Periódico Oficial
del Estado de Baja California

Eugenio Elorduy Walther
Gobernador del Estado
José María Valdéz Morales
Director

Autorizado como correspondencia de segunda clase por la Dirección General de Correos el 25 de Marzo de 1953

Las Leyes y demás disposiciones obligan por el solo hecho de publicarse en este periódico.

Tomo CXII Mexicali, Baja California, 22 de abril de 2005. No. 19

Indice

SECCION I

PODER EJECUTIVO ESTATAL

SECRETARIA GENERAL DE GOBIERNO

ACUERDO DEL EJECUTIVO DEL ESTADO mediante el cual se aprueba **EL PROGRAMA PARCIAL DE MEJORAMIENTO PARA LA ZONA CENTRO DE LA CIUDAD DE TIJUANA, B.C., 2004-2005,** así como el documento que contiene dicho Programa.

EUGENIO ELORDUY WALTHER, GOBERNADOR DEL ESTADO, EN EJERCICIO DE LA FACULTAD QUE ME CONFIERE EL ARTÍCULO 49, FRACCIÓN I, DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE BAJA CALIFORNIA; Y CON FUNDAMENTO EN LO DISPUESTO POR LOS ARTÍCULOS 3 Y 9, DE LA LEY ORGÁNICA DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA DEL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA; 10 FRACCIONES VI, VII Y IX, 20 FRACCIÓN II, 26, 27, 28, 59 FRACCIÓN V, 83 Y 134, DE LA LEY DE DESARROLLO URBANO DEL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA, Y

CONSIDERANDO

PRIMERO.- Que el artículo 27, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la Ley General de Asentamientos Humanos, la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Baja California, y la Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Baja California, constituyen el marco jurídico fundamental conforme al cual los tres órdenes de gobierno, con la participación de la sociedad, dentro de un esquema de concurrencia y responsabilidades compartidas, enfrentan la problemática de los asentamientos humanos y el desarrollo urbano del país.

SEGUNDO.- Que el Plan Estatal de Desarrollo de Baja California 2002-2007, plantea como estrategia en materia de desarrollo urbano elaborar, actualizar y promover con visión a largo plazo y criterios de sustentabilidad, los instrumentos de planeación urbana, regional y sectoral, considerando la condición de Estado fronterizo, en coordinación con los distintos órdenes de gobierno y la participación de la sociedad.

TERCERO.- Que en este sentido, el Plan Estatal de Desarrollo de Baja California 2002-2007, determina que el desarrollo urbano debe impulsar una intensa vinculación entre los sectores público y privado, que permita garantizar dentro de un marco de sustentabilidad, el desarrollo ordenado e integral de la sociedad, con infraestructura, reservas territoriales y dotación de agua suficiente para atender las demandas de crecimiento del Estado.

CUARTO.- Que de acuerdo con los principios establecidos en la Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Baja California, el Plan Estatal de Desarrollo Urbano forma parte de los lineamientos conforme a los cuales debe llevarse a cabo el ordenamiento y regulación de los asentamientos humanos y el desarrollo urbano de los centros de población en el Estado, y que las autoridades correspondientes y la población en general, toman como medio oficial a fin de ajustar sus acciones a las previsiones del mismo.

QUINTO.- Que el desarrollo urbano sustentable se centra en la planeación e infraestructura para el desarrollo urbano, determinándose como agentes de transformación la planeación y administración del desarrollo urbano; desarrollo de vivienda y reservas territoriales; infraestructura y equipamiento; así como la dotación de agua y saneamiento.

SEXTO.- Que con el objeto de contar con un instrumento conforme al cual el Gobierno del Estado, el Municipio de Tijuana, Baja California, y los habitantes del mismo, participen eficazmente en la ordenación y regulación de los asentamientos humanos, el Ayuntamiento de

Tijuana, Baja California, de conformidad con la Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Baja California, elaboró y aprobó el Plan Municipal de Desarrollo Urbano de Tijuana, Baja California, del cual se desprende el Programa de Desarrollo Urbano del Centro de Población de Tijuana, Baja California 2002-2025, publicado en el Periódico Oficial del Estado el 13 de diciembre de 2002, apegándose a los objetivos, políticas y metas establecidas en el Plan Estatal de Desarrollo de Baja California 2002-2007 y en el Plan Estatal de Desarrollo Urbano de Baja California.

SÉPTIMO.- Que el eficaz cumplimiento de los objetivos de la planeación y regulación de los asentamientos humanos y el desarrollo urbano del Centro de Población de Tijuana, debe cimentarse en un objetivo y correcto ejercicio de las atribuciones que de acuerdo con la legislación vigente tienen a su cargo las distintas dependencias y entidades de la Administración Pública Estatal y Municipal, en una adecuada coordinación entre sí y de éstas con los particulares

OCTAVO.- Que el Comité de Planeación para el Desarrollo del Municipio de Tijuana, sometió a consulta, tanto de las dependencias e instituciones públicas federales, estatales y municipales, así como de la comunidad en general, el Programa Parcial de Mejoramiento para la Zona Centro de la Ciudad de Tijuana, Baja California 2004-2025, que regulará la zona centro de la ciudad de Tijuana, mismo que integra la modificación al Programa de Desarrollo Urbano del Centro de Población de Tijuana, Baja California 2002-2025, en cuanto a la estructura urbana propuesta de los Subsectores 5.1, 5.2, 5.3, 5.4, 5.5, 5.6, y 5.9, del Sector Cinco, de la Delegación Municipal Centro.

NOVENO.- Que de conformidad con los artículos 56, 58 y 59, de la Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Baja California, el Ayuntamiento de Tijuana, en Sesión de Cabildo de fecha 3 de noviembre de 2004, aprobó el Programa Parcial de Mejoramiento para la Zona Centro de la Ciudad de Tijuana, Baja California 2004-2025.

DÉCIMO.- Que la Comisión Coordinadora de Desarrollo Urbano del Estado, con el apoyo técnico y asesoría de la Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano del Estado, acordó en sesión celebrada el 23 de noviembre de 2004, mediante dictamen técnico, que el Programa Parcial de Mejoramiento para la Zona Centro de la Ciudad de Tijuana, Baja California 2004-2025, es técnicamente congruente con la planeación Estatal y Municipal.

DÉCIMO PRIMERO.- Que la planeación y programación en materia de desarrollo urbano, constituye un proceso permanente orientado a redefinir y fortalecer los instrumentos jurídicos, administrativos y operativos, en consonancia con una realidad social dinámica y cambiante; con este propósito, y de acuerdo con los principios establecidos en la Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Baja California, se establecen en el Programa Parcial de Mejoramiento para la Zona Centro de la Ciudad de Tijuana, Baja California 2004-2025, los lineamientos conforme a los cuales deberá efectuarse su evaluación y actualización, a efecto de que las autoridades correspondientes y la población en general cuenten en forma oportuna y suficiente con los medios de información, de manera que sus acciones se ajusten a las previsiones de dicho

Programa, y se incorporen solidaria y responsablemente a las tareas dirigidas al desenvolvimiento armónico e integral del Estado de Baja California; por lo que se expide el siguiente:

ACUERDO

PRIMERO.- Se aprueba la publicación del Programa Parcial de Mejoramiento para la Zona Centro de la Ciudad de Tijuana, Baja California 2004-2025, mismo que integra la modificación del Programa de Desarrollo Urbano del Centro de Población de Tijuana, Baja California 2002-2025, en cuanto a la estructura urbana propuesta de los Subsectores 5.1, 5.2, 5.3, 5.4, 5.5, 5.6, y 5.9, del Sector Cinco, de la Delegación Municipal Centro, conforme al cual el Gobierno Estatal y Municipal participarán en la planeación, ordenamiento y regulación de todas las acciones e inversiones que se ejecuten en el territorio del Municipio de Tijuana, Baja California, y deberán ajustarse a los objetivos, políticas, estrategias, acciones y demás disposiciones previstas o derivadas del referido Programa Parcial.

SEGUNDO.- El Programa Parcial de Mejoramiento para la Zona Centro de la Ciudad de Tijuana, Baja California 2004-2025, mismo que integra la modificación del Programa de Desarrollo Urbano del Centro de Población de Tijuana, Baja California 2002-2025, en cuanto a la estructura urbana propuesta de los Subsectores 5.1, 5.2, 5.3, 5.4, 5.5, 5.6, y 5.9, del Sector Cinco, de la Delegación Municipal Centro, tiene carácter obligatorio para los sectores público, social y privado, respecto a los objetivos, estrategias, programas y acciones que de dicho Programa Parcial se deriven, conforme a las disposiciones jurídicas aplicables.

ARTÍCULOS TRANSITORIOS

PRIMERO.- El presente Acuerdo entrará en vigor el día de su publicación en el Periódico Oficial del Estado.

SEGUNDO.- Publíquese, en forma abreviada, el Programa Parcial de Mejoramiento para la Zona Centro de la Ciudad de Tijuana, Baja California 2004-2025, mismo que integra la modificación del Programa de Desarrollo Urbano del Centro de Población de Tijuana, Baja California 2002-2025, en cuanto a la estructura urbana propuesta de los Subsectores 5.1, 5.2, 5.3, 5.4, 5.5, 5.6, y 5.9, del Sector Cinco, de la Delegación Municipal Centro, en el Periódico Oficial del Estado y en dos diarios de mayor circulación en la Entidad.

