA
AMBIENTAL	<ul style="list-style-type: none">• Mesa Ambiental
URBANO	<ul style="list-style-type: none">• Mesa Urbana• Mesa de Movilidad
ECONOMICO	<ul style="list-style-type: none">• Mesa Económica• Mesa Desarrollo Digital
SOCIAL	<ul style="list-style-type: none">• Mesa Social
INSTITUCIONAL	<ul style="list-style-type: none">• Mesa Institucional• Mesa Binacional

Es evidente la liga transversal de los temas desarrollados en cada eje de los diagnósticos. Esta relación se intenta remarcar a través de algunas interrelaciones de los distintos factores a lo largo de las conclusiones, las cuales se presentan, para una mejor comprensión, de manera sectorizada.

En lo que a **aspectos ambientales** se refiere, existe una preocupación creciente por las limitaciones en los recursos para sostener el crecimiento progresivo de la zona metropolitana, especialmente en lo que al agua se refiere ya que, aunque la infraestructura existente ha permitido la dotación de un alto porcentaje de la población y las empresas, lo cierto es que la dependencia externa del líquido tiende a convertirse en un problema de abastecimiento ante el incremento de la demanda en la zona de origen.

Los avances en **proyectos de desalación de agua de mar** son un indicador alentador de nuevas posibilidades de resolver las demandas futuras desde lo local. Por otro lado, la reutilización de aguas tratadas representa también una fortaleza.



Finalmente las condiciones irregulares del funcionamiento de los sistemas de tratamiento de aguas negras tienden a convertirse en un problema de carácter internacional y de gran impacto ambiental ante las descargas crudas a cuerpos pluviales y las costas.

El tema de la **calidad del aire** es también un asunto de gran preocupación que se relaciona de manera transversal con diversos aspectos de otros ejes como el urbano, económico y social e institucional transfronterizo. La dispersión urbana, el incremento del parque vehicular, la dependencia del uso del automóvil, el deficiente sistema de transporte público, los lentos cruces fronterizos y la baja vigilancia y monitoreo de las fuentes móviles y fijas, se constituyen en causas motivantes del problema de la calidad del aire en la metrópoli.

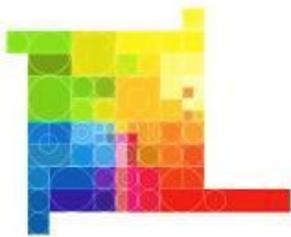
Existe el reconocimiento de la **riqueza natural y de biodiversidad** con que cuenta la zona metropolitana, esto ofrece también grandes oportunidades de desarrollo económico ligados a las actividades turísticas. Sin embargo, la expansión urbana y la deficiente vigilancia urbana pone en riesgo estos atributos del paisaje, al absorber anualmente grandes cantidades de suelo en breña, agravado por el desarrollo de proyectos desligados de las áreas urbanas. Se reconoce la existencia de los planes de ordenamiento ecológico pero se hace notar la necesidad de aplicar un rigor mayor a la vigilancia de la urbanización y limitar la ocupación de espacios de valor natural, así como la identificación y respeto de áreas de conservación y /o preservación.

Al problema anterior se liga también a la **ocupación irregular** que caracteriza gran parte de la zona metropolitana, en especial aquellos asentamientos localizados en zonas de riesgo. A la falta de control urbano se suma la inexistencia de información y planeación de zonas de riesgo que pueda generar estrategias y normatividad de alcance metropolitano, que anticipe la ocupación de espacios susceptibles a colapsos y desastres, por condiciones naturales o artificiales. El tema se enfatiza frente a los impactos que se esperan frente al cambio climático global.

En el tema de **residuos sólidos**, aunque se identifican grandes oportunidades para el aprovechamiento del recurso a través del reciclaje, se ve limitado por la falta de un sistema de manejo integral de los residuos; las acciones son aisladas, no hay aplicación efectiva de la normatividad y hay una cultura muy limitada del reciclaje en la sociedad. Por otro lado, el funcionamiento del sistema de recolección es deficiente lo que provoca grandes tiraderos clandestinos. La implementación de nuevas estrategias de disposición de residuos se ve complicada ante la temporalidad de las concesiones de los rellenos sanitarios existentes.

Finalmente, **el tema energético** tiene un campo fértil en la gestión ambiental de la zona metropolitana, impulsada por la política de Cambio Climático Federal y Estatal, los nuevos proyectos de generación de energía eólica en el municipio de Tecate y los avances en investigación local en la material.

En cuanto a **aspectos urbanos**, está reconocida la dinámica metropolitana del espacio intermunicipal de Tijuana, Tecate y Playas de Rosarito, y se perfila como una de las zonas metropolitanas más importantes a nivel nacional, y la más importante



conurbación transfronteriza de la frontera México-Estados Unidos. El alcance regional de esta zona se vincula con la Mega región del Sur de California (E.U.A.) y con el triángulo intermunicipal Ensenada-Tecate-Tijuana. La relación regional de la zona metropolitana está sustentada a través de importantes corredores regionales como el de la franja fronteriza Tijuana-Tecate-Mexicali que reviste la relación transfronteriza del estado y la comunicación con el resto del país; el corredor Tijuana-Rosarito-Ensenada, como el eje más importante de actividad turística en el Estado con implicaciones de productividad pesquera y del sector energético de importancia internacional; y al corredor del vino y desarrollo rural Tecate-Ensenada con una participación especializada en el mercado del turismo rural, y productos agrícolas y agroindustriales de valor agregado.

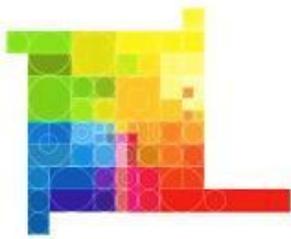
Actualmente la **estructura espacial metropolitana** tiene un soporte de centros y subcentros urbanos e importantes corredores urbanos que aglutinan actividades comerciales, de servicios e industriales que perfilan una organización metropolitana policéntrica vinculada a través de un sistema de enlaces vehiculares urbanos y regionales que permiten la interacción de los tres centros urbanos y áreas periféricas que conforman la zona metropolitana.

Sin embargo, los evidentes rezagos en urbanización, la limitada estructura de enlaces y comunicación vial y de transporte metropolitano, los problemas de coordinación y falta de vigilancia en la ocupación del suelo, elevan la complejidad en la organización territorial del espacio metropolitano. Actualmente se están sucediendo dinámicas paralelas de concentración y dispersión en la ocupación del espacio que determinan retos importantes para la planeación y administración urbana de la zona. Ocupación dispersa, degradación de centros urbanos, conformación de ciudades dormitorio, ocupación irregular del suelo, baja certeza en la tenencia de la tierra, invasión de zonas federales y desatención de concesiones de zona federal marítimo-terrestre, son algunos de los problemas derivados de la conjunción de intereses inmobiliarios y deficiencia en la administración urbana en la zona.

El crecimiento espontáneo y falta de integralidad de los nuevos desarrollos habitacionales hace compleja la dotación de servicios, equipamientos y expansión de las redes de infraestructura, provocando el desequilibrio de la estructura funcional urbana y la ineficiencia de la estructura metropolitana, con impactos en los temas de accesibilidad urbana, movilidad sustentable, y equidad social.

La falta de integración de las políticas de suelo y acciones de carácter urbano y de transporte en la zona metropolitana ha generado una estructura de movilidad ineficiente que genera impactos concatenados en materia ambiental, social y económica. En lo ambiental provoca el aumento de contaminantes por el uso indiscriminado del vehículo particular, ante las deficiencias del sistema de transporte público y las necesidades de desplazamiento de la población para satisfacer sus necesidades de servicios y acceso a los centros de trabajo.

La falta de normatividad completa en el tema de zonificación urbana y movilidad limita el desarrollo de proyectos integrales que favorezcan la proximidad de actividades y la movilidad mediante modos no motorizados. En lo social, esta ineficiencia del sistema de movilidad obliga a la población a largos desplazamientos, altos costos e inversión en



tiempo por el uso del transporte público y disminuye su bienestar al distanciar los servicios urbanos y equipamientos de su lugar de residencia. Finalmente, en lo económico, la ineficiente movilidad urbana y metropolitana generar altos costos por consumo de energéticos, pérdidas de tiempo (horas-hombre) por desplazamientos tardados de personal y mercancías, que se reflejan en una disminución de la competitividad económica de las ciudades y la zona metropolitana en su conjunto.

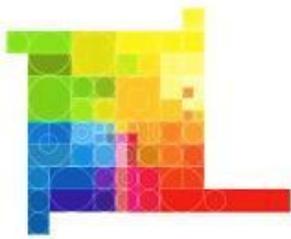
Dentro del eje urbano, el tema de **la Movilidad** en la zona metropolitana se agrava por el transporte no sistematizado de bienes y servicios. La mezcla del tránsito pesado en vías urbanas, así como la ineficiente integración de rutas de carga con cruces fronterizos comerciales impacta de manera negativa en el funcionamiento de la movilidad urbana y en la economía de la zona. Sumado a lo anterior, las tardanzas en cruces fronterizos, turísticos y comerciales vienen a engrosar los problemas de eficiencia urbana y por pérdidas económicas de esta aglomeración metropolitana. Para contrarrestar esto, está en marcha la actualización del Plan Maestro de Frontera, el cual busca desarrollar un proceso dinámico de mejoramiento de cruces fronterizos con la participación de agencias de ambos lados de la frontera. También en proceso se encuentran proyectos importantes de ampliación y construcción de cruces fronterizos en la zona, como el de Puerta México-San Ysidro y la nueva Garita Otay II, que vendrán a mejorar el tránsito transfronterizo en la zona metropolitana.

En los **aspectos económicos**, existe un consenso en la fortaleza y oportunidad que significa para la zona metropolitana su posición geográfica y la relación transfronteriza con su contraparte de San Diego. La diversidad de opciones para el desarrollo económico ligados a la diversidad del paisaje (costas, valle y montaña) que tiene la zona y la madurez de los sectores turístico, comercial, de servicios e industrial, le ofrece una base sólida para apuntalar el desarrollo económico futuro a escala metropolitana.

En contraparte, los impactos generados por la recesión económica mundial y de los Estados Unidos, la competencia de otras regiones económicas mundiales, la percepción de inseguridad y las tardanzas en cruces fronterizos, ha reducido el crecimiento económico en la zona, con impactos tan importantes como el crecimiento negativo del sector servicios en Playas de Rosarito en los últimos años. Lo anterior obliga a un mayor reforzamiento de las bases económicas locales, repuntar el desarrollo tecnológico y aumentar la vinculación entre la investigación y el desarrollo económico para elevar la competitividad de la metrópoli y posicionarse ante nuevos mercados globales.

Es importante también señalar que la estructura económica local presenta deficiencias en canto a procesos de información, promoción e incentivos a la innovación y producción. Se suman problemas en cuanto a la complejidad de los procesos administrativos y trámites gubernamentales para el establecimiento y desarrollo de nuevas empresas. Se hace necesario elevar la competitividad de la zona con mejores condiciones impositivas que conduzcan a un marco más ventajoso para el desarrollo de la empresa local y el abatimiento de la informalidad.

La zona metropolitana es un conglomerado urbano de gran dinamismo, con grandes recursos naturales y paisajísticos poco explotados; con un capital humano y tecnológico que puede permitir el reforzamiento de la base económica local. El impulso a nuevas



empresas se hace necesario para lograr este fin; la vinculación escuela-empresa es un proceso en marcha que debe provocarse con mayor énfasis. Hace falta integrar sistemas de información más completos y oportunos para el desarrollo empresarial, así como aportar mayores incentivos a la investigación y el desarrollo.