TERCERO.- Remítase al Congreso del Estado para su conocimiento, copia del Programa Parcial de Mejoramiento para la Zona Centro de la Ciudad de Tijuana, Baja California 2004-2025, mismo que integra la modificación del Programa de Desarrollo Urbano del Centro de Población de Tijuana, Baja California 2002-2025, en cuanto a la estructura urbana propuesta de los Subsectores 5.1, 5.2, 5.3, 5.4, 5.5, 5.6, y 5.9, del Sector Cinco, de la Delegación Municipal Centro; e inscríbase en el Registro Público de la Propiedad y de Comercio del Estado, dentro de los veinte días siguientes a la entrada en vigor del presente Acuerdo. Asimismo, póngase para consulta pública en las oficinas en donde se lleve su registro; en la Secretaría de

Infraestructura y Desarrollo Urbano; así como en las dependencias municipales que designe el Ayuntamiento de Tijuana, Baja California, según corresponda a su nivel de aplicación.

De conformidad con lo dispuesto por el artículo 49, fracción I, de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Baja California, imprímase y publíquese el presente Acuerdo para su debido cumplimiento y observancia.

DADO en el Poder Ejecutivo del Estado, en la Ciudad de Mexicali Baja California, a los veintitres días del mes de marzo del año dos mil cinco.

GOBERNADOR DEL ESTADO

EUGENIO ELORDUY WALTHER

SECRETARIO GENERAL DE GOBIERNO

BERNARDO H. MARTINEZ AGUIRRE

SECRETARIO DE INFRAESTRUCTURA Y DESARROLLO URBANO

ARTURO ESPINOZA JARAMILLO

INSTITUTO MUNICIPAL DE PLANEACIÓN
Tijuana Baja California, México

Programa Parcial de Mejoramiento para la Zona Centro de Tijuana, B.C.

2004 - 2025

Versión Abreviada

El H. Ayuntamiento de Tijuana presenta la

Versión Abreviada[1]

del

Programa Parcial de Mejoramiento para la Zona Centro de Tijuana, B.C. 2004-2025

[1] Derivada de la Versión Técnica del mismo Programa.
Nota: La numeración de tablas que se integran en la Versión Abreviada no sido la misma que la Versión Técnica

H. XVII AYUNTAMIENTO DE TIJUANA
2001-2004

C. JOSÉ DE JESÚS GONZÁLEZ REYES
Presidente Municipal

LIC. LUIS ALONSO MORLETT CORRALES
Secretario de Gobierno

ARQ. HÉCTOR MORENO NAVARRO
Secretario de Desarrollo Urbano

CRÉDITOS

ARQ. LUIS ALFONSO DUARTE MORA
Director IMPlan

EQUIPO TÉCNICO PARA LA REALIZACIÓN DEL PROGRAMA

M.U. ALONSO HERNÁNDEZ GÜITRÓN
Coordinación Técnica

LIC. BALDELIO BENITES GALVEZ
LIC. DELIA CRISTINA CASTELLANOS ARMENDÁRIZ
P. ARQ. ANA ELENA DOMINGUEZ NÚÑEZ
P. ARQ. LUIS JESÚS ELIAS SANZ
P. ARQ. ADRIÁN GAETA MARTÍNEZ
M.C. JUAN GALINDO SANTIAGO
LIC. MARIA AZUCENA GONZÁLEZ LOPEZ
M.D.R. ANA MARÍA LEMUS ESTRADA
P. ARQ. VANESSA MALDONADO SALINAS
ARQ. NORA ELISA MÁRQUEZ CARVAJAL
ARQ. HAYDEE MARTÍNEZ ESPINOZA
ARQ. IVONNE MARTÍNEZ NAVARRO
LIC. BLANCA LUCÍA MÉNDEZ CAREAGA
ARQ. VERONICA OROZCO AVILA
P. ARQ. JOSÉ LUIS PLASCENCIA LÓPEZ
LIC. FELICITAS RANGEL GONZALEZ
ARQ. ALMA GLORIA SEVILLA VIGIL

Consultoría Externa

ARQ. PIETRO NOE MAGDALENO SILVA
ING. JOEL MONTOYA MÉNDEZ
ARQ. PILAR PÉREZ CANO
ARQ. RAFAEL VALDIVIA REYES
CENTRO DE ESTUDIOS PARA EL DESARROLLO URBANO
CEDUV-SUMA S.C.

AGRADECIMIENTO POR SU APOYO EN EL SUBCOMITE SECTORIAL DE DESARROLLO URBANO

CTT
COTUCO
CMIC
CANACINTRA
CANIRAC
SIDUE TIJUANA
INFONAVIT
CANADEVI
UABC
IIA
ICBC
ASOCIACION DE COMERCIANTES PLAZA SANTA CECILIA
ASOCIACION DE COMERCIANTES TURISTICOS DE TIJUANA
COLEGIO DE ARQUITECTOS DE TIJUANA, AC
COLEGIO DE ARQUITECTOS DEL MUNICIPIO DE TIJUANA
COLEGIO DE INGENIEROS CIVILES DE TIJUANA, AC
COLEGIO DE NOTARIOS DE TIJUANA
TELNOR
CTE
CESPT
COMPAÑIA DE GAS DE TIJUANA
SECTURE

ÍNDICE GENERAL

1 **Fundamentación, Motivación**
1.1 Bases Jurídicas y Contexto de Planeación
1.1.1 Bases Jurídicas
1.1.2 Contexto de Planeación
1.2 Metodología
1.3 Definición del Área de Estudio
1.4 Antecedentes Históricos
1.5 Ámbito Urbano, Metropolitano y/o Transfronterizo

2 **Diagnóstico**
2.1 Medio Natural
2.1.1 Elementos del Medio Natural
2.1.1.1 Fisiografía y Topografía
2.1.1.2 Geología y Suelos
2.1.1.3 Hidrología Superficial
2.1.2 Contaminación Ambiental
2.1.2.1 Contaminación por Residuos Sólidos
2.1.2.2 Contaminación por Emisiones a la Atmósfera
2.2 Análisis Demográfico y Socioeconómico
2.2.1 Aspectos Demográficos
2.2.2 Aspectos Económicos
2.2.2.1 Actividad Económica
2.2.2.2 Distribución Territorial de la Actividad Económica
2.2.2.3 Actividad Económica por Sector de Actividades
2.2.2.3.1 Sector Servicios
2.2.2.3.2 Sector Comercio
2.2.2.4 Perfil de Unidades Empresariales Establecidas y Transeúntes
2.2.2.5 Población Ocupada y su Distribución de Ingresos
2.2.3 Aspectos Sociales
2.2.3.1 Grupos Vulnerables
2.2.3.2 Seguridad Pública
2.3 Estructura Urbana
2.3.1 Usos del Suelo
2.3.1.1 Patrón de Usos del Suelo
2.3.1.2 Intensidad de Uso del Suelo
2.3.1.3 Distribución de los Usos del Suelo por Zonas
2.3.1.4 Valores del Suelo
2.3.1.5 Tenencia de la Tierra
2.3.2 Vialidad
2.3.2.1 Estructura de la Red Vial
2.3.2.2 Funcionamiento de la Red Vial
2.3.2.3 Administración del Tránsito
2.3.2.4 Infraestructura de Apoyo al Tránsito
2.3.3 Transporte
2.3.3.1 Transporte Público de Pasajeros
2.3.3.1.1 Red de Transporte Autobús
2.3.3.1.2 Red de Transporte Microbús
2.3.3.1.3 Red de Transporte Taxi
2.3.3.1.4 Ubicación de Cierres de Circuito y Sitios de Transporte Público
2.3.3.1.5 Zonas de Ascenso y Descenso de Pasajeros
2.3.3.1.6 Aspectos Operacionales del Transporte Público
2.3.3.1.7 Horario de Servicio
2.3.3.1.8 Tiempo total de Viaje
2.3.3.1.9 Frecuencia del Servicio

2.3.3.2 Otros tipos de Transporte
2.3.3.2.1 Transporte de Carga
2.3.3.2.2 Transporte de Materiales Peligrosos
2.3.3.2.3 Transporte Turístico
2.3.4 Infraestructura y Servicios
2.3.4.1 Red de Agua Potable
2.3.4.2 Red de Drenaje Sanitario
2.3.4.3 Red de Alcantarillado Pluvial
2.3.4.4 Alumbrado Público
2.3.4.5 Red de Electricidad
2.3.4.6 Red de Gas
2.3.4.7 Recolección de Basura
2.3.4.8 Redes de Telefonía
2.3.4.9 Televisión por Cable
2.3.5 Equipamiento Urbano
2.3.5.1 Subsistema Educación
2.3.5.2 Subsistema Cultura
2.3.5.3 Subsistema Salud
2.3.5.4 Subsistema Asistencia Social
2.3.5.5 Subsistema Comercio
2.3.5.6 Subsistema Abastos
2.3.5.7 Comunicaciones
2.3.5.8 Transporte
2.3.5.9 Recreación
2.3.5.10 Deporte
2.3.5.11 Subsistema Administración Pública
2.3.5.12 Servicios Urbanos
2.3.6 Vivienda
2.3.7 Imagen Urbana
2.3.7.1 Elementos que estructuran la Imagen Urbana
2.3.7.1.1 Nodos
2.3.7.1.2 Ligas (sendas vehiculares y peatonales)
2.3.7.1.3 Hitos
2.3.7.1.4 Bordes
2.3.7.1.5 Distritos
2.3.7.2 Sitios Patrimoniales
2.3.7.3 Espacio Público
2.3.7.3.1 Función de los Espacios Públicos
2.3.7.3.2 Elementos de los Espacios Públicos
2.3.7.3.3 Deterioro de la Imagen Urbana
2.4 Riesgo y Vulnerabilidad
2.4.1 Riesgos Naturales
2.4.1.1 Riesgos Geológicos
2.4.1.2 Riesgos Hidrometeorológicos
2.4.2 Riesgos Socio-organizativos y Vulnerabilidad
2.4.3 Riesgos Químicos (explosiones e incendios)
2.4.3.1 Por Líneas de Conducción de Energía Eléctrica de Alta Tensión
2.4.3.2 Por Usos Especiales (industrias, gasolineras y establecimientos peligrosos)
2.4.3.3 Transporte de Materiales Peligrosos
2.4.3.4 Infraestructura y Equipamiento Preventivo
2.5 Desarrollo Institucional
2.5.1 Aspectos Administrativos y de Gestión
2.6 Diagnóstico Pronóstico Integrado
2.6.1 Ubicación del Cruce Fronterizo
2.6.2 Localización del Transporte
2.6.3 Reestructuración Urbana
2.6.3.1 Turismo