De la misma manera, elevar la competitividad de la zona significa aportar mayor tecnología e innovación en las infraestructuras y en los procesos de trabajo. El **Desarrollo Digital**, representa la punta de lanza para posicionar y relacionar a esta zona dentro de la red de ciudades globales. Del mismo modo, se requiere fomentar el desarrollo de las tecnologías de comunicación e información

En lo general, hace falta elevar la competitividad de la zona en los aspectos de mejores remuneraciones de los trabajos, mejorar el funcionamiento de los gobiernos, mayor certeza legal, elevar la disponibilidad de infraestructuras para la producción y de manera especial darle un sentido más sustentable al desarrollo económico de la metrópoli. La limitación de los recursos naturales, especialmente del agua, y la polarización del desarrollo económico y social hace necesario reestructurar el pensamiento empresarial y productivo en la zona, hacia mayores responsabilidades en las áreas social y ambiental.

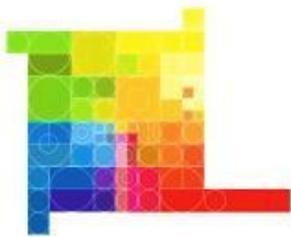
En **materia social**, la premisa principal se relaciona con la equidad en la distribución de los beneficios urbanos a través del acceso a los servicios, las oportunidades para el desarrollo humano y social y económico de la población, el bienestar y la seguridad ciudadana.

La zona metropolitana cuenta con un recurso de enorme valía: su capital humano, reforzado por el “bono demográfico” que la migración aporta. El aprovechamiento de las capacidades de los migrantes es un tema pendiente que las autoridades.

Los marcos de convivencia social, legalidad y seguridad ciudadana deben reforzarse de manera inmediata puesto que está en juego la armonía de las comunidades en la zona metropolitana. Abatir la percepción de inseguridad, reducir la corrupción y abogar por una mejor cultura cívica y comunitaria, es imprescindible para elevar el bienestar social y la competitividad económica de la zona metropolitana.

Una mejor distribución de los servicios y equipamientos permitirá mejorar las condiciones de vida de la población a lo largo y ancho de la zona metropolitana; Mejores vecindarios conducen a un mayor arraigo de la población y por consiguiente una mayor participación en las acciones de mantenimiento y mejoramiento de las condiciones físicas de su entorno, que puede redundar en una mayor cultura ciudadana.

La identidad metropolitana está en construcción. Aún a nivel local hace falta generar una imagen compartida de ciudadanía y ciudad. La falta de cohesión social generada por la diversidad cultural, los procesos de inmigración, repatriación y volatilidad de la residencia, dificultan la construcción de la identidad local. La existencia de innumerables organizaciones de la sociedad civil en los temas sociales representa una oportunidad para este proceso de acercamiento y acuerdos.



Finalmente, en los **aspectos institucionales**, el reconocimiento de esta zona metropolitana a nivel federal y los avances en la gestión a esta escala representan las mayores fortalezas identificadas y un indicativo del proceso de construcción de la gestión y gobernabilidad a escala metropolitana que está sucediendo en esta región.

La existencia de planes de desarrollo urbano, planes estratégicos, ordenamientos metropolitanos, agencias de planeación (IMPLANES), dependencias de carácter estatal que trabajan a escala metropolitana, y la actualidad jurídica del tema metropolitano a nivel federal, aunado a la existencia del Consejo Metropolitano y el ejercicio del Fondo Metropolitano en la zona de Tijuana-Tecate-Playas de Rosarito, hacen del proceso de institucionalización de la gestión metropolitana una realidad en esta zona.

Sin embargo, hay grandes temas pendientes que están en la mesa de la discusión: la falta de coordinación y sobre posición de funciones en el ámbito local y metropolitano; la falta de continuidad por el cambio de administraciones de gobierno; el desequilibrio institucional de los municipios que forman la zona metropolitana y su competencia por los recursos derivada de la falta de visión metropolitana conjunta; y, la deficiente participación social en los procesos de decisión y rendición de cuentas.

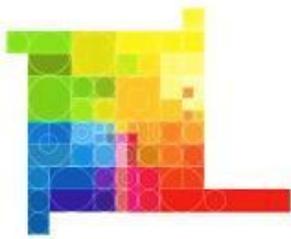
Permanece la percepción de que los gobiernos siguen desactualizados frente a las nuevas dinámicas urbanas, económicas y sociales que esta zona presenta; los procesos administrativos siguen siendo engorrosos y caros frente a una dinámica urbana que precisa funciones más sistematizadas, eficientes y expeditas. Frente a esto, la participación de las organizaciones civiles y el sector privado representa una oportunidad dado su interés por estructurar un proceso más incluyente.

Mención especial merece la intensa relación institucional, académica y social transfronteriza (**tema Binacional**), que ha generado diversos mecanismos y acciones para elevar la comunicación para el desarrollo de políticas compartidas para el desarrollo ambiental, social y económico de esta región. En este tema, se reconoce el desarrollo asimétrico de ambas sociedades (a ambos lados de la frontera), la falta de formalidad de las instituciones transfronterizas y los problemas de comunicación generados por el tránsito lento de las garitas y las decisiones que en materia de política exterior se toman de manera distanciada de la problemática local.

VISION Y ESTRATEGIAS

La esencia del Plan Estratégico Metropolitano radica en la definición de un modelo de comunidad ideal y deseado por la ciudadanía y por los diferentes agentes que intervienen en la gestión urbana, quienes participan de forma activa y se comprometen en la acción para conseguir el desarrollo de un proyecto ilusionante de ciudad.

1) Visión: conjunta la representación colectiva del futuro de la región y expresa una expectativa surgida de la interacción y el consenso. Este horizonte se define como el sustento de una planificación organizada e inclusiva de los medios reales y potenciales del territorio y de los actores que se hallan comprometidos para alcanzar las metas que de ella se desprenden.



2) Líneas estratégicas: Son los grandes orientadores estratégicos del plan, ya que señalan el camino que debe seguirse para cumplimentar su objetivo general y hacer realidad aquella visión colectiva. Cada línea estratégica está conformada por una determinada cantidad de proyectos estratégicos, enfocados a realizar acciones concretas.

3) Proyectos estratégicos: Su finalidad es la realización de actividades específicas y la consecución de las metas representadas en la línea estratégica principal a la que éstas contribuyen. Estos proyectos no se encuentran aislados, ya que presentan relaciones de interdependencia con otros proyectos y pueden realizar aportes a varias líneas estratégicas; aspecto denominado transversalidad.

VISION 2034

La frase de visión, establecida por los mismos habitantes de la metrópoli, que describe el futuro de la Zona Metropolitana, es la siguiente:

“En el año 2034, la Zona Metropolitana Tijuana-Tecate-Playas de Rosarito es una metrópoli global que compete en el mundo sobre la base de la conectividad y su contribución a las redes internacionales y a los flujos financieros, de bienes y servicios. Se caracteriza por ser una comunidad líder, educada e innovadora, que promueve la cultura del ahorro, reuso y reciclaje de los recursos naturales y la utilización de fuentes alternativas de energía. Presenta un desarrollo urbano ordenado y funcional soportado por redes de infraestructura y movilidad modernas que configuran una estructura espacial eficiente y equilibrada.

Su alta calidad de vida y competitividad económica son el reflejo de la seguridad ciudadana, el alto conocimiento y utilización de tecnologías vanguardistas, la amplia diversidad ecológica, la acertada coordinación entre los entes que la gobiernan y la potencialización de su posición geográfica costera y transfronteriza. Sus habitantes, orgullosos de la identidad y cultura de su territorio, conforman una sociedad solidaria, sana y activa en el desarrollo sustentable de la metrópoli.”

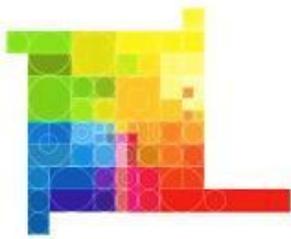
VISION POR EJE TEMÁTICO

Visión Ambiental

“La ZMTTR destaca como una región promotora de la conservación y uso eficiente de los recursos naturales. A través de políticas, programas y acciones estratégicas sólidas e incluyentes, ha logrado la prevención y control de la contaminación, el manejo y gestión integral de los residuos sólidos y el aprovechamiento de fuentes alternativas de energía.

Visión Urbana

“Metrópoli que se caracteriza por su orden e integración adecuada al contexto regional transfronterizo. Es identificada como una región modelo de una estructura urbano-regional funcional. Gracias a su legislación y planeación urbana eficiente ha logrado una



distribución equilibrada de usos de suelo. La aplicación de nuevas tendencias urbanistas y de movilidad sustentables hacen de esta metrópoli un lugar digno para vivir.”

Movilidad Metropolitana

“Zona metropolitana con infraestructura vial integrada y moderna que permite una movilidad eficiente, facilitando la movilidad de personas, bienes y servicios. Contamos con un sistema transporte público eficaz, seguro y sustentable. Se promueve y utiliza cada vez más la movilidad no motorizada”

Visión Económica

“Zona Metropolitana con una economía diversa y dinámica autosuficiente que trasciende en el liderazgo y competitividad a nivel nacional e internacional. Destaca en la aplicación de tecnologías de vanguardia que permiten el equilibrio de sus diferentes sectores económicos. Como parte de su búsqueda permanente de nuevas fuentes económicas, impulsa la consideración del medio ambiente como una oportunidad de inversión.

Visión Desarrollo Digital

La ZMTTPR se caracteriza por ser una región adaptada a la era del conocimiento , aplicando las tecnologías de la información y de la comunicación en las actividades cotidianas de la sociedad , así como en las esferas del sector publico que provee sistemas e-gobierno que permiten la participación activa de la ciudadanía

Visión Social

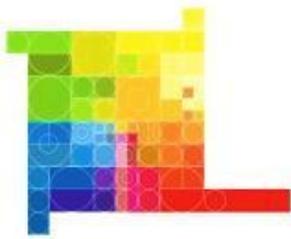
“La ZMTTR se destaca por sus modelos efectivos de participación ciudadana que colaboran en la construcción de una sociedad más segura, equitativa e incluyente Es una metrópoli líder en excelencia educativa, tecnología e infraestructura de servicios de salud, con una amplia cobertura de actividades deportivas, culturales y de entretenimiento.”

Visión Institucional

“Zona metropolitana con estructuras de gobernabilidad y gestión que dan resultados tangibles a la ciudadanía, a través de acciones y servicios sustentados en procesos colaborativos y transparentes de toma de decisiones. Cuenta con un soporte jurídico y financiero robusto que incentiva procesos de innovación y profesionalización con una visión de largo plazo.”

Visión Binacional

La ZMTTPR es una metrópoli transfronteriza, bien comunicada e integrada en las relaciones funcionales binacionales tanto en los aspectos económicos. Como ambientales y sociales, existiendo magnifica coordinación entre las dos regiones. Con cruces fronterizos agiles en la movilización de personas y mercancías se favorece el desarrollo de la región.



VALORES METROPOLITANOS

De vital relevancia para lograr un desarrollo integral de la ZMTTPR, es la inclusión en las actividades de sus habitantes de los valores siguientes.

Responsabilidad Social Es la carga, compromiso u obligación que los miembros de una sociedad tienen tanto entre sí como para la sociedad en su conjunto

Equidad, se refiere a los criterios para la distribución de bienes y servicios, así como derechos y deberes, libertades, poderes y oportunidades,

Igualdad social, igualdad de oportunidades para acceder a bienes culturales, materiales y espirituales, tales como seguridad, empleo, educación, vivienda y salud,

Sustentabilidad

Al aplicar los principios de sustentabilidad en todas las decisiones, se mejora la viabilidad de largo plazo de esas decisiones y se reduce la huella ecológica de la infraestructura, construcción y operación, tanto financiera como socialmente.

Honestidad

Es aquella cualidad humana por la que la persona se determina a elegir actuar siempre con base en la verdad y en la auténtica justicia.

Justicia: consiste en reconocer, respetar y hacer valer los derechos de las personas. Es la posibilidad de construir el bien y la capacidad de reconocerlo.

Tolerancia: El propósito de la tolerancia es permitir la coexistencia pacífica de las personas. Es importante, por lo tanto reconocer la individualidad y la diversidad.

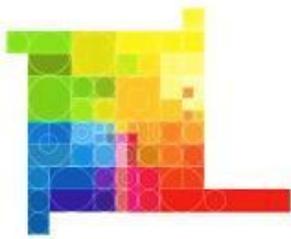
Respeto

El pluralismo y la tolerancia son las bases imprescindibles para que surja el respeto. Es decir, el interés por comprender a otros y por ayudarles a llevar adelante sus planes de vida, a sabiendas de que los más débiles y vulnerables pocas veces están en condiciones de realizarlos por sí mismos. De este modo, el respeto activo se convierte en solidaridad.

IDENTIDAD

En un entorno global, cambiante y competitivo; la marca de la ciudad o región se está convirtiendo en un poderoso elemento de diferenciación. Las ciudades necesitan posicionarse adecuadamente a partir de sus principales características y atributos, con el objetivo de ser más competitivas y garantizar su desarrollo económico, social y territorial.

La marca y los principios de “branding” ya no sólo son aplicables a productos comerciales, sino también a los lugares. Las marcas influyen en el modo de ver el mundo y en las decisiones de invertir o visitar un destino en lugar de otro. El apoyo de los representantes del gobierno, así como de responsables de cultura, educación, empresarios y, sobretudo, de los medios de comunicación es esencial para la creación y gestión de la marca ciudad.



LÍNEAS
ESTRATEGICAS Y
SUS OBJETIVOS

Derivados de la conclusiones del diagnostico se definieron las siguientes Líneas Estratégicas y sus objetivos

Metrópoli Ambientalmente Sostenible.

Aprovechar de manera responsable los recursos naturales de la región.

Metrópoli Ordenada y Eficiente.

Desarrollar una estructura urbana y metropolitana ordenada y eficiente.

Movilidad Sustentable.

Desarrollar un sistema integrado de movilidad que favorezca el uso del transporte público y otros modos no motorizados

Metrópoli Innovadora.

Generar un desarrollo económico de valor agregado, especialización, innovación y posicionamiento regional.

Desarrollo Social Integral.

Impulsar los proyectos de vivienda, equipamiento urbano, infraestructura y servicios públicos de calidad, accesibles para todos, que contribuyan a elevar la calidad de vida de los habitantes.

Metrópoli Gobernable.

Construir un modelo de gestión metropolitana eficaz abierto a la participación.

Metropoli Transfronteriza.

Ofrecer mejor infraestructura y aportar iniciativas respecto al mejoramiento en el traslado y seguridad de los usuarios de la zona fronteriza.

Metrópoli Creativa Digital.

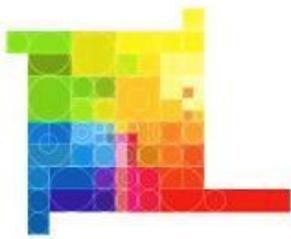
Fomentar la investigación y el desarrollo tecnológico, consolidando las redes de información y la conectividad.

EVALUACIÓN
PROYECTOS
ESTRATEGICOS

Integración

Se evaluaron 146 proyectos, de los cuales 78 se obtuvieron como resultado de los talleres de participación ciudadana. El resto de los proyectos se recopilaron de planes y/o programas anteriores, o fueron propuestos por el grupo técnico asesor en la elaboración de este plan.

Como resultado de esta compilación de proyectos, resultaron 109 proyectos estratégicos, sin llegar a ser quizá los mejores calificados, pero si los que los participantes apoyaron mas, ya que, estos cuentan con una ficha técnica que fue elaborada por el líder del proyecto, el factor principal de su selección fue que contara con ella y el líder del proyecto, que será quien coordine este proyecto, sin dejar de lado



a la persona que le dará el seguimiento al proyecto por parte de una dependencia responsable del mismo.

Clasificación

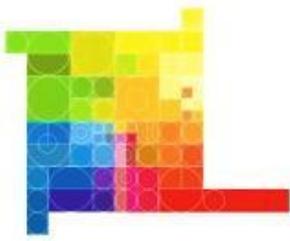
Los proyectos pueden ser clasificados por tipo o por escala. Los tipos de proyectos pueden ser: políticas, programas, planes o acciones estratégicas. Igualmente pueden ser clasificados de acuerdo al eje temático al que responden.

Priorización de Proyectos Estratégicos

La priorización de los proyectos se llevo a cabo por un lado en las mesas de participación en las cuales en base a la **pertinencia** en cuanto a su impacto a escala metropolitana y a su relación directa con el logro de los objetivos del plan, a su **importancia** en función de su impacto como proyecto detonador ya su aportación sustantiva para que se logre la visión deseada, y en cuanto a su **viabilidad** jurídica, técnica y financiera.

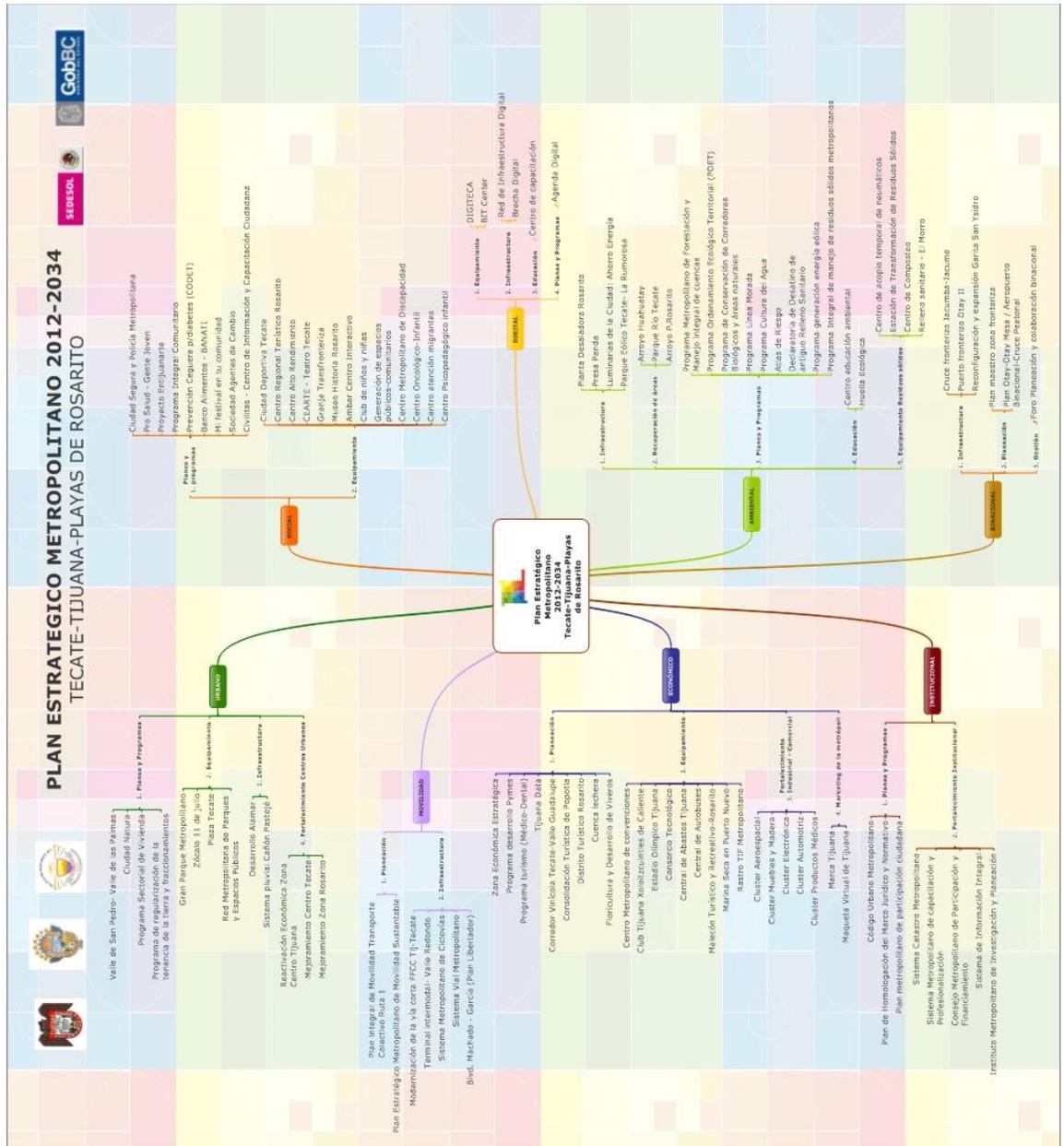
Por el otro el equipo técnico desarrollo una priorización en base a la **transversalidad** del proyecto, su **factibilidad**, el **efecto detonador** de otros proyectos, su **impacto geográfico**, la incidencia de proyecto en la **planeación** y el contar con un **grupo promotor** que lo respalde.

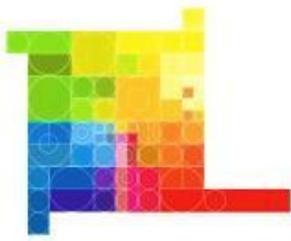
Los proyectos estratégicos se ordenaron por Línea Estratégica en el diagrama denominado Árbol Estratégico ilustrado en la siguiente página.