2.6.3.2 Servicios Médicos
2.6.3.3 Talleres Mecánicos
2.6.3.4 Zona de Tolerancia
2.6.3.5 Habitacional
2.6.4 Infraestructura
2.6.5 Riesgos

3 **Pronóstico**
3.1 Aspectos Socioeconómicos
3.1.1 Crecimiento Poblacional
3.1.2 Actividad Económica
3.2 Planificación
3.2.1 Requerimiento de Suelo
3.3 Requerimiento de Vivienda
3.4 Requerimiento de Infraestructura
3.5 Requerimiento de Vialidad y Transporte
3.5.1 Vialidad
3.5.2 Transporte
3.6 Requerimiento de Equipamiento Urbano
3.7 Requerimiento de Imagen Urbana
3.8 Requerimiento de Desarrollo Institucional
3.9 Medio Ambiente
3.9.1 Requerimientos del Medio físico y Ambiental para la ZC
3.9.2 Contaminación
3.9.3 Riesgo y Vulnerabilidad

4 **Estrategia**
4.1 Visión
4.2 Estrategia de Desarrollo Urbano
4.2.1 Objetivos Generales
4.2.2 Objetivos Particulares
4.3 Estrategia Económica y Social
4.4 Proyectos Estratégicos
4.5 Estrategia Normativa
4.5.1 Disposiciones para el Desarrollo Urbano
4.5.1.1 Disposiciones para la Valoración de Equipamiento
4.5.1.2 Valoración de Servicios de Infraestructura
4.5.1.3 Valoración del Medio Físico
4.5.1.4 Valoración de la Configuración Topográfica
4.5.1.5 Cálculo de Densidad
4.5.1.6 Normas para Regular las Envolventes de Edificación
4.5.1.7 Normas y Disposiciones para regular la Intensidad de Uso de Suelo
4.5.1.8 Programas Parciales Comunitarios
4.5.1.9 Estudios de Impacto Urbano
4.5.1.9.1 Aspectos que se analizarán en el Estudio de Impacto Urbano
4.5.2 Uso de Suelo
4.5.2.1 Zonificación
4.5.2.2 Densidades de Ocupación
4.5.3 Disposiciones de Uso de Suelo
4.5.3.1 Matriz de Compatibilidad
4.5.3.2 Disposiciones Generales
4.5.3.2.1 Para todos los Distritos
4.5.3.3 Disposiciones específicas por Distrito
4.5.3.4 Matrices e Compatibilidad
Distrito 1
Distrito 2
Distrito 3

Distrito 4
Distrito 5
Distrito 6
Distrito 7
4.5.4 Disposiciones de Vialidad
4.5.4.1 Disposiciones Generales
4.5.4.1.1 Planeación del Sistema Vial.
4.5.4.1.2 Circulación vial
4.5.4.1.3 Circulación peatonal.
4.5.4.1.4 Cruce fronterizo
4.5.4.1.5 Infraestructura de apoyo al tránsito.
4.5.5 Disposiciones de Transporte
4.5.5.1 Disposiciones Generales
4.5.5.1.1 Transporte Público de Pasajeros
4.5.5.1.2 Transporte de carga
4.5.5.1.3 Transporte de residuos peligrosos
4.5.5.1.4 Transporte turístico
4.5.5.1.5 Derecho de Vía de Ferrocarril
4.5.5.2 Disposiciones específicas de Vialidad y Transporte
4.5.6 Disposiciones de Imagen Urbana
4.5.6.1 Disposiciones Generales
4.5.6.2 Disposiciones Específicas
4.5.7 Disposiciones para Zonas y Sitios Históricos y Culturales
4.5.8 Disposiciones para Anuncios, Rótulos y similares
4.5.8.1 Disposiciones Generales
4.5.8.2 Disposiciones Específicas
4.5.9 Disposiciones para Mobiliario Urbano
4.5.10 Disposiciones para Control del Ruido
4.5.11 Disposiciones para Uso y aprovechamiento de Zonas de Riesgo o Condicionadas
4.5.12 Disposiciones para Infraestructura de Agua Potable, Alcantarillado y Drenaje Sanitarios, Hidráulica y Eléctrica

5 **Programación-Corresponsabilidad**
5.1 Programa de Suelo
5.2 Programa de Vivienda
5.3 Programa de Infraestructura
5.4 Programa de Desarrollo Social
5.5 Programa Económico
5.6 Programa de Vialidad
5.7 Programa de Transporte
5.8 Programa de Equipamiento Urbano
5.9 Programa de Administración para el Desarrollo
5.10 Programa de Medio Ambiente
5.11 Programa de Imagen Urbana
5.12 Proyectos Estratégicos

6 **Instrumental**
6.1 Instrumentos Jurídicos
6.1.1 Procedimiento para dar vigencia jurídica al Programa Parcial
6.1.2 Reglamentación del Programa Parcial
6.1.3 Nuevos Instrumentos Reglamentarios
6.1.4 Actualización de Instrumentos Jurídicos Vigentes
6.2 Instrumentos Administrativos
6.2.1 Instancias responsables del Programa Parcial
6.2.2 Mecanismo de Coordinación Intersectorial Gubernamental
6.2.3 Figuras Operativas que Impulsen el Desarrollo de La ZC
6.2.4 Mejorar Procesos Administrativos

6.2.5 Facilidades Administrativas para Trámites en la ZC ... ...

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla No. 1A	Bases Jurídicas y Contexto de Planeación
Tabla No. 1D	Uso de Suelo de acuerdo con el PDUCPT
Tabla No. 1C	Usos No Permitidos de acuerdo con el PDUCPT
Tabla No. 3	Despoblamiento por Zonas y Crecimiento Económico
Tabla No. 4	Estructura de la Población, año 2000
Tabla No. 5	Comparativo de Actividad Económica 1994 1999
Tabla No. 6	Ventajas comparativas por Sector de Actividad por Zonas
Tabla No. 7	Predios con Uso de Servicios
Tabla No. 8	Productos y Servicios que ofrece la Zona al Sector Turístico
Tabla No. 9	Predios con Uso Comercial
Tabla No. 10	Vendedores en Vía Pública por Categoría
Tabla No. 11	Giros Comerciales por Modalidad Comercial
Tabla No. 12	Vendedores en Vía Pública por Categorías en sus Diversas Modalidades Comerciales y Sexo
Tabla No. 13	Predios con Uso Industrial
Tabla No. 14	Población Económicamente Activa
Tabla No. 15	Población Económicamente Activa Ocupada por Sector de Actividad
Tabla No. 16	Población Ocupada y su Distribución de Ingresos
Tabla No. 17	Distribución Uso del Suelo Actual
Tabla No. 18	Análisis de Coeficientes
Tabla No. 19	Zona 1. Cruce fronterizo
Tabla No. 20	Zona 2. Tolerancia
Tabla No. 21	Zona 3. Comercio y Servicios de Turismo
Tabla No. 22	Zona 4. Habitacional
Tabla No. 23	Zona 5. Equipamiento y Habitacional
Tabla No. 24	Zona 6. Servicios y Comercio (Servicios de Salud)
Tabla No. 25	Zona 7. Comercio y Servicios
Tabla No. 26	Estructura de la Red Vial
Tabla No. 27	Cruces Históricos Fronterizos hacia San Ysidro
Tabla No. 28	Aforo Vehicular en el Puente México. (veh/hora)
Tabla No. 29	Puntos con mayor índice de accidentes en la Zona Centro
Tabla No. 30	Puentes Vehiculares Zona Centro
Tabla No. 31	Puentes Peatonales Zona Centro
Tabla No. 32	Vialidades Utilizadas por las Rutas de Transporte Público en la Zona Centro
Tabla No. 33	Modos de Transporte
Tabla No. 34	Cierres de Circuito por Modalidad
Tabla No. 35	Comparativo de los Sitios de Transporte por Modalidad en la Zona Centro
Tabla No. 36	Nivel de Servicio del Transporte Público
Tabla No. 38	Educación
Tabla No. 39	Cultura
Tabla No. 40	Salud
Tabla No. 41	Asistencia Social
Tabla No. 42	Comercio
Tabla No. 43	Abastos
Tabla No. 44	Comunicaciones
Tabla No. 45	Transporte
Tabla No. 46	Recreación
Tabla No. 47	Deporte
Tabla No. 48	Administración Pública
Tabla No. 49	Servicios Urbanos
Tabla No. 55	Edificios catalogados como Históricos
Tabla No. 56	Edificios Representativos y Simbólicos
Tabla No. 57	Monumentos Históricos Simbólicos Escultóricos