ARBOL DE PROYECTOS ESTRATEGICOS

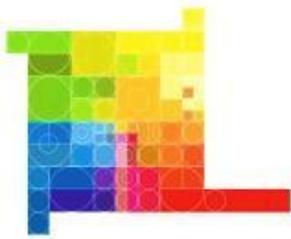
PLAN ESTRATEGICO METROPOLITANO TIJUANA-TECATE-PLAYAS DE ROSARITO



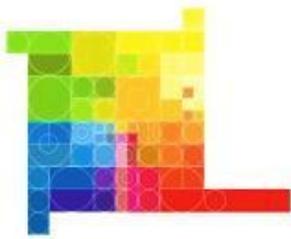


PROYECTOS ESTRATEGICOS

LINEA ESTRATEGICA	OBJETIVOS	PROYECTOS ESTRATEGICOS
<p>Metrópoli Ambientalmente Sostenible</p> <p>Se ha considerado esta línea estratégica como esencial para el desarrollo futuro y sostenible de la ZMTTR, por estar comprometida con la conservación del medio ambiente y con la implantación de medidas de sostenibilidad en la ZM.</p>	<ol style="list-style-type: none"> Promover la protección, mejoramiento y conservación ambiental de áreas naturales metropolitanas. Conformar un sistema de parques y áreas verdes, que permita enriquecer el patrimonio cultural, elevar la proporción de área verde por habitante y resolver el grave déficit existente en la zona metropolitana. Reducir la vulnerabilidad y el riesgo en la Zona Metropolitana. Evitar la contaminación de los mantos freáticos de la zona metropolitana. Promover la eficiencia energética y aprovechamiento diversificando las fuentes de energía existentes, para la seguridad energética y la competitividad. Incrementar la capacidad de cogeneración de energía. 	<ol style="list-style-type: none"> Planta desaladora Rosarito. Presa Panda Programa para el aprovechamiento integral de las aguas residuales de la Zona Metropolitana. (línea morada) Programa metropolitano de forestación y manejo integral de cuencas. Centro de Acopio Temporal de Neumáticos de Desecho Programa de recuperación ambiental del Río Tecate. Programa de recuperación del Arroyo Rosarito. Programa de recuperación del Arroyo Huahuatay. Atlas metropolitano de riesgo y vulnerabilidad. Declaratoria de destino de antiguo Relleno Sanitario. Programa metropolitano de prevención, manejo y gestión integral de residuos. Centro de composteo y reciclaje de residuos sólidos. Planta de incineración de residuos sólidos Rosarito. Consolidación del parque eólico La Rumorosa. Luminarias de la Ciudad: Ahorro de Energía Bájale a tu huella: Programa de concientización ambiental para la reducción de la huella ecológica. Centro metropolitano de cultura y educación ambiental. Programa metropolitano de ordenamiento ecológico. Programa Cultura del Agua Relleno Sanitario El Morro-Rosarito Programa de conservación de corredores biológicos y áreas naturales. Desarrollo de proyectos de generación de energía eólica.
<p>Metrópoli Ordenada y Eficiente</p> <p>A través de esta línea estratégica se pretende lograr una ZM con ciudades ordenadas y planificadas, que de certidumbre tanto a desarrolladores e inversionistas respecto a la regularización de la tenencia de la tierra. Ofrezca mayor espacios públicos, adecuada infraestructura que favorezcan el desarrollo de estilo de vida saludable.</p>	<ol style="list-style-type: none"> Generar mejores espacios públicos. Acabar con la incertidumbre respecto a la tenencia de la tierra. Contar con zonas ordenadas y planificadas, 	<ol style="list-style-type: none"> Reactivación económica zona centro Tijuana Programa de mejoramiento de centro tradicional Tecate. Programa de mejoramiento de centro tradicional Rosarito. Red metropolitana de parques y espacios públicos. Sistema Pluvial Cañón Pastejé Gran parque metropolitano Plaza Tecate. Zócalo 11 de julio. Ciudad Natura. Valle de San Pedro/Las Palmas. Programa de regularización de la tenencia de la tierra y fraccionamientos. Desarrollo Alamar. Programa Sectorial de Vivienda.
<p>Movilidad Sustentable</p> <p>Entre las iniciativas que se han identificado en esta línea estratégica se encuentran el fomento del transporte intermodal, la promoción de la zona metropolitana como nodo logístico.</p>	<ol style="list-style-type: none"> Contar con un sistema vial seguro y eficiente que cumpla de manera cabal con las diferentes demandas de movilidad de la metrópoli. Favorecer el uso a la ciudadanía del transporte público intermodal. Implementar un sistema de transporte público de acuerdo a las demandas de movilidad urbana, bajo un esquema estratégico de funcionamiento en respuesta del dinamismo típico de la ciudad. Contar con un sistema eficiente de distribución terrestre de bienes de consumo y de producción en el sistema vial metropolitano. 	<ol style="list-style-type: none"> Sistema integral de transporte público- R1. Plan estratégico metropolitano de movilidad sustentable. Sistema metropolitano de ciclovías. Sistema vial metropolitano. Terminal intermodal de transporte de carga (Valle Redondo). Modernización de vía corta FFCC Tijuana-Tecate. Bvld. Machado-García en Plan Libertador.
<p>Metrópoli Innovadora</p> <p>Esta línea estratégica proporcionará apoyo local a las empresas, asesoramiento en la internacionalización de las mismas, se incluye una serie de iniciativas que se engloban en dos áreas generales: Apoyo a la zona costa, impulso al turismo, consolidación de una zona económica, apoyo a los cluster's empresariales e industriales.</p>	<ol style="list-style-type: none"> Proyectar la actividad económica de la zona metropolitana. Fortalecer la cadena productiva, consolidar cluster's prioritarios para elevar la competitividad, el desarrollo económico y la calidad de vida. Estabilidad laboral y empleo de calidad. 	<ol style="list-style-type: none"> Centro Metropolitano de Convenciones. Zona económica estratégica. Programa metropolitano de impulso al turismo médico-dental. Central de transporte foráneo Tecate. Sistema metropolitano de rastro TIF. Central de abasto. Consolidación Turística de la zona Popotla. Corredor turístico enológico Tecate-Valle de Las Palmas. Malecón turístico y Recreativo Rosarito. Club Tijuana Xoloitzcuintles. Estadio Olímpico. Programa metropolitano de desarrollo de PYMES. Marketing de la Metrópoli "Tijuana Innovadora" Marca Tijuana. Creación de cuenca lechera.



LINEA ESTRATEGICA	OBJETIVOS	PROYECTOS ESTRATEGICOS
		15. Programa de apoyo a la producción de flores y desarrollo de viveros. 16. Marina Seca en Puerto Nuevo 17. Consorcio tecnológico de B.C. 18. Cluster Aeroespacial. 19. Cluster Electrónica. 20. Cluster Médico. 21. Cluster Automotriz. 22. Cluster Muebles. 23. Distrito Turístico Rosarito. 24. Tijuana Data 25. Maqueta Virtual
Desarrollo Social Integral A través de esta línea estratégica se apoyarán las actividades culturales, deportivas y académicas.	1. Que las políticas públicas en materia de desarrollo social estén basadas en los indicadores de desarrollo humano, en el marco de los objetivos del milenio y derechos humanos. 2. Contar con una ZM que sea espacio de encuentro y convivencia de culturas y civilizaciones. 3. Optar por la cultura como elemento de desarrollo humano en la zona metropolitana.	1. Centro cultural y museo de historia local de Rosarito. 2. Centro interactivo Ámbar. 3. Ciudad deportiva. 4. Programa Integral Comunitario. 5. Centro metropolitano psicopedagógico infantil. 6. Centro metropolitano de oncología pediátrica. 7. Centro metropolitano para personas con discapacidades. 8. Centro Regional de Tenis 9. Pro-Salud programa gente joven 10. Fundación Entijuanarte A.C. 11. Proyecto Preventivo de Ceguera por Diabetes 12. Programa de la Granja Transfronteriza 13. Programa metropolitano de seguridad pública-ciudad segura. 14. Centro de asesoría y atención a migrantes 15. Banco de Alimentos de Tijuana (BANATI) 16. Programa metropolitano "mi festival en tu comunidad". 17. Club de niños y niñas. 18. Civilitas: centro de formación y capacitación ciudadana. 19. CEARTE -Teatro Central Tecate. 20. Centro de alto rendimiento y desarrollo tecnológico. 21. Generación de espacios públicos-comunitarios. 22. Sociedad Agentes de Cambio
Metrópoli Gobernable Esta línea estratégica pretende crear un consejo, que potencie la promoción, inversión y financiamiento de la zona metropolitana y defienda los intereses comunes, mediante la actuación conjunta de todos los agentes necesarios. Además a través de esta línea poner en marcha una serie de iniciativas para lograr la homologación y creación del marco jurídico y normativo metropolitano.	1. Fortalecer las capacidades de gobierno de los ayuntamientos. 2. Actualizar las leyes, normas y reglamentos en torno a la metrópoli.	1. Código Urbano. 2. Sistema metropolitano de capacitación y profesionalización del servicio público 3. Plan metropolitano de participación ciudadana. 4. Consejo metropolitano de promoción, inversión y financiamiento. 5. Modernización del catastro metropolitano. 6. Plan de Homologación del Marco Jurídico y Normativo. 7. Sistema de Información Integral. 8. Instituto Metropolitano de Investigación y Planeación.
Metrópoli Transfronteriza Parte primordial de esta línea estratégica es el ofrecer mejor infraestructura y aportar iniciativas respecto al mejoramiento en el traslado y seguridad de los usuarios de estos cruces fronterizos.	1. Promover que la zona fronteriza cuente con instrumentos de apoyo para su modernización y ampliación.	1. Actualización del plan maestro de la zona fronteriza. 2. Aplicación del plan estratégico corredor binacional Otay-Mesa. 3. Reconfiguración y expansión garita San Ysidro. 4. Puerto fronterizo Otay II. 5. Cruce fronterizo Jacumba-Jacumé. 6. Foro Planeación y Colaboración Binacinal.
Metrópoli Creativa Digital La ZMTTR está siendo muy activa en proyectos relacionados con distintos ámbitos tecnológicos se han propuesto proyectos que despliegan una red de conexión inalámbrica a Internet en varias zonas a través de diversos proyectos digitales entre los cuales promoverán el uso de Internet entre los ciudadanos, acceso a la información de manera expedita, etc.	1. Contar con una ZM de vanguardia en la infraestructura digital.	1. DIGITECA. 2. BIT Center 3. Red metropolitana de infraestructura digital. 4. Red metropolitana de cooperación para el desarrollo digital./ Agenda Digital. 5. Programa Brecha Digital 6. Centro de Capacitación.



INSTRUMENTACION
Y GESTIÓN
METROPOLITANA

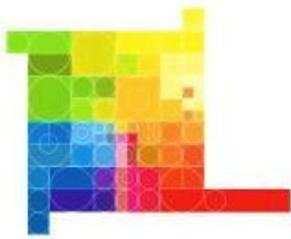
Son instrumentos de desarrollo urbano todos los procedimientos, sistemas, medios y recursos que permitan llevar a cabo lo establecido en el PEM, tanto en su formalización institucional, como en su operación y seguimiento.

Los instrumentos administrativos, jurídicos, financieros y de participación ciudadana tienen los siguientes objetivos:

- Coordinar las actividades del desarrollo metropolitano con las dependencias del ejecutivo estatal encargadas de la promoción económica, el ordenamiento ecológico, la regulación urbana y el bienestar social;
- Concertar prioridades y potenciales de desarrollo con los municipios metropolitanos;
- Promover las inversiones con el sector social y privado que corresponde a las ventajas de localización que el programa establece
- Homologar criterios federales en los municipios metropolitanos para la asignación de recursos financieros
- Desarrollar los mecanismos para seguimiento y evaluación de la gestión territorial.

A efecto de que la administración del Plan se lleve a cabo por todas y cada una de las dependencias involucradas en la zona metropolitana, es necesario sustituir la subcomisión de Conurbación Tijuana-Tecate-Playas de Rosarito con la creación del Consejo Metropolitano que en lo sucesivo, administrará la operación del programa, a través del Instituto Metropolitano, los Consejos de Desarrollo Económico de los municipios involucrados y un Consejo Consultivo de ciudadanos y expertos, garantizando la cooperación, coordinación y comunicación entre los actores, por lo que las funciones y atribuciones con que cuentan cada una de estas instancias tendrán que revisarse, para crear y/o modificarlas de acuerdo a los siguientes lineamientos de la estrategia metropolitana:

- Sustentación Ambiental del Territorio.
- Eficiencia y Consolidación de la zona metropolitana.
- Conectividad y accesibilidad
- Competitividad metropolitana
- Calidad de Vida y Bienestar Social
- Gestión y Coordinación Institucional
- Gestión e integración transfronteriza
- Innovación y desarrollo tecnológico



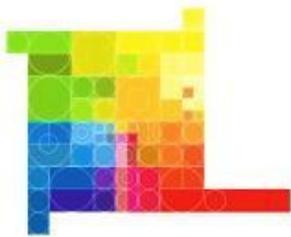
Esquema de coordinación del Plan Estratégico Metropolitano

Los órganos de Coordinación Metropolitana son: el Consejo Metropolitano, el Instituto Metropolitano de Planeación y las Comisiones por Línea Estratégica. El Consejo Metropolitano es el órgano político que decide sobre el plan, programas, acciones y proyectos de desarrollo metropolitano, que serán presentados por las Comisiones para su análisis, estudio y aprobación, en su caso.

El Consejo esta integrado por el gobernador, los delegados de las Secretarías de Ecología, Desarrollo Económico, Infraestructura y Desarrollo Urbano, los Presidentes Municipales que integren las zonas metropolitanas, un representante del Congreso, un representante de SEDESOL del Gobierno Federal, un representante de la Universidad Autónoma de Baja California y los Consejos de Desarrollo Económico de cada localidad.

El Instituto Metropolitano de Planeación es el órgano técnico y esta encargado de dar el seguimiento y evaluación a las Comisiones por Línea Estratégica a través de indicadores de eficiencia y de gestión, al plan, programas, proyectos, acciones y obras de carácter metropolitano; así como la instancia de estudio, análisis y concertación de proyectos metropolitanos a corto, mediano y largo plazo.

Los Consejos de Desarrollo Económico, Consultivos de ciudadanos y Expertos en temas metropolitanos son el órgano de consulta y estará constituido por organismos de la sociedad civil, instituciones educativas, agrupaciones y colegios de profesionistas. Los consejos de desarrollo económico tienen la misma función del anterior y están constituidos por los organismos locales del sector privado.



Las Comisiones por Línea Estratégica son de carácter operativo, ejecutan y dan seguimiento a los proyectos estratégicos.

Los miembros de la Comisión podrán hacerse acompañar de los técnicos especialistas que requieran. A propuesta de la Comisión podrán ser invitados a las sesiones, con derecho a voz pero sin voto, representantes del sector empresarial, de Colegios de Profesionistas, ciudadanos especialistas en la materia, Organizaciones Civiles y representantes de Instituciones de Educación Superior.

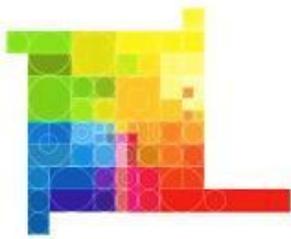
La Agencia de Desarrollo por Proyecto Estratégico, tiene como objetivo impulsar los proyectos estratégicos, mediante la suma de esfuerzos y voluntades, para lograr el éxito de cada proyecto, los agentes que participan dentro de las agencias de desarrollo son sujetos involucrados en los Proyectos Estratégicos, para lograr su objetivo es necesario involucrar al sector público, social y privado. La principal estrategia que busca lograr la agencia de desarrollo es el de impulsar la ejecución de proyectos estratégicos y prioritarios.

La función del agente es ser un líder probado para su conducción, la construcción de una visión común de zona metropolitana, tener interés y voluntad para impulsar alianzas y generar un clima de cooperación, percibir los beneficios directos o indirectos de sus acciones conjuntas, realizar aportaciones específicas y operar bajo el principio de que UNIDOS SOMOS MEJORES.

Para la incorporación de los Municipios a una zona metropolitana se consideraran los siguientes criterios: municipios centrales; municipios exteriores definidos con base en criterios estadísticos y geográficos; y municipios exteriores definidos con base en criterios de planeación y política urbana.

Los primeros son Municipios contiguos a los centrales, cuyas localidades no están conurbadas a la ciudad principal, pero que manifiestan un carácter predominantemente urbano, al tiempo que mantienen un alto grado de integración funcional con los Municipios centrales de la zona metropolitana, determinados a través del cumplimiento de cada una de las siguientes condiciones: a) Su localidad principal está ubicada a no más de 10 kilómetros por carretera pavimentada y de doble carril, de la localidad o conurbación que dio origen a la zona metropolitana en cuestión. b) Al menos 15 por ciento de su población ocupada residente trabaja en los Municipios centrales de la zona metropolitana, o bien, 10 por ciento o más de la población que trabaja en el Municipio reside en los Municipios centrales de esta última. c) Tienen un porcentaje de población económicamente activa ocupada en actividades industriales, comerciales y de servicios mayor o igual a 75 por ciento.

Los segundos son municipios que se encuentran reconocidos por los Gobiernos Federal y Locales como parte de una zona metropolitana, a través de una serie de instrumentos que regulan su desarrollo urbano y la ordenación de su territorio, independientemente de su situación respecto de los criterios señalados en el punto anterior. Para su incorporación se tomó en cuenta el cumplimiento de al menos una de las siguientes condiciones: a) están incluidos en la declaratoria de zona conurbada o zona metropolitana correspondiente; b) están considerados en el programa de ordenación de



zona conurbada o zona metropolitana respectivo y están reconocidos en el Programa Nacional de Desarrollo Urbano y Ordenación del Territorio vigente.

Financieros

Con la finalidad de prever los recursos que permitan el cumplimiento de este plan es necesario identificar los mecanismos y canales de inversión de los recursos financieros que normalmente aporta el sector público y los agentes privados.

- Banco Nacional de Obras y Servicios. (BANOBRAS)
- Fondo de Cooperación Económica del Japón
- Banco de Desarrollo de América del Norte (BNDAN)
- Comisión de Cooperación Ecológica Fronteriza (COCEF)
- Crédito Japonés
- Fondo nacional de Fomento al Turismo (FONATUR)
- Fideicomiso de Riesgo Compartido del Sector Rural (FIRCO)

Así también proyectos financiados por el Fondo Metropolitano para mejorar la eficiencia económica en ciudades y zonas metropolitanas y proyectos de infraestructura, equipamiento y servicios urbanos para la cohesión social y cultural.

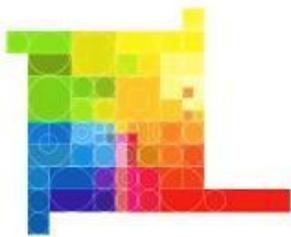
Los recursos federales del Fondo Metropolitano que se transfieran a los gobiernos de las Entidades federativas en las que se delimitan o donde están ubicadas las zonas metropolitanas, se deberán administrar a través de fondos concursables en fideicomisos de administración e inversión, con el objeto de que se canalicen de acuerdo con el merito de los estudios, planes, evaluaciones, programas y proyectos realizados en los términos de las reglas de operación y demás disposiciones aplicables.

Los proyectos de eficiencia económica que califican para estos recursos son:

- Desarrollo de parques tecnológicos.
- Construcción de corredores metropolitanos de servicios.
- Obras de cabeza para abastecimiento y saneamiento del agua y tratamiento y confinamiento de residuos sólidos.
- Obras de regeneración de cauces y rescate de áreas inundables para el desarrollo de proyectos comerciales, turísticos y recreativos.
- Construcción, ampliación y modernización de libramientos periféricos y redes viales integradoras.
- Adecuaciones geométricas de obras viales primarias.
- Impulso al transporte colectivo incluyendo la construcción de trenes ligeros y radiales suburbanos y metropolitanos.
- Modernización de catastros y registros públicos.

Y los proyectos de infraestructura, equipamiento y servicios urbanos son:

- Pavimentación de accesos y rutas de transporte urbano en colonias populares y zonas marginadas.
- Rescate comunitario en zonas marginadas y periféricas.
- Regeneración y conservación de centros históricos.
- Patrimonio cultural e imagen urbana de ciudades y zonas metropolitanas.



- Desarrollo de complejos culturales y recreativos de alcance regional.

Otras fuentes de financiamiento resultado de convenios con la federación y los municipios son: "Programa de Apoyo para el Fortalecimiento de las Entidades Federativas" (PAFEF), con el financiamiento para las siguientes actividades:

- Construcción, reconstrucción, ampliación, mantenimiento y conservación de la infraestructura y el equipamiento.
- Desarrollo Social y seguridad pública.
- Adquisición de reservas territoriales para construcción de infraestructura y las asociadas al ordenamiento territorial.
- Gastos en la ejecución, supervisión, y control de obras ejecutadas por contrato o administración.

Fideicomiso para la infraestructura en los Estados (FIES) para Gastos indirectos por concepto de estudios, elaboración y evaluación de proyectos, supervisión y control de obra.

- Programa Normal Federal.
- Ramo 28 "Participaciones a Entidades Federativas.
- Ramo 33 "Aportaciones Federales para las Entidades Federativas y Municipios.
- Programa de Pavimentación y Calidad del Aire (PIPCA).

Del Sector Social y Privado

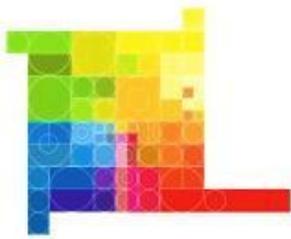
- Programas de obras a través de la participación del gobierno y el ahorro ciudadano.
- Programa de Autogestión.
- Proyectos de Desarrollo para la población de bajos recursos.
- Proyectos de Desarrollo Regional.
- Megaproyectos de Desarrollo.
- Programas de participación pública y privada.

Avanzar en un esquema de cooperación de una real Zona Metropolitana con aportaciones de los municipios de manera proporcional a su población, y un sistema anual de priorización conjunta de proyectos

Participación Ciudadana.

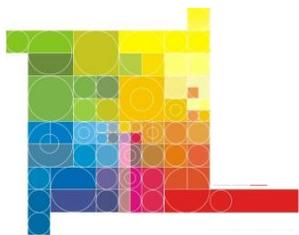
A través del Consejo Consultivo y en el Instituto Metropolitano, se realiza la participación ciudadana para la formulación, instrumentación, seguimiento y evaluación de este Plan. Para que esta participación ciudadana cumpla con sus funciones se requiere la elaboración de los reglamentos y convenios respectivos con los grupos representativos de la comunidad.

Para consolidar una gestión metropolitana incluyente, han de fortalecerse los mecanismos de representación territorial (Comités de Barrio, Consejos Delegacionales urbanos y suburbanos), formulando objetivos de escala metropolitana, así como liderazgos reconocidos en los diferentes organismos del sector privado y social.



La gestión metropolitana demanda una mayor difusión de planes y programas en páginas de INTERNET, con información permanentemente actualizada del desarrollo metropolitano y la ejecución de los proyectos estratégicos, un foro de intercambio de opiniones y un buzón ciudadano. Asimismo, deberá reforzarse la difusión de este plan en las dependencias de comunicación, estatales y municipales

En síntesis, la ampliación e institucionalización de la participación ciudadana en el seguimiento y evaluación de los planes y programas, incluye la determinación de un esquema territorial de participación en las consultas públicas; la incorporación de la sociedad organizada (colegios de profesionistas, organismos empresariales ONG's y representantes de barrios y colonias), así como la difusión oportuna y relevante de planes y programas en oficinas públicas y medios de comunicación.



AGRADECIMIENTOS

El IMPLAN agradece la participación en la elaboración de este documento de las siguientes organizaciones, empresas, dependencias e instituciones.