Tabla No. 58	Calles Peatonales
Tabla No. 59	Tendencia y Proyección de Población
Tabla No. 60	Requerimiento de Superficie por Uso al 2025
Tabla No. 61	Necesidad de la Vivienda
Tabla No. 62	Requerimiento de Equipamiento Urbano
Tabla No. 63	Requerimientos de Medio Ambiente en las Siete Zonas
Tabla No. 64	Densidades Ponderadas para Densidad Media
Tabla No. 65	Densidades Ponderadas para Densidad Alta
Tabla No. 66	Habitacional Unifamiliar
Tabla No. 67	Habitacional Multifamiliar
Tabla No. 68	Uso Industrial
Tabla No. 69	Comercio Grupo 1
Tabla No. 70	Comercio Grupo 2
Tabla No. 71	Comercio Grupo 3
Tabla No. 72	Comercio Grupo 4
Tabla No. 73	Servicio Grupo 1 y2
Tabla No. 74	Servicio Grupo 3
Tabla No. 75	Servicio Grupo 4
Tabla No. 76	Requerimiento ara Estacionamiento
Tabla No. 77	Resumen de superficies para uso de suelo
Tabla No. 78	Relación de frentes para estacionamiento
Tabla No. 79	Parámetros de Operación, autobus
Tabla No. 80	Parámetros de Operación, minibus
Tabla No. 81	Parámetros de Operación, taxis de ruta fija
Tabla No. 82	Ventajas y Desventajas para los modos de transporte
Tabla No. 83	Matriz de Compatibilidad de Anuncios, Rótulos y Similares para cada Distrito
Tabla No. 84	Programa de Suelo
Tabla No. 86	Programa de Vivienda
Tabla No. 87	Programa de Infraestructura
Tabla No. 88	Programa de Desarrollo Social
Tabla No. 89	Programa Económico
Tabla No. 90	Programa de Vialidad
Tabla No. 91	Programa de Transporte
Tabla No. 92	Programa de Equipamiento
Tabla No. 93	Programa de Administración del Desarrollo Urbano
Tabla No. 94	Programa de Medio Ambiente
Tabla No. 95	Programa de Imagen Urbana
Tabla No. 96	Programa de Proyectos Estratégicos

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura No. 1	Delimitación del Área de Estudio
Figura No. 2	Mapa del Pueblo de Zaragoza, Primer Plano de Tijuana
Figura No. 3	Area de Estudio en el Contexto Regional
Figura No. 7	Vista Aérea del Flujo Vehicular proveniente de las carreteras estatales I- 5 y 805 hacia la Puerta México (San Diego, CA – Tijuana, Baja California)
Figura No. 8	Flujos vehiculares provenientes de la Garita de San Ysidro
Figura No. 14	Coeficiente de Ocupacion del Suelo COS
Figura No. 15	Coeficiente de Utilizacion del Suelo CUS
Figura No. 16	Modos de Edificación (esquemas de planta)
Figura No. 17	Esquema Instrumental

Indice de Planos

Plano 01	Localización Regional
Plano 02	Programa Parcial de Mejoramiento de la Zona Centro de Tijuana
Plano 03	Topografía
Plano 14	Usos de suelo actuales
Plano 15	Coeficiente de ocupación del suelo
Plano 16	Coeficiente de utilización del suelo
Plano 17	Estructura de la [illegible]
Plano 36	Vivienda, calidad [illegible] construcción
Plano 38	Imagen Urbana
Plano 39	Sitios patrimoniales
Plano 40	Riesgo por [illegible] potencial de [illegible]
Plano 41	Suelos con potencial [illegible]
Plano 42	Potencial de desl[illegible] de laderas
Plano 44	Potencial de riesgo [illegible] uso industrial y servicios médicos
Plano 45	Diagnóstico Prom[illegible] integrado
Plano 46	Estructura urbana propuesta
Plano 47	Distritos y polígonos del primer cuadro de la ciudad
Plano 48	Estructura vial propuesta
Plano 49	Rutas de Transporte propuestas
Plano 50	Ruta Turística propuesta
Plano 51	Proyectos estratégicos

I. FUNDAMENTACIÓN, MOTIVACIÓN.

La región fronteriza, Tijuana-San Diego, es un ámbito urbano singular, donde ocurren y concurren una infinidad de intercambios de diversa índole. Las condicionantes globales del mundo actual, las condiciones y diferencias de las políticas nacionales y las diferencias estructurales de cada país a través del tiempo han ido dejando una huella muy singular que se puede leer a través de la dinámica conformación del ambito urbano de esta región.

En el marco regional y metropolitano la Zona Centro de la ciudad de Tijuana (ZC), entendida en sus inicios como la totalidad de la ciudad, experimentó varios cambios a través del tiempo dando como resultado un paulatino proceso de pérdida de centralidad y, con ello, el deterioro en algunas de sus áreas (ver plano No. 1, *Localización Regional*). El deterioro del ámbito urbano, su desvaloración, ha permitido que se convierta en un espacio urbano alternativo a la periferia, caracterizándose como un espacio receptor de grupos sociales desfavorecidos y de actividad económica informal.

La ZC reviste su relevancia en el reconocimiento de su localización geográfica en el ámbito internacional, del impacto y la trascendencia que tiene en la región y el país, así como la valoración del origen histórico que posee. Por lo tanto, la relevancia histórica de la zona origen de la ciudad, demanda conservación y mejoramiento. Al mismo tiempo existe un requerimiento solicitn de la ZC para convertirse en un centro dinámico, moderno y funcional que aproveche las ventajas comparativas de su localización estratégica: atenderlo presupone la propuesta de una visión de las condiciones globales, en un proceso de planeación regional que tiene su concreción en una actuación local.

El H. Ayuntamiento de Tijuana, a través del Instituto Municipal de Planeación (IMPlan), se ha dado a la tarea de elaborar el Programa Parcial de Mejoramiento para la Zona Centro de Tijuana, B.C. 2004-2025 (PPMZCTBC), en respuesta a lo dispuesto en a) el *Programa de Desarrollo Urbano del Centro de Población de Tijuana, Baja California* (PDUCPT, BC) actualización 2002-2025[1]; y b) El Plan Estratégico de Tijuana (PET) 2003-2025.

El primero señala en el Nivel Estratégico que es objetivo del PDUCPT impulsar el desarrollo económico sustentable a través de Proyectos Estratégicos y para ello se propone generar zonas de servicios de alta calidad y la rehabilitación y revitalización urbana, contempla a la ZC como uno de los ocho proyectos estratégicos que ayudarán a la consolidación del centro de población a través de la instrumentación de programas y acciones específicas de manera más coordinada, agrupada y puntual, de cada política, estrategia y programa, en busca de contar con una planeación, armónica y sustentable de las diversas zonas de Tijuana. Por su parte el PET, en el apartado de Proyectos Impulsores del Desarrollo Urbano reconoce la necesidad de elaborar un programa parcial de ordenamiento para la ZC.

Lo anterior, argumenta de manera general la necesidad y oportunidad de disponer de un instrumento jurídico-técnico y así establecer de manera ordenada las acciones referentes a la planeación del desarrollo urbano de esta área de la ciudad, para iniciar el mejoramiento y revalorización de la ZC a través de un marco facilitador adecuado y ordenado del desarrollo.

1.1 Bases Jurídicas y Contexto de Planeación.

1.1.1 Bases Jurídicas.

La instrumentación del *Programa* se establece dentro del marco legal del Sistema Nacional de Planificación que parte de los artículos 27, 73, y 115 de la Carta Magna, y encuentra sus bases jurídicas en la Ley General de Asentamientos Humanos donde se detallan los principios fundamentales del desarrollo urbano. Así, con las disposiciones referidas se motiva a las autoridades a tomar la participación activa que el momento y las necesidades del país exigen; y se confiere a dichas autoridades del suficiente respaldo jurídico para que su actuación se encuentre sustentada por el principio de la legalidad, garantía propia de los regímenes democráticos.