GOBIERNO FEDERAL

- COMISION FEDERAL DE ELECTRICIDAD
- COMISION NACIONAL DEL AGUA
- DESARROLLO SOCIAL FEDERAL
- INFONAVIT EN BAJA CALIFORNIA
- SECRETARIA DE ECONOMIA EN BAJA CALIFORNIA
- CENTRO CULTURAL TIJUANA
- INSTITUTO NACIONAL DE ESTADISTICA GEOGRAFIA E INFORMATICA
- PRODISCO
- PROFEPA
- REGISTRO AGRARIO NACIONAL
- SCT B.C.
- SEDESOL
- SEPOMEX
- SEPROIT

GOBIERNO DEL ESTADO

- ADMINISTRACION DE LA VIA CORTA TIJUANA-TECATE
- COMISION ESTATAL DE SERVICIO PUBLICOS DE TIJUANA
- COMISION ESTATAL DEL AGUA DE BAJA CALIFORNIA
- COMISION PARA LA REGULARIZACION DE LA TENENCIA DE LA TIERRA
- INSTITUTO PARA EL DESARROLLO INMOBILIARIO Y DE LA VIVIENDA PARA EL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA
- SECRETARIA DE PROTECCION AL AMBIENTE DEL ESTADO
- SECRETARIA DE DESARROLLO ECONOMICO DEL ESTADO
- SECRETARIA DE DESARROLLO SOCIAL DEL ESTADO
- SECRETARIA DE INFRAESTRUCTURA Y DESARROLLO URBANO DEL ESTADO
- SECRETARIA DE PLANEACION Y FINANZAS DEL ESTADO
- SECRETARIA DE SALUD DEL ESTADO

AYUNTAMIENTOS DE TIJUANA

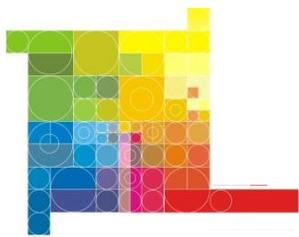
- DIRECCION DE PROTECCION AL AMBIENTE
- SECRETARIA DE ADMINISTRACION Y FINANZAS
- SECRETARIA DE DESARROLLO ECONOMICO
- SECRETARIA DE DESARROLLO SOCIAL
- SECRETARIA DE DESARROLLO URBANO Y ECOLOGIA
- SECRETARIA DE SEGURIDAD PUBLICA
- SECRETARIA DE EDUCACION MUNICIPAL.
- SECRETARIA DE LA JUVENTUD
- TRANSPORTE PUBLICO MUNICIPAL

ORGANISMOS DE PLANEACION

- IMPLAN ROSARITO
- INSTITUTO MUNICIPAL DE INVESTIGACION Y PLANEACION DE ENSENADA
- IMPLAN DE TIJUANA
- SECRETARIA DE DESARROLLO URBANO DE TECATE

ORGANISMOS DE LA SOCIEDAD CIVIL

- ASOCIACION DE ESCUELAS PARTICULARES DE TIJUANA
- CUERPO CONSULAR DE B.C.
- PROGRAMA DE LAS NACIONES UNIDAS PARA LOS ASENTAMIENTOS HUMANOS
- COMISION DE DESARROLLO ECONOMICO, VIALIDAD Y TRANSPORTE



AGRADECIMIENTOS

- COMISION DE DESARROLLO METROPOLITANO, CONURBACION, INFRAESTRUCTURA, COMUNICACIONES Y TRANSPORTE
- COMISION DE DESARROLLO SOCIAL
- COMISION DE DESARROLLO URBANO, OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS
- COMISION DE PLANEACION DEL DESARROLLO MUNICIPAL, TURISMO, COMERCIO Y CIUDADES HERMANAS
- COMISION DE SEGURIDAD PÚBLICA Y EDUCACION
- COMITE DE TURISMO Y CONVENCIONES DE TIJUANA
- CONSEJO ESTATAL DE FOMENTO A LAS ACTIVIDADES DE BIENESTAR Y DESARROLLO SOCIAL.

INSTITUCIONES EDUCATIVAS

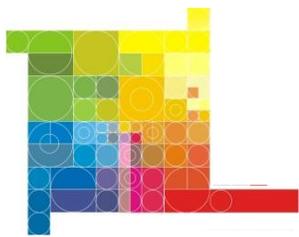
- CETYS UNIVERSIDAD CAMPUS TIJUANA
- COLEGIO DE LA FRONTERA NORTE
- INSTITUTO TECNOLOGICO DE TIJUANA
- UNIVERSIDAD AUTONOMA DE BAJA CALIFORNIA
- UNIVERSIDAD IBEROAMERICANA
- CENTRO DE INVESTIGACION CIENTIFICA Y DE EDUCACION SUPERIOR DE ENSENADA
- COLEGIO DE MEXICO
- UNIVERSIDAD ROSARITENSE

AGRUPACIONES Y COLEGIOS DE PROFESIONISTAS

- COLEGIO DE ARQUITECTOS DE TIJUANA
- COLEGIO DE AUDITORES AMBIENTALES DE BAJA CALIFORNIA, A.C.
- COLEGIO DE CONTADORES PUBLICOS DE BAJA CALIFORNIA AC
- COLEGIO DE INGENIEROS CIVILES DE TIJUANA
- COLEGIO DE NOTARIOS PUBLICOS
- COLEGIO ESTATAL DE ECONOMISTAS EN BAJA CALIFORNIA
- DEPARTAMENTO DE PROGRAMACION DE LA COMISION NACIONAL PARA EL DESARROLLO DE LOS PUEBLOS INDIGENAS
- FEDERACION ESTATAL DE COLEGIOS, BARRAS Y ASOCIACIONES DE ABOGADOS BC AC
- FEDERACION MEDICA DE BAJA CALIFORNIA
- COLEGIO DE ARQUITECTOS DE PLAYAS DE ROSARITO, BAJA CALIFORNIA
- CONSEJO ESTATAL DE PROFESIONALES INMOBILIARIOS DE BAJA CALIFORNIA, A.C.
- FOROPOLIS EN LA REGION NORTE.
- RED ASER
- TIJUANA INNOVADORA

SECTOR EMPRESARIAL

- ASOCIACION DE INDUSTRIALES DE LA MESA DE OTAY A.C.
- ASOCIACION DE RECURSOS HUMANOS DE LA INDUSTRIA EN TIJUANA A.C
- ASOCIACION DE PRODUCTORES DE LECHE DE TIJUANA
- CAMARA MEXICANA DE LA INDUSTRIA DE LA CONSTRUCCION DELEGACION TIJUANA
- CAMARA NACIONAL DE LA INDUSTRIA DE LA RADIO Y TELEVISION, DELEGACION BAJA CALIFORNIA
- CANACINTRA
- CANACO
- CANADEVI
- CANIETI
- CAPUFE
- CASAS GEO
- CONSEJO COORDINADOR EMPRESARIAL DE TIJUANA
- CONSEJO DE DESARROLLO ECONOMICO DE TIJUANA
- ECOURBE CONSULTORES S.C.
- ESPAZIO



AGRADECIMIENTOS

- GRUPO ARNAIZ
- GRUPO EL FLORIDO
- INCEL INGENIERIA
- MAQUILADORA Y DE EXPORTACION DE TIJUANA, A.C.
- TELNOR
- URBI
- VIAL DOIUM

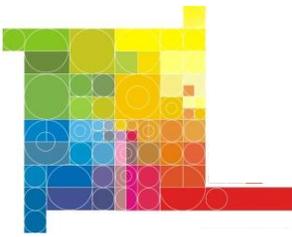
GRUPO ASESOR

- MAESTRO RAFAEL PEREZ FERNANDEZ
- INDEPLAN S.A.
- PIÑERA Y ASOCIADOS ARQUITECTOS S.A. DE C.

Igualmente, el IMPLAN agradece la participación de los siguientes ciudadanos en los distintos talleres de consulta llevados a cabo en la elaboración de este plan.

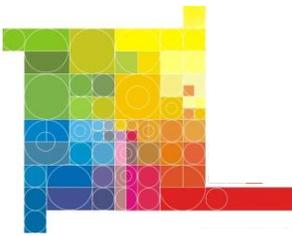
Aarón Gutiérrez Cortes
Aarón López Payán
Aarón Victorio Escalante
Abel Basilio Montiel
Abigail Calix Hernández
Abraham Zepeda Duarte
Adalberto Cárdenas Coronado
Adán Barajas
Adolfo Arreola
Adolfo García Ruiz
Adolfo Ramírez R.
Adriana Madera Luna
Aida Anchondo
Adalberto Cárdenas
Alberto Castro
Alberto Nicolás P.
Alberto Sánchez Quiroz
Alberto Zamora
Alejandra Hernández
Alejandro Mungaray Lagarda
Alejandro O. Rodríguez Pereda
Alejandro Salinas Diez
Alfonso Bustamante Anchondo
Alfonso Camberos Urbina
Alfonso Garzón Zatarain
Alfonso Padrés Pesqueira
Alfredo E. Torres Zazueta
Alfredo Ferreiro
Alfredo Hernández L
Alfredo Lizarraga
Alma G. Sevilla Vigil
Allison Yanin Ramírez C.
Alondra I. Agraz Nungaray
Alondra Olas
Alonso Hernández G.

Ana C. Coutigno Ramírez
Ana Domínguez
Ana María Lemus Estrada
Ana María González
Ana Martínez Ortega
Anabel Garrido
Andrés Puentes Melendres
Ángel Jácome Osorio
Antonio Tapia H.
Aram Isai Morales Palomares
Arelly Angulo Sánchez
Ariadna Yakira
Armando Álvarez Zavala
Armando R. Lara Valle
Arnulfo Bañuelos Pérez
Arturo Covarrubias H.
Arturo Morales Acosta
Arturo Polanco C.
Arturo Ranera González
Arturo Viazcán Yrizar
Baudelio Benites Gálvez
Belén Alicia Maya H.
Belén C. Couoh Amador
Benito del Águila
Bernardo C. Lucero
Bernardo de Jesús Saldaña Téllez
Bernardo Sánchez Ríos
Blanca M. Ávila C.
Brayan Flores Rodríguez
Brenda Flores
Brianda Hassel Fierro
Carla Yadira Hernández Aburto
Carlos A. Serra Martínez
Carlos A. Sánchez R.
Carlos F. Alfaro Esparza



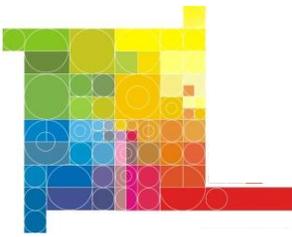
AGRADECIMIENTOS

Carlos Arreola Rizo
Carlos Eduardo Muñiz
Carlos Efraín Nieblas Ortiz
Carlos Flores Vázquez
Carlos A. Foo Kong
Carlos Graizbord
Carlos López Rodríguez
Carlos Navarro
Carlos R. Contreras Rodríguez
Carlos R. Garcia F.
Carlos Torres Torres
Carlos Villalobos Pérez
Carmen Avitia
Carmen Martínez Ontiveros
Carmen I. Romo
Carolina Chávez V.
Carolina Trejo Alba
Cecilia Moreno D.
César A. Vitela C.
César Flores Rodríguez
César Martínez P.
César Romeo Saucedo
César Villegas Campoy
Cinthia Paola G. Rochin
Cinthya Paz Rodríguez
Cithalli Esperanza E. Rico
Claudia Cabanillas G.
Claudio Arriola Guerrero
Clemente Villegas Ortiz
Crisángel Valdez del Real
Cristian David León A.
Cristina Villeda F.
Dafne Yuliet Rodríguez G.
Dana Lizbeth Ayala
Daniel de León Ramos
Daniel E. Rivera Basulto
Daniel Gómez Patiño
Daniel Peña
Daniel Sosa R.
Daniela Sepúlveda Ruiz
Dalia Salazar Ruvalcaba
David Jorge Lozano Pérez
David Navarro Herrera
David Peña
David Ruvalcaba Flores
David Saúl Guakil
Delia C. Castellanos Armendáriz
Delia Lucía A.
Delva Marilín López
Denisse Elena Arredondo
Diana Sánchez
Diego Ceballos
Djamel Eddine Toudert
Dora Deily E. Hernández
Dulce Victoria Ruíz León
Edgar Aldana Solís
Edgar Montiel Velázquez
Edilia Peña H.
Edmundo Ballet Gallardo
Edmundo Rodríguez Calvo
Eduardo Mora Isabeles
Eduardo Castro Jiménez
Eduardo Enrique Parra Romero
Eduardo Pérez
Efraín Muñoz Martín
Eleazar Castelo López
Elías Laniado Laborín
Elizabeth Ciprés River
Elizabeth R. Sosa Salgado
Elpidio Astraín Fraire
Emanuel Avilés A.
Emanuel de Jesús Gutiérrez
Enrique Esquivel Rodríguez
Enrique Cárdenas
Enrique Gómez Llanos
Enrique Jiménez
Ernesto Rubén León M.
Erick Ibarra Navarro
Erick Quevedo Márquez
Erika Chávez Nungaray
Erika Lemus
Esteban Alonso N.
Esteban R. Davis
Estefani Kasandra R.
Esther Pozo
Evelyn Enciso P.
Evelyn Yessenia López G.
Fabián Moran Rodríguez
Facundo Gámez
Fausto Armenta
Fausto Gallardo
Francisco J. Magdaleno Avalos
Francisco J. Parral
Francisco Martín Del Campo
Felipe Cuamea Velázquez
Felipe Elizondo
Felipe Soltero Rodríguez
Fernando Aveces M.
Fernando Cáneiz Montoy
Fernando del Rayo Ramírez
Filiberto Jaime González M.
Florencia García G.
Florencia Serrania Soto
Francisco De La Madrid



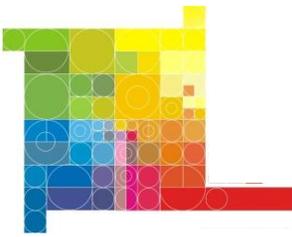
AGRADECIMIENTOS

Francisco Gómez Pérez
Francisco Martín del Campo
Francisco Javier Pujol Domínguez
Francisco Javier Jiménez G.
Francisco J. Magdaleno Avalos
Francisco Javier Rebelín J.
Francisco Navarro
Francisco Parral
Francisco Paul Gasca Torres
Francisco Rubio
Francisco Verduzco Ortiz
Freslinda Vera Zazueta
Gabriel Grajales
Gabriel Sánchez González
Gabriel Vázquez Murillo
Gabriela Korsi Monsiváis
Gabriela Grajales
Gerardo Medrano Villalobos
Gisela Casillas M.
Gladys Laya Magallanes
Greco Armando Castro Félix
Gregorio Barreto Luna
Gregorio Carranza Hernández
Gricel Torres Silva
Guadalupe Gutiérrez
Guadalupe R.
Guillu Cerecer
Guillermo A. Preciado Ruiz
Guillermo Aramburo Vizcarra
Guillermo Barrenechea
Guillermo Bracamontes Soto
Guillermo Caballero Herrera
Guillermo Camarillo
Guillermo Castañeda H.
Guillermo Castillo Cardona
Guillermo D.
Guillermo Guerrero Barbosa
Guillermo Núñez Romero
Guillermo R. Alfaro
Gustavo Huerta Martínez
Gustavo Torres
Héctor A. Caloca Galindo
Héctor Alejandro Molina
Héctor Cruz Aparicio
Héctor Esparza
Héctor J. Gámez Rodríguez
Héctor J. Vanegas
Héctor Lemus
Héctor Miguel Padilla Ojeda
Héctor Peterson Villalobos
Héctor Saúl Padilla
Héctor Valadez Franco
Henry Alberto Castro
Henry Eisenberg Glantz
Heriberto Barachona García
Hermila Tinoco Téllez
Hernán Ibañez
Hernando Durán Cabrera
Hosana Aime González
Humberto Briseño S.
Humberto Encinas Jacobo
Ignacio A. Martínez Luna
Ignacio Berumen Ramos
Ignacio Calderón Tena
Ignacio Jiménez Madrigal
Ignacio Martínez M.
Ignacio Ramos Murillo
Inés Favela Hernández
Irany Mayeli Sánchez
Irene Jiménez
Irlanda Muñoz
Irma Sofía Poeter
Isaac Roberto Aguilar
Isabel Castellanos
Isaura Vera Chávez
Ismael Grijalba Palomino
Israel González
Iván Borraz O.
Iveth Pimentel S.
Ivonne Anaya Gómez
Ivonne Diego Muñoz
J. René Jiménez Rafael
Jack Winer
Jaime Alonso
Jaime Griego Estrada
Janely Paola Pérez P.
Janeth Bañuelos
Jaqueline P. García
Javier Brown Guajardo
Javier Fimbrez
Javier Larios Castañeda
Javier Mendoza Correa
Javier Moreno Gámez
Javier Sandoval Félix
Javier Santillán Pérez
Javier Torres Alcalá
Jennifer Ariel Sánchez R.
Jessica Ibarra Ramonet
Jesús Alejandro
Jesús E. Martínez Vázquez
Jesús Javier Merino Duarte
Joana Yam Flores U.
Joaquín Felipe Palmer Arias
Joaquín H. Ibarra



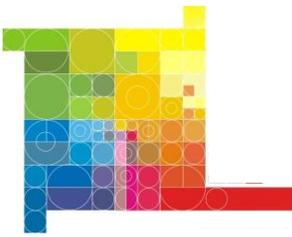
AGRADECIMIENTOS

Joaquín Ibarra Picos
Joel Montoya
Johan Morales Amador
Jonathan Brayan R. V.
Jorge Alberto Gutiérrez Topete
Jorge Arredondo U.
Jorge Cruz Fuentes
Jorge Francisco C.C.
Jorge F. Velázquez Reynoso
Jorge I. Moreno Carreño
Jorge Gutiérrez
Jorge Muñoz
Jorge Octavio Monraz S.
Jorge R. Villanueva
José Antonio Mendoza
José Barba Salazar
José Casillas Ruiz
José de Jesús Morales Ruedas
José Eduardo Arce S.
José Elizondo
José Francisco Patiño Estrella
José G. Luquín
José Gallicot
José Guadalupe Bustamante M.
José Humberto Murillo González
José Guadalupe Rodríguez R.
José Lara García
José López Castellanos
José Luis González
José L. Hernández S.
José Luis León Romero
José Luis López Gerardo
José Manuel Casillas M
José Manuel Jasso Peña
José M. Segovia
José Roberto Vázquez
José S. Estrada Ruiz
José V. Oliver López
Josefina Herrera
Joshua Philip Arellano C.
Josué Antonio R. L.
Juan Carlos Chairez Díaz
Juan Carlos Cuevas
Juan B. Lam Canto
Juan Manuel Durán Morales
Juan Manuel Plumeda Ramos
Juan Ramos Valdéz
Julia C. Cabrera Galván
Julia Cerrud Valles
Julián Torres R.
Julio César Partida V.
Julio C. Pulido Ramírez
Juventino Rivera
Karen Hernández L.
Karen Rojo Hernández
Karim Chalita Rodríguez
Karime Castro Gaxiola
Karina Estrada Robles
Keyla Rubí Liera H.
Kimberly Marleen Tirado R.
Lázaro E. Méndez Salas
Laura Cristina B.
Laura González Fraire
Laura Silva
Laura Torres
Leonardo Manzanos
Leopoldo Paz Aguilar
Lilia Moreno A.
Liliana González Ramos
Linda Maricela Martínez García
Linda Pimentel Serafín
Litzi Carmelita Vázquez
Liz Aimee U. Justo
Liz. Montserrat Oseguera C.
Lourdes Ortega García
Lourdes Verónica Valadez
Luis Ángel Solís Bonilla
Luis Alberto López Álvarez
Luis Bustamante
Luis Carlos Aztiazaran Orci
Luis Carlos Pelayo Sánchez
Luis Correa
Luis Delgado Argote
Luis Duarte Mora
Luis E. Alonso Nemer
Luis Elías Sanz
Luis Enrique Fernando Amaya
Luis Enrique García LL.
Luis Esteban Torres
Luis Humberto Pérez
Luis Ignacio López Moctezuma
Luis Jorge Robles Santana
Luz María Marez V.
M. Miroslava Limón Félix
Magdalena Sánchez_González
Manuel Francisco Aguilar Bojorquez
Manuel Antonio Gómez Chávez
Manuel Atamoros D.
Manuel Guevara Morales
Ma. Angulo Hernández
Ma. Antonieta Robles Barja
María Concepción Palafox G.
Ma. De Los Ángeles Hernández A.
Ma. Del Pilar Pérez Cano



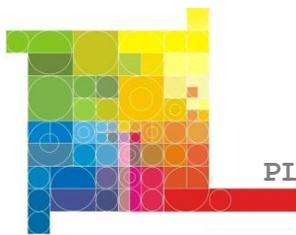
AGRADECIMIENTOS

Ma. Fernanda Vallín O.
María Guadalupe Álvarez Sánchez
Ma. Magdalena Sánchez G.
María Susana R. A.
Ma. Teresa De La Cruz
María Teresa Chaides
María Teresa Pérez
Mariana Brown M.
Mario Ortiz Villacorta L.
Marco A. Soubervielle
Marco Antonio Vizcarra Calderón
Marco De León
Marco Torres
María Chávez Pérez
María Dolores Franco Delgado
María Susana Rodín
Mariano Escobedo Lavin
Mario Díaz Solís
Mario Escobedo Carignan
Mario Torres
Mario Villalobos Lara
Mario Zavala Téllez
Martha A. Pedroza Vizcarra
Martha Mendoza Montes
Martín Alfredo García C.
Martín N. Acosta Martínez
Mauricio Zapata
Mayra Karina Robles Aguirre
Melisa I. Alcaraz Lira
Michelle B. Rodríguez Mora
Michelle Renee Guerrero
Michelle Rodríguez M.
Michelle Sánchez
Miguel A. López Arroyo
Miguel Ávila Mier
Miguel Higareda
Miguel Tapia
Miguel Velasco Bustamante
Miriam Josefina Ayón Castro
Missael A. Ortiz Sarabia
Moisés Ahumada Limón
Mónica Salazar Sandoval
Myrna Y. Borja
Nadia Cureño
Natalia N. Álvarez S.
Nefi Ibañez Biviano
Nelly Rodríguez A.
Néstor Alonso Cruz P.
Noemí Parra Buelna
Nora A. Martínez Santos
Nora Bringas
Norma Gruel
Octavio Méndez Sotever
Ofelia Rivera Martínez
Omar Contreras
Oscar A. Chávez Rodríguez
Oscar Ávila C.
Oscar Escalante C.
Oscar González Núñez
Osvaldo Leyva C.
Patricia Martínez Javier
Patricia Peterson V.
Patricia Rodríguez
Pedro Campos Montaña
Pietro Noe Madgaleno Silva
Pilar Olimpia Vargas M.
Rafael Solórzano
Ramón Medrano
Raquel Herrera Álvarez
Raquel Stabinsky
Raúl Ávila
Raúl Cárdenas Osuna
Raúl Corona
Raúl Islas Espinoza
Raúl Rebelín I.
Raúl V. Ferreira Oliva
Raúl Zúñiga
Raymundo Arnaiz
Raymundo Herrera L
René Ortiz González
Rene Pacheco M.
Ricardo Cabo
Ricardo Celis Medina
Ricardo Cortez S.
Ricardo Valenzuela
Ricardo Riesgo Q.
Ricardo Wong Jass
Rigoberto Díaz G.
Rita María Zurita Frías
Roberto Aldair R. L.
Roberto Anda
Roberto Castillo Udiarte
Roberto Gutiérrez A.
Roberto Puentes
Roberto Quero Santiago
Roberto Romandía T.
Rocío Angélica Ochoa Ochoa
Rocío Viridiana Bermúdez
Rodolfo Argote Gutiérrez
Rodolfo Castro S.
Rodolfo Jauregui
Rogelio Lavenant S.
Rogelio Villegas E.
Román A. Loaiza Velarde