Con relación a la actuación del Municipio de Tijuana y el PPMZCTBC en materia de asentamientos humanos tienen su sustento legal en los siguientes ordenamientos jurídico

[1] Periódico Oficial del Estado de Baja California (POE) No. 54, publicado el 13 de diciembre del 2002. Tomo CIX. *Programa de Desarrollo Urbano del Centro de Población de Tijuana* (PDUCPT); actualización 2002-2025. Fe de Erratas POE publicada en fecha 7 de marzo del 2003 e inscrito en el Registro Público de la Propiedad y el Comercio el 27 de marzo del 2003, bajo la partida n 5314802

Tabla No. 1.A. *Bases Jurídicas y Contexto de Planeación.*

Ámbito Federal	▪ Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos[2] ▪ Ley General de Asentamientos Humanos[3] ▪ Ley General del Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente[4].	▪ Plan Nacional de Desarrollo 2001-2006. ▪ Programa Nacional de Desarrollo Urbano 2001-2006
Nivel Estatal	▪ Constitución Política del Estado de Baja California[5] ▪ Ley de Planeación del Estado de Baja California[6] ▪ Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Baja California[7] ▪ Ley de Protección al Ambiente para el Estado de Baja California[8] ▪ Ley del Régimen Municipal para el Estado de Baja California[9] ▪ Ley General de Transporte Público del Estado de Baja California[10]. ▪ Ley del Patrimonio Cultural del Estado de Baja California[11]	▪ Plan Estatal de Desarrollo de Baja California 2001-2006 ▪ Plan Estatal de Desarrollo Urbano de Baja California 2001-2006.
Nivel Municipal	▪ Programa de Desarrollo Urbano del Centro de Población para la Ciudad de Tijuana (PUCPT 2002-2023)	▪ Plan Municipal de Desarrollo de Tijuana, B.C. 2001-2004[12] ▪ Programa de Desarrollo Urbano de Centro de Población de la ciudad de Tijuana (PDUCPT 2002-2023)[13] ▪ Plan Estratégico de Tijuana 2003-2025.
Ámbito Transfronterizo		▪ Acuerdo entre las ciudades de Tijuana y San Diego en el Campo de la Planificación y Coordinación Binacional[14] ▪ Carta de Intención del Comité Bi-Estatal de Asesoría Técnica en Vialidad y Transporte (BTTAC, por sus siglas en inglés)[15] ▪ Acuerdo para la Cooperación Binacional entre las ciudades de San Diego y Tijuana[16]
Ámbito Transfronterizo		▪ Plan Parcial de la Línea Internacional, Conurbación Tijuana-San Diego[17] ▪ Informe Preliminar del Programa de Trabajo[18] ▪ Consejo Regional de Puertos de Entrada Tijuana-San Diego-Tecate[19]

Fuente: IMPlan, recopilación de ordenamientos jurídicos (Planes, Programas, Leyes, etc.)

---

[2] Diario Oficial de la Federación (DOF), 3 de febrero de 1983

[3] DOF publicada el 26 de mayo de 1976, reformada el 21 de julio de 1993. Con las reformas y adiciones a los artículos de la Constitución, y en particular al artículo 73, del 6 de febrero de 1976, se expide la Ley General de Asentamientos Humanos, cuya última reforma fue publicada el día 21 de julio de 1993

[4] DOF, publicada el 28 de enero de 1988, y reformada el 13 de diciembre de 1996

[5] POE, publicada el 16 de agosto de 1953, última actualización del 2003

[6] POE publicada el 30 de junio de 1983

[7] POE publicada el 31 de enero de 1977, reformada el 24 de junio de 1984.

[8] POE publicada el 30 de noviembre del 2001.

[9] POE publicada 15 de octubre de 2001

[10] POE No. 23 de fecha 10 de agosto de 1982, Sección II, Tomo LXXXIX

[11] POE de fecha 18 de agosto de 1995, No. 39, Tomo CII

[12] POE publicado el 12 de abril del 2002

[13] POE No. 54, publicado el 13 de diciembre del 2002, Tomo CIX. Fe de Erratas POF publicada en fecha 7 de marzo del 2003 e inscrito en el Registro Público de la Propiedad y el Comercio el 27 de marzo del 2003, bajo la partida #5314832

[14] Firmado el 14 de abril de 1993 por el Presidente Municipal de Tijuana, y la Alcaldesa de la ciudad de San Diego, Ca

[15] Firmado el 6 de mayo de 1996 por los titulares en materia de Planeación del Desarrollo Urbano, Vialidad y Transporte de los estados de California y Baja California, en específico, de los municipios de Tijuana y Rosarito, del condado de San Diego y de la ciudad de San Diego

[16] Firmado el 31 de julio de 1996 por la Alcaldesa de la ciudad de San Diego y el Presidente Municipal de Tijuana. Manifiesta la disposición de las autoridades de ambas ciudades a continuar y ampliar los beneficios de la coordinación cordial y eficaz logrados a través del Comité Binacional de Planeación y Coordinación

[17] En el marco del Comité Binacional de Planeación y Coordinación, el Grupo Conjunto de Trabajo de Usos del Suelo y Vivienda fue formado el 25 de junio de 1997 por el Coordinador de Direcciones del XV Ayuntamiento de Tijuana y el Co-Chair de la ciudad de San Diego

[18] En el marco del Comité Binacional de Planeación y Coordinación, como parte de los trabajos para la elaboración del Plan Parcial de la Línea Internacional, Conurbación Tijuana-San Diego, se presenta este informe con la definición de metas y objetivos del plan y del límite del área de estudio

[19] Creado en el marco de las relaciones binacionales entre los gobiernos de los Estados Unidos y de México, se establecio en 1993 por los cónsules generales en San Diego y Tijuana ante la junta de directores y/o otras autoridades de temas relacionados a la operación de los puertos de entrada en la región

1.1.2 Contexto de Planeación.

Por su parte el PPMZCTBC considera para su elaboración lo establecido en el marco del Sistema de Planeación Democrática de los ámbitos nacional y estatal, integrándose para este apartado las directrices y condicionantes relativas a la planeación del desarrollo urbano.

A partir de la Estrategia Normativa definida en el PDUCPT (actualización 2002-2025) este *Programa* establece normatividad específica –misma que integra el Capítulo 4, *Estrategia*. A continuación se enuncian de manera generalizada aquellos lineamientos que respecto al PDUCPT deberán sustituirse y que serán aplicables en el polígono de estudio. :

- Desarrollo Urbano: se establecieron disposiciones generales para acciones de urbanización y de edificación. Las disposiciones para la valoración de equipamiento, servicios de infraestructura, medio físico y configuración topográfica se atenderán conforme a lo dispuesto en el PDUCPT.
- Uso del Suelo: de acuerdo con los planos No. 77 y 80 del PDUCPT denominados Carta Urbana y Delegación Centro, respectivamente, el polígono de estudio se ubica en el Sector 5 e integra 7 Subsectores 5.1, 5.2, 5.3, 5.4, 5.5, 5.6 y 5.9 con los usos de:

Tabla No. 1.9, Uso de Suelo de acuerdo con el PDUCPT

Sector	Subsector	Uso de Suelo PDUCPT
5	5.1	(HMU) Habitacional Medio Unifamiliar Equipamiento Especial Mixto
	5.2	Equipamiento Mixto
	5.3	Comercio y Servicios
	5.4	Comercio y Servicios Equipamiento
	5.5	Comercio y Servicios Equipamiento
	5.6	Areas Verdes Comercio y Servicios Equipamiento
	5.9	(HAM) Habitacional Alta Multifamiliar Comercio y Servicios, Equipamiento

En el PPMZCT se redistribuyeron los 7 Subsectores mencionados anteriormente, que para efectos de análisis se denominan Distritos. Para cada uno de estos se definió una Matriz de Compatibilidad de Usos; a diferencia de la Matriz del PDUCPT (elaborada para cada Delegación) para este Programa se definió a nivel Subsector (nivel manzana):

- Usos permitidos: los que se enuncian en las matrices de compatibilidad (apartado 4.5.3.1);
- Usos no permitidos: de los usos generales que enuncia la Matriz en el PDUCPT y que no se permiten en este polígono son:

Tabla No. 1.10, Usos No Permitidos de acuerdo con el PDUCPT

Uso General	Clasificación		Uso Específico
Industrial	Industria de Riesgo		- Maquiladora y de Transformación - Patio Municipal (Corralones) - Vertedores y Desmanteladeros
	Industria de Alto Riesgo		- Industria de Riesgo (explosión, contaminación y extracción)
	Agroindustria		- Establos y empaques - Forrajes - Corrales de engorda - Horticultura y/o Vivero - Establos, Granjas y Cilos
Equipamiento y Servicios	Comercio y Servicios	Vecinal	- Tianguis o Mercado Sobre Ruedas
		Distrital	- Trailer Park - Campamentos - Y Casas de Huéspedes - Centro Vacacional - Cementerios

Continúa Tabla No. 1.C. Usos No Permitidos de acuerdo con el PDUCPT

Equipamiento y Servicios	Comercio y Servicios	Central	- Rastros y Empacadoras
	Deporte y Recreación	Distrital	- Campo de Golf - Balnearios Públicos - Ciclopistas
		Central	- Zoológico
	Servicios Urbanos	Central	- Basurero, Rellenos Sanitarios y Plantas de Tratamiento de Basura - Emergencias y Protección Civil
	Comunicación y Transporte	Regional	- TV y/o Radio - Terminal Aérea - Muelle Turístico, Marina
Especial			- Centro y o Almacén de Hidrocarburos (petróleo, gas natural y butano) - Plantas, estaciones y Subestaciones - Torres, Mástiles y Antenas - Plantas de Tratamiento de Aguas Negras - Cárcamos y Bombas

- Usos condicionados: se establecieron 296 condicionantes, mismas que se refieren a restricciones de algunas de las actividades que conforman los usos específicos, restricciones de frentes de predio, de superficie, etc.