AGRADECIMIENTOS

Ronald Aarón Sáenz
Rosa Velia López
Rubén E. Carrillo Ruiz
Rubén Fabián
Rubén Roa Dueñas
Rubén Salazar Limón
Rufo Ibarra Batista
Ruth Bejarano
Ruth Camacho Alcocer
Sabina Rodríguez de Santiago
Salvador Chiu Tamayo
Salvador Gómez Rocha
Salvador Victoria Servín
Samuel Díaz Hermosillo
Sandra Luz Figueroa Valadez
Santiago Flores
Sara Zepeda Domínguez
Saúl García Guillén
Saúl Guzmán García
Sergio Celiz Medina
Sergio Delgadillo Jaime
Sergio Eduardo Montes
Sergio García Picazo
Sergio Márquez B.
Sergio Miguel León
Sergio Sotelo Félix
Sevilla Miguel Ávila Niebla
Shirley Elizabeth V.
Sofía Zúñiga
Sonia Gladys Ruiz González
Steven Wright
Tanysha Irene Woelfl McCoy
Thalía Vargas
Tito Alegría
Tonatiah Guillén López
Venerando Olvera López
Verónica Ader.
Verónica Arleth Rodríguez
Verónica Chiquito Frías
Verónica Hernández Navarrete
Verónica Orozco Ávila
Vianey Hernández
Victor Alberto Magdaleno Ortega
Víctor Loza Bazán
Víctor Manuel Alaniz Morales
Víctor Ruiz Gesenius
Victoria Rocha G.
Vigilio Alberto Muñoz
Walter R. Zúñiga C.
Xavier Ibañez Veracimendi
Yasser Jaime Rivera Pérez
Yaquelín Itzel
Yazmín Vázquez
Yeikus Enrique Coutiño Ibarra
Yireli Sugeit
Yolanda Julissa Torres



El presente documento fue elaborado en el **Instituto Metropolitano de Planeación de Tijuana**, con la colaboración de IMPLAN de Playas de Rosarito y la Dirección de Administración Urbana de Tecate, bajo la supervisión de la Secretaría de Infraestructura y Desarrollo del Gobierno del Estado de B.C.

Gobierno del Estado:

Lic. José Guadalupe Osuna Millán
Dr. Victor Adán López Camacho
Lic. Mario Alberto Díaz Solís

Gobernador del Estado de B.C.
Coord. Gral. De Gabinete del Ejecutivo
Coord. de Proyectos Estratégicos del
Gabinete del Gobierno

SIDUE:

C.P. Carlos Flores Vásquez
Arq. Sergio Montes Montoya
Arq. Carlos López Rodríguez

Secretario de SIDUE
Sub Secretario
Director de Ordenamiento Territorial SIDUE

XX Ayuntamiento de Tijuana:

Li. Carlos W. Bustamante Anchondo
Lic. Antonio Cano Jiménez
Arq. David R. Navarro Herrera
Lic. Miguel Velasco Bustamante
Ing. Manuel Guevara Morales

Presidente Municipal
Coordinador Gabinete
SDUE
SEDETI
IMPlan Tijuana (Líder del Plan)

Equipo Técnico

IMPlan Tijuana:

Mtro. Rodolfo Argote Gutiérrez
Oc. Delia C. Castellanos Armendáriz
Arq. Alma Gloria Sevilla Vigil
Ing. Fausto A. Armenta Parra
Mtra. Hermila Tinoco Téllez
Lic. Baudelio Benites Gálvez
Lic. Nelly Rodríguez Avendaño
Lic. Liliana González Ramos
C.P. Rubén Enrique Carrillo Ruíz
Arq. Carmen Martínez Ontiveros
Ing. Pedro Campos Montaña
Arq. Luis Elias Sanz
Arq. Fernando Cañez Montoy
Arq. Freslinda Vera Zazueta

Coordinador Técnico
Secretaria Técnica
Mesa Desarrollo Urbano
Mesa Movilidad
Mesa Desarrollo Económico

Mesa Desarrollo Social

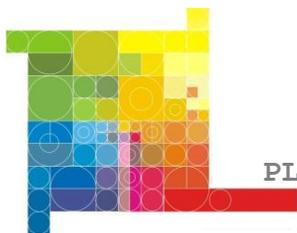
Mesa Institucional
Mesa Ambiental
Control y Seguimiento
Página Web
Apoyo Digital
Gerencia del Proyecto

IMPlan Playas de Rosarito:

Lic. César Villegas Campos

Administración Urbana Tecate:

Ing. Gabriel Vázquez Murillo
Arq. Ivonne Anaya Gómez



Consultores externos:

Rafael Pérez Fernández Asesor General
Ing. Ana Isabel Ascencio Pedraza Metodología
M. en C. Miguel Angel Grajeda Guzmán
Arq. Nora Elisa Márquez Carvajal
Arq. Adrian Gaeta Martínez
PAA S.A. de C.V.:

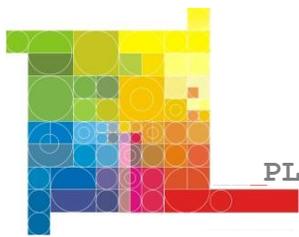
Arq. Víctor Samuel Piñera Ramírez
Dr. Arq. Elías Páez Frías
M. Ing. Tanya Piñera Palacios
M. Desarrollo Regional Eduardo Raya Reyes.
M. Lic. Julián León Manjarrez
Ocean. Enrique Villegas Ibarra
M. Lic. Karla Lorena Montaña Torres
C.P. Israel Montaña Hodgers
Arq. Carolina Rascón Campos
Lic. Francia Martínez Roa
Arq. Naddia Linares Beltrán

Consultores externos por Tecate y Playas de Rosarito

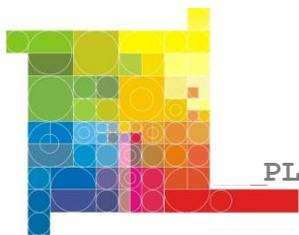
Nora A. Martínez Santos
Luis Jorge Robles S.

Consultor externo por Playas de Rosarito:

Ing. Henry Alberto Castro García
Lic. Adriana Madera Luna



- Alegría, T. (2000). Juntos pero no revueltos: ciudades en la frontera México-Estados Unidos. *Revista Mexicana de Sociología*, 62 (2), 89-107
- Ayuntamiento de Playas de Rosarito (1998), Plan Estratégico del Municipio de Playas de Rosarito. Playas de Rosarito, México: Autor.
- Ayuntamiento de Playas de Rosarito (2007). Programa de Desarrollo Urbano de Centro de Población de Playas de Rosarito 2000-2020. Playas de Rosarito, México: Autor
- Ayuntamiento de Tecate (2003). Programa de Desarrollo Urbano de Centro de Población de Tecate 2001-2022. Tecate, México: Autor
- Ayuntamiento de Tijuana-CDT (1994). Plan Estratégico del Municipio de Tijuana, B.C. Tijuana, México: Autor
- Ayuntamiento de Tijuana-CDT (2002). Plan Estratégico del Municipio de Tijuana, B.C. Tijuana, México: Autor
- Ayuntamiento de Tijuana (2003). Plan maestro de vialidad y transporte para la ciudad de Tijuana, B.C. Tijuana, B.C. Tijuana, México: Autor
- Ayuntamiento de Tijuana-CDT (2009). Plan Estratégico del Municipio de Tijuana, B.C. Tijuana, México: Autor
- Ayuntamiento de Tijuana (2009). Programa de Desarrollo Urbano de Centro de Población de Tijuana 2009-2030. Tijuana, México: Autor
- Ayuntamientos de Tijuana, Playas de Rosarito, Tecate y Cámara de Diputados (2009, Abril 21). Proyectos propuestos para la zona metropolitana Tijuana-Tecate-Playas de Rosarito. Ponencia presentada en el taller regional Políticas, Estrategias y Proyectos Estructurantes para la Zona Conurbada Tijuana, Tecate, Rosarito, Tijuana, México
- Borja, J. y Castells, M. (1997). Local y Global. La gestión de las ciudades en la era de la información. Madrid: Santillana de Ediciones, S.A.
- Fernández, José Miguel, 1997, "Planificación estratégica de ciudades", colección Proyecto y Gestión, Barcelona, Gustavo Gili Editores.
- Gobierno del Estado de Baja California (2004). Decreto de creación de la Subcomisión Intermunicipal de Conurbación Tijuana-Tecate-Playas de Rosarito. Baja California, México: Autor
- Gobierno del Estado de Baja California (2009). Decreto de creación del Consejo Metropolitano Tijuana-Tecate-Playas de Rosarito. Baja California, México: Autor
- Gobierno del Estado de Baja California (2009). Plan de Ordenamiento de Zona Conurbada Tijuana-Tecate-Playas de Rosarito. Baja California, México: Autor
- Gordon, M. (2004). Forecasting urban futures: a systems analytical perspective on development of sustainable urban regions. En M. Purvis y A. Grainger (Eds.), *Exploring Sustainable Development Geographical Perspectives* (pp. 99-127). Londres: Earthscan
- Páez, E. (2005). Procesos en la estructuración del espacio metropolitano. Hacia la definición de un modelo de planeación y gestión para la zona metropolitana Tijuana-Rosarito-Tecate, B.C. (Tesis de maestría, Universidad Autónoma de Baja California), Mexicali, México
- Paez, E. (2011). Accesibilidad y eficiencia de la forma urbana. Análisis de la interacción de los usos del suelo y la movilidad en el espacio metropolitano de



- Tijuana-Rosarito-Tecate. (Tesis de doctorado, Universidad Autónoma de Baja California), Mexicali, México
- Pujadas, Roma y Jaume Font (1998). Ordenación y Planificación Territorial. Editorial Síntesis, S.A. Madrid, España
 - Gobierno del Estado de Baja California, 2000. "Programa Regional de Desarrollo Urbano del Corredor Tijuana-Rosarito 2000", México, Autor
 - Sandag (2006). Economic Impacts of Wait Times at the San Diego–Baja California Border. Extraído de la página web de la Asociación de Gobiernos de San Diego: http://www.sandag.org/uploads/publicationid/publicationid_1205_5394.pdf
 - Sedesol-Inegi-Conapo (2004). Delimitación de Zonas metropolitanas en México 2000. Extraído de la página web del Instituto Nacional de Estadística Geografía e Informática: http://www.inegi.org.mx/est/contenidos/espanol/metodologias/otras/zonas_met.pdf
 - Sedesol-Inegi-Conapo (2007). Delimitación de Zonas metropolitanas en México 2005. Extraído de la página web del Consejo Nacional de Población: http://www.conapo.gob.mx/index.php?option=com_content&view=article&id=133&Itemid=292
 - UABC-SIDUE (2005). Gestión Territorial de la Zona Metropolitana Tijuana-Tecate-Rosarito. Mexicali, México: Autor
 - Un-Habitat (2009, Abril). Taller de Políticas, Estrategias y Proyectos Estructurantes para la Zona Conurbada Tijuana-Tecate-Playas de Rosarito. Tijuana, México