Respecto a las densidades, este PPMZCT a define los Distritos donde se permite el uso habitacional con la siguiente clasificación (no se incluye la densidad baja que enuncia el PDUCPT):

- HMU Habitacional Media Unifamiliar
- HAU Habitacional Alta Unifamiliar
- HMM1 Habitacional Media Multifamiliar Horizontal
- HMM2 Habitacional Media Multifamiliar Vertical
- HAM1 Habitacional Alta Multifamiliar Horizontal
- HAM2 Habitacional Alta Multifamiliar Vertical

Los coeficientes de ocupación y utilización (COS) y (CUS) para los usos habitacionales se conservan como en el PDUCPT. En este sentido, el PPMZCT se definió un Polígono de Densificación en el que se establecen para los usos industriales, de comercio y servicios, coeficientes diferentes a los definidos en el PDUCPT así como para el resto del polígono de aplicación.

Se definen disposiciones generales para los usos de suelo habitacional, industrial y de equipamiento y servicios. Asimismo se establecen aquellas disposiciones generales que serán aplicables a todos los Distritos y aquellas que se aplicarán por Distrito (disposiciones específicas):

- Respecto a la vía pública: se definen disposiciones generales y de planeación del sistema vial así como la definición de vialidades con preferencia a la circulación vehicular y peatonal. Además las disposiciones específicas establecen los lineamientos para estudios y proyectos de infraestructura vial (modificaciones geométricas, cambio de sentido, nomenclatura vial, señalamiento, estacionómetros, etc.). Se define el requerimiento de espacios para estacionamiento de conformidad con los usos permitidos, tanto para el Polígono de Densificación como para todo el polígono de aplicación de este *Programa*. Para los proyectos viales se retoman disposiciones del PDUCPT y el apego a la normatividad aplicable.
  En las disposiciones específicas se establecen condicionantes y restricciones para usos tales como zonas de ascenso y descenso de transporte público de pasajeros, actividades comerciales (ferias, exposiciones, mercado sobre ruedas, etc.).
- Con relación al transporte: a través de las disposiciones generales se establecen lineamientos para los diversos tipos de transporte (público de pasajeros, carga, residuos peligrosos, turístico) así como para sus modalidades (taxi, autobús, minibuses, etc.); además del equipamiento para su operación como son los paraderos de transporte, terminales y el mobiliario urbano necesario. En las disposiciones específicas se definen restricciones y condicionantes para las áreas de ascenso y descenso, de apeadero, etc.
- En imagen urbana: se consideraron disposiciones ya definidas en el PDUCPT; sin embargo, se definen disposiciones específicas para zonas turísticas.
- Para anuncios, rótulos y similares: se definieron disposiciones generales respecto a lo que señala el Reglamento de Rótulos, Anuncios y Similares, aplicables a todo el polígono de aplicación y se presenta una Matriz de Compatibilidad con los 7 Distritos donde se establecen aquellos que son permitidos, no permitidos y los condicionados; estos últimos con relación a los frentes de vialidades, polígono del Centro Histórico, polígono del Primer Cuadro de la Ciudad, restricciones de frente hacia vialidades que funcionan como

corredores en la ciudad, etc. En las disposiciones específicas se establecen las prohibiciones de algunos tipos de anuncios así como la necesidad de coordinación y congruencia en las autorizaciones de la zona del polígono federal (área de la Garita de San Ysidro).

1.2 Metodología.

Un proyecto de reactivación urbana como éste, que dentro de sus propósitos está lograr también la reactivación económica de la ZC implica el análisis de condiciones, factores, circunstancias, características y definitorias de este espacio. Cualquier acción o estrategia no deberá perder de vista el contexto físico, social y económico.

Muchos de los aspectos que se ahondan a lo largo de este *Programa* forman parte ya de la conciencia de los residentes y visitantes de la ciudad de Tijuana, pero hasta ahora no se había recopilado, sistematizado y analizado con la amplitud correspondiente a la magnitud del problema.

El *Programa* nació con la concepción de atender inicialmente la problemática observada con relación a la imagen urbana. Con esta inquietud, se elaboró un primer borrador (2001) que atendería la realización de algunas obras y acciones urbanas en torno a las cuales se llevaron a cabo varias actividades por parte de los miembros del Comité de Turismo y Convenciones de Tijuana (COTUCO), el Administrador Municipal y varios técnicos municipales, estatales y federales.

Durante este proceso, surge la necesidad de elaborar un *Programa Parcial de Desarrollo Urbano* que reconozca estas acciones, que se han venido realizando de manera aislada, y plantea la necesidad de incorporar una visión integral de la problemática urbana en la Zona. Con estas inquietudes, el IMPlan retoma propuestas y reformula el programa planteando como objetivos la reestructuración urbana y reactivación económica, buscando con ello, emprender un esfuerzo de planeación de largo plazo que contribuya al mejoramiento integral de la ZC.

Con esta visión se elaboró el presente *Programa*, tomando en cuenta los siguientes aspectos metodológicos:

1. La metodología oficial de la Secretaría de Desarrollo Social (SEDESOL) que coincide con los manuales tradicionales de la Secretaría de Asentamientos Humanos y Obras Públicas (SAHOP)[20], en la consideración de los niveles o etapas contenido de programa: Diagnóstico, Pronóstico, Normativo, Estratégico, Implementación, Corresponsabilidad y Evaluación.
2. Los términos de referencia emitidos por la SEDESOL, donde destaca como aspecto fundamental en el análisis del área de estudio la metropolización de Tijuana.
3. La elaboración de insumos para estudiar la reactivación económica que permitieran la identificación de una propuesta de aprovechamiento de las ventajas comparativas derivadas de una localización estratégica.
4. La generación de información primaria a través de la formulación, aplicación y procesamiento de encuestas en el área de estudio: a) "Encuesta de Vivienda"[21] (residentes); b) "Encuesta de Actividad Económica"[22]; (establecimientos comerciales); c) Encuesta a Visitantes o Transeúntes"[23]; además un registro de usos del suelo resultado de "Levantamiento de Usos de Suelo"[24] y "Encuesta a Estacionamientos Públicos de Cuota"[25].
5. La consulta de información con distintas dependencias del gobierno municipal, la Delegación Municipal Centro (DMC), gobierno Estatal y Federal, organismos, asociaciones y comités.
6. La utilización del Sistema de Información Geográfico (SIG)[26] como instrumento metodológico principal en el análisis, sistematización y modelación de variables urbanas y socioeconómicas.
7. La congruencia con los distintos niveles de planeación, municipal, estatal y federal, los horizontes de planeación de 2003-2025.

El resultado de todas estas consideraciones y análisis, es un *Programa* que presenta un diagnóstico-pronóstico de la ZC que identifica la problemática principal en los rubros urbanos, usos del suelo, vivienda, infraestructura, estacionamientos, vialidad, transporte, imagen urbana, señalización, vía pública, etc. A partir del planteamiento de una estrategia general dirigida a una reestructuración urbana se atiende, la identificación de polígonos de actuación, el

[20] Dirección General de Planeación de Centros de Población, *SAHOP, Manual para la elaboración de planes de desarrollo urbano para centros de población*, SAHOP, México, 1981 y Dirección General de Planeación de Centros de Población, *SAHOP, Manual para la elaboración de planes parciales de desarrollo urbano*, SAHOP, México, 1982.

[21] IMPlan, Comité de Planeación de Desarrollo Municipal (COPLADEM), "Encuesta de Vivienda", Dirección de Administración Urbana (DAU) para residentes de colonia Zona Norte, junio del 2003.

[22] IMPlan, COPLADEM, "Encuesta de Actividad Económica" para establecimientos del área de estudio del Programa, fueron aplicadas un total de 639 encuestas, en octubre del 2003.

[23] IMPlan, "Encuesta a Visitantes o Transeúntes" en el área de estudio del Programa, aplicada en junio del 2003.

[24] IMPlan, "Levantamiento de Usos de Suelo" de predios ubicados dentro del área de estudio del Programa, con registro de la información de los usos de suelo, lote por lote en sus distintos niveles de edificación, de fecha abril del 2003.

[25] IMPlan, "Encuesta a Estacionamientos Públicos de Cuota", junio del 2003.

[26] Información obtenida utilizando el Sistema de Información Geográfica (SIG), del Environmental Systems Research Institute (ESRI).

reconocimiento de vocaciones y potenciales económicos a impulsar, así como el planteamiento de una estrategia normativa sintetizada en una matriz de compatibilidad de usos del suelo. Se establece un nivel programático que propone en todos los componentes la sistematización de tareas a realizar. Finalmente se plantea un nivel de instrumentación que proporcionará elementos para la conformación de una figura administrativa que dé seguimiento y cumplimiento al Programa.

1.3 Definición del Área de Estudio.

Límites del Polígono del PPMZCTBC (ver Plano No. 2, Límite del Polígono del Programa Parcial de Mejoramiento de la Zona Centro de Tijuana, B.C.):

- *Al Norte* con el borde físico y político formado por el borde Internacional y parte de la Av. Internacional.
- *Al Oeste* con el borde natural formado por la topografía y la delimitación de la Colonia Castillo.
- *Al Suroeste* la delimita una sección de la Colonia Linda Vista considerándose solamente el área de impacto de la Vialidad Primaria (calle 2ª) y la Casa de la Cultura localizada en la Colonia Altamira.
- *Al Sur* el límite mismo de la Colonia Zona Centro teniendo como borde natural la topografía y como borde artificial el Blvr. Agua Caliente.
- *Al Este* el límite de la "Zona Este" hasta el Blvr. Sánchez Taboada continuando la delimitación con el Puente México.
- *Al Noroeste* siguiendo por el perímetro de la DMC localizándose aquí la colonia Cuauhtémoc hasta llegar a la Garita Internacional.

El área de estudio de este *Programa* cuenta esta conformado por las colonias Castillo, Zona Norte, Zona Centro, Empleados Federales, Zona Este, y parte norte de las colonias Alemán, Altamira e Independencia así como parte de la colonia Cuauhtémoc, Linda Vista y Zona Urbana Río Tijuana. En ésta se localizan 201 manzanas y representa el 18% de la superficie total de la DMC; cuenta con una superficie aproximada de 450.306ha de las cuales 289 ha son ocupadas por usos urbanos representando el 64.18% de la superficie total y el 35.80% ocupada en vialidades y canal. Se ubican 4 701 predios.

Figura No. 1. *Delimitación del área de estudio (respecto a la Delegación Municipal Centro, DMC)*

1.4 Antecedentes Históricos.

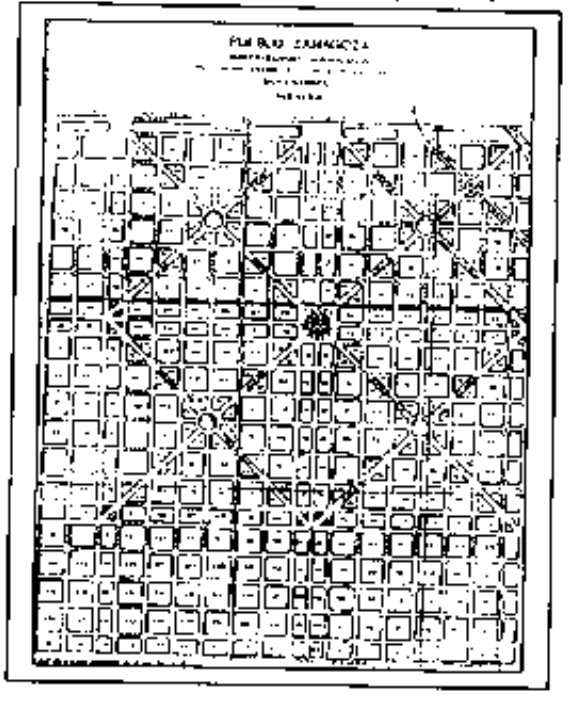
La ciudad de Tijuana nace a fines del siglo XIX, asentándose en el lecho del Río Tijuana y posteriormente, debido a una creciente del Río, se reubica en el lugar que hoy se conoce como ZC de la ciudad infeudándose la dotación de infraestructura y equipamiento urbano. Se considera como fecha de fundación de Tijuana, el 11 de julio de 1889[27], año en que se registró una población de 242 habitantes[28] (ver figura No. 2).

Tijuana tuvo, desde sus inicios, un crecimiento acorde a los acontecimientos en el vecino país, y muy principalmente en el Estado de California, EUA, de esta manera el desarrollo urbano de la ciudad está dado por épocas o etapas, que han generado una respuesta arquitectónica. A partir del año de su fundación al año de 1984 la ciudad ha experimentado diversos acontecimientos históricos que han incidido en el crecimiento y la transformación del área de estudio.

Los primeros asentamientos en la ciudad ocurrieron alrededor del cruce fronterizo Tijuana-San Ysidro, la Av. Olivera (hoy Av. Revolución) y la calle 2ª; creando la ZC, cuyo crecimiento, al igual que el de toda la ciudad, se encuentra vinculado directamente con las políticas adoptadas por el gobierno estadounidense y por los esfuerzos de la Federación por integrar y aprovechar la ubicación estratégica de la región en apoyo al crecimiento económico del país.

Es esta primera vinculación que en un inicio definió el espacio físico del área de estudio de la ZC para este *Programa*, el cual difiere, en parte, de una concepción tradicional de centro urbano como punto central de la mancha urbana: su conformación responde a una serie de circuitos o recorridos, generalmente relacionados con un punto de partida la Garita Internacional, lo cual enfatiza la importancia del intercambio que se realiza a diario entre los dos países y el rol que mantiene la ciudad dentro del sistema de ciudades más importantes del Pacífico. En los últimos años la ciudad se ha convertido en un destino muy atractivo para los inmigrantes e inversionistas lo cual explica por qué la tasa de crecimiento demográfico es de las más altas en el país.

Figura No. 2. *Mapa del Pueblo de Zaragoza, primer plano de Tijuana*



[27] Propuesta de Declaratoria de Centro Histórico de la ciudad de Tijuana, B.C., marzo del 2003.

[28] Padilla Corona, Antonio, *Inicios urbanos del norte de Baja California: influencias e ideas 1821-1900*, UABC, 1993, 129-136. En esa misma fecha se confirma el convenio que concluyó con el deslinde de los terrenos del ejido Tijuana, que sostuvieron los herederos de Don Santiago Argüello. A dicho convenio se anexó un plano de fecha 15 de julio del mismo año, con el nombre del Mapa del Pueblo de Zaragoza, su elaboración quedó a cargo del Ingeniero Ricardo Orozco.

1.5 Ámbito Urbano, Metropolitano y/o Transfronterizo.

Ámbito Urbano.

No se puede hablar del ámbito urbano de Tijuana, sin reconocer que desde su origen se encuentra ligado al ámbito transfronterizo a través de intercambios sociales, económicos, culturales con los Estados Unidos, en particular con el Sur de California. Tampoco se puede omitir que el acelerado crecimiento urbano de la ciudad[29], ha sido resultado de la atracción que ejerce esta frontera en el proceso de desarrollo desigual del país; por consecuencia, el impacto que experimenta la ciudad, obliga a reconocer en años recientes la conformación de una zona metropolitana y el proceso de conurbación con los Municipios de Playas de Rosarito y Tecate.

La identificación de distintas zonas en la ciudad advierte una distribución funcional de actividades habitacionales, comerciales, de servicios e industriales que explican la formación de subcentros en la estructura urbana. Así, a la Zona de Otay se le reconoce por su localización industrial, educativa, habitacional y la ubicación de una Garita Internacional; la Zona Río, como el nuevo centro de Tijuana, localiza oficinas de gobierno, centros comerciales, de servicios y en menor medida habitacionales; La Mesa, por su mayor concentración de actividades comerciales, industriales y habitacionales es identificada como una de las zonas más dinámicas de la ciudad; la Zona de Playas de Tijuana alberga principalmente zonas habitacionales, de servicios, y la Zona San Antonio de los Buenos, localiza en su espacio mayores usos habitacionales, industriales y de servicios.

En este contexto la ZC continúa conservando funciones de carácter central en actividades que conserva ligadas al turismo transfronterizo. Las actividades económicas de origen robustecen actualmente la vocación central de terciarización de la economía del lugar, la ubican y la distinguen con relación a otras áreas de la ciudad. Este lugar sigue siendo el sitio de trasbordos más importante hacia cualquier punto de la ciudad.

Ámbito Metropolitano.

Las tres escalas del gobierno del territorio:[30] *Metropolitano, Central* y *Barrial*; son un punto de partida conveniente a analizar para entender la condición metropolitana de la ciudad de Tijuana; en primer término lo *Metropolitano*, que hoy en día el desarrollo de ciudades medianas y grandes necesariamente se acercan a la solución de sus problemáticas desde el desarrollo regional metropolitano, y a la diversificación y multiplicación de centralidades en el territorio, en este ámbito interactúan, componentes estructurales, estructura urbana y redes que dan funcionalidad al territorio, así como un estructura económica-productiva y una estructura social.

El área *Central*, las transformaciones y creaciones de nuevos desarrollos en la ciudad han ido conduciendo a la constitución de un ámbito urbano de múltiples centralidades en donde la "Zona Centro" es una centralidad que disputa su lugar en este espacio metropolitano. Esa exigencia de ser el área central de una zona metropolitana demanda la atención integral de la problemática urbana de conservar un patrimonio cultural, social de un centro tradicional y al mismo tiempo tiene el requerimiento de un centro moderno con actividades de potencial económico de vinculadas a demandas locales pero también y en mayor medida transfronterizas.

La dimensión *Barrial*, que se refiere a " ... *las tendencias descentralizadoras que exige dotar a los barrios de centralidades y ejes urbanos potentes y que deben concebirse además como actuaciones estructurantes de la ciudad.*"[31], éste puede considerarse como un punto de partida para estimular la descentralización y, sobre todo, aprovechar las tramas urbanas existentes para la incorporación de nuevos usos y actividades que conlleve el reconocimiento de los valores culturales, la dignificación del los valores patrimoniales, además de estimular la diversidad de funciones y el arraigo.

Ámbito Transfronterizo.

Las ligas transfronterizas que, de origen, caracterizan a Tijuana, han definido una interdependencia que se manifiesta en una conformación urbana que enfrenta fuertes demandas de suelo para vivienda, equipamiento, infraestructura, comercio y servicios, en los que necesariamente se requiere un esfuerzo de planeación integral en la ciudad, pero también en el ámbito binacional.

En este sentido los impactos son importantes, las consideraciones metropolitana y transfronteriza conlleva, no sólo el ámbito de Tijuana, sino el de dos regiones metropolitanas, o una *región metropolitana transfronteriza*, Tijuana-San Diego, en donde las condiciones y los factores que se ven imbricados, de estructura urbana y redes de estructura económica y estructura social, son distintos y que resaltan por sus diferencias, pero que, finalmente se encuentran formando parte de este sistema urbano singular (tareas de planeación integral y sistematizada de impacto no solo a la ZC sino a la ciudad: usos del suelo, aspectos ambientales e infraestructura).

---

[29] La zona de mayor crecimiento en la década 1990-2000, la zona oriente de la ciudad, que localiza grandes zonas con usos habitacionales, comerciales e industriales es visualizada como una zona de mayor crecimiento.

[30] Borja, Jordi. *El gobierno del territorio y la urbanización en los desafíos de la urbanización latinoamericana*. Barcelona, España. 2000. p. [illegible]

[31] Ibidem.

2. DIAGNÓSTICO.

2.1 Medio Natural.

En este rubro se hará un análisis de las características físicas y geográficas donde se localiza la zona de estudio, integrando una descripción sobre algunas de sus principales características topográficas, hidrológicas y geológicas más dominantes.

2.1.1 Elementos del Medio Natural.

El área de estudio de la ZC comprende una zona delimitada primeramente con base a criterios de tipo físico, y posteriormente conforme a otros criterios fundamentales: El criterio de continuidad y vínculo con las áreas circundantes (zonas de influencia subregional), y el criterio de coherencia con las zonas de influencia y la zona de intervención propuesta.

2.1.1.1 Fisiografía y Topografía.

Para el caso de los criterios de tipo físico, se identifican dos unidades morfológicas básicas: 1a) la zona de valle del Río Tijuana, y, 2a) la zona de colinas altas que se encuentran bordeando la parte oeste del área de estudio, y que conforman los rasgos fisiográficos o geomorfológicos del área. Esta sección comprende una zona de terrazas aluviales que bordean el área, la cual se ubica sobre la planicie aluvial, en sentido Noroeste Sudeste abarcando el flanco del río y extendiéndose más allá de los límites de la zona de estudio.

Paralelamente y bordeando la zona de terrazas aluviales, se identifica una porción de lomas altas que abarca todo lo largo del sector y se extiende más allá de sus límites hacia los sectores 14 y 18 de la Delegación Municipal La Mesa.[32] Esta franja de terrazas, está subdividida en tres secciones: 1a) zona de colinas altas con pendientes moderadas a suaves, ubicadas en la parte Noroeste del sector; 2a) zona de colinas altas con pendientes escalonadas hacia el Sudeste del sector; y, 3a) hacia la parte media de ambas se abre paso una sección angosta de lomas altas erosionadas y cañones que se originan al Sur de sector de la Delegación San Antonio de los Buenos (las lomas altas favorecen visuales que ofrecen vistas panorámicas de la ciudad, sin embargo, el escaso ordenamiento, la mezcla de usos, y la saturación de anuncios comerciales, disminuyen el valor potencial de este aspecto).

La presencia de vegetación nativa es muy rara, encontrándose algunos ejemplares aislados en zonas de cañones de taludes; en el caso de estas zonas no se tiene registro oficial de su existencia y, por tanto, tampoco cuentan con un programa de atención.

En cuanto a su topografía, en general, la ZC exhibe poca pendiente, salvo en la sección de terrazas aluviales y en las áreas ocupadas por cañadas y cañones, en donde puede observarse pendientes abruptas que dan paso a las zonas bajas. Una buena parte de estos terrenos presentan escurrimientos y bajadas de agua durante época de lluvias, estas zonas generalmente presentan problemas por las prácticas de manejo inadecuadas y la construcción inapropiada de casas habitación; la mezcla de usos representa también riesgos sobre todo en áreas que presentan lotificaciones irregulares y falta de servicios o equipamiento adecuado. Se puede decir que la mayor parte del polígono de estudio no presenta problemas por topografía, pero sí influye notablemente en la circulación de vientos (ver plano No. 3, *Topografía*).

2.1.1.2 Geología y Suelos.

La composición de los suelos en la ZC, presenta una correlación directa con la geología descrita para la zona, la cual se conforma de depósitos arenosos de origen aluvial que están asociados con la configuración fisiográfica de la zona, la presencia del arroyo y su zona de inundación. Estos depósitos pertenecen a la formación *San Diego Superior*, cuyos materiales se componen de arenascas de grano fino a medio, y paraconglomerados con capas delgadas de limos plásticos y arcillas de baja compacidad, dada la edad reciente de su formación (edad cuaternaria), éstas están localizadas particularmente en la sección de terrazas aluviales.

Los suelos se clasifican como inorgánicos[33] pues se componen de arenas sueltas, y se integran dentro del grupo de materiales de tipo aluvial licuable.[34] Las características mecánicas y geológicas de estos suelos[35] pueden favorecer los problemas de licuación de suelos.

---

[32] Para mayor información consultar Plano No. 17, Carta Urbana del PDUCPT 2002-2025

[33] Ver clasificación definida en el PDUCPT 2002-2025.

[34] Estos sedimentos presentan inestabilidad cuando se encuentran saturados de agua y su capacidad de cohesión disminuye. Aunados a movimientos sísmicos pueden dar lugar a los fenómenos de licuación mismos que reducen la capacidad de carga de los materiales sedimentarios, lo que genera inestabilidades en los apoyos de los cimientos y por ende fallas en las estructuras.

2.1.1.3 Hidrología Superficial.
A nivel del comportamiento de la subcuenca hidrológica, el "sistema centro" en donde se inserta el polígono de estudio, se tiene considerado como una subcuenca potencialmente peligrosa, debido al alto nivel de transformación que esta ZC presenta. En esta subcuenca se estima que un 44.48% de las zonas tienen problemas de inundación, 72.08% son zonas propensas a deslaves y 65.73% presentan zonas con derrumbe de casas;[36] esta condición contribuye a que áreas de la ZC se vean afectadas por inundaciones y escurrimientos provenientes de las partes topográficamente más altas.

2.1.2 Contaminación Ambiental[37].
2.1.2.1 Contaminación por Residuos Sólidos.
El problema más evidente de contaminación ambiental en la ZC está dado por la basura. Por lo general este problema se asocia directamente con la operación deficiente de los sistemas de recolección de basura; sin embargo, la información revisada permite señalar que este factor no es la causa principal de esta problemática.

Hasta hace apenas unos meses, los residuos se recolectaban con apoyo de un sistema de contenedores, actualmente estos se han sustituido en el área central de la ZC por recipientes de menor tamaño ubicados en las aceras para evitar la acumulación de residuos y malos olores en puntos fijos, la proliferación de fauna nociva y la presencia de indigentes que hacen saqueo de los contenedores, buscándose así una atención más cómoda y directa para los usuarios.[38]

2.1.2.2 Contaminación por emisiones a la atmósfera.
El diagnóstico de la situación prevaleciente en la ZC respecto a la contaminación atmosférica se realizó sobre la base de dos aspectos principales: *La calidad ambiental*, evaluada a través de la incidencia de vehículos en la Zona, y el *impacto de las actividades comerciales y de servicios* sobre el ambiente. Actualmente los niveles de contaminación del aire en la zona se desconocen a ciencia cierta[39], pues no se cuenta con indicadores o datos pormenorizados sobre los controles a los que se sujetan las distintas actividades comerciales y de servicios que operan en la ZC.

Algunos elementos que pueden ser tomados como "indicadores" se basan en los efectos sobre las plantas, que pueden verse afectadas por la acción de gases como el monóxido de carbono, y el hollín negro que se deposita en las hojas de los árboles dándoles un aspecto sucio y deteriorado, llegando a afectar el crecimiento mismo de la planta. Asimismo se observa un efecto sobre las fachadas y ventanales de edificios, en particular sobre monumentos con valor histórico o artístico. Indicadores como el aumento de padecimientos respiratorios en menores de edad, en adultos o personas sensibles, tampoco se tiene, pues las estadísticas de tipo epidemiológicas asociadas con problemas de contaminación son aspectos que no se están realizando particularmente.

Fuentes Fijas (Sector Industrial y Comercial).
La emisión de agentes contaminantes generados por actividades de tipo comercial que no presentan un control estricto de sus emisiones (humos, aguas residuales y residuos sólidos), aparte de generar contaminación, malos olores y mala imagen, favorece la insalubridad de los alimentos que se venden en vía pública, y por esto representan un riesgo para la salud.

En el caso de los sectores industrial y comercial (giros menores), no se cuenta con registros de cómo ha ocurrido su desarrollo y en qué medida éste ha contribuido a la contaminación ambiental. El uso del suelo más solicitado es el de talleres mecánicos, seguido por las clínicas, hospitales y farmacias[40], dato interesante desde el punto de vista de los peligros que estas actividades entrañan para la ZC, tomando en cuenta que la aplicación de medidas de control sanitario no está lo suficientemente evaluada (ver apartado de *Riesgo y Vulnerabilidad 2.4*).

---

[36] La descripción de las características y la clasificación de los tipos de suelos en la ciudad así como su distribución en cuatro grandes zonas, se basa en el trabajo de García Fons *Apuntes de Geotecnia en Tijuana*. 1996

[37] COLEF- Ayuntamiento *Diagnóstico preliminar del comportamiento de las cuencas urbanas de Tijuana, durante los eventos del 5 y 8 de febrero de 1998*

[38] En este apartado se intenta caracterizar el problema de la contaminación ambiental en la ZC visto como una problemática que amenaza las actividades productivas de la Zona, identificando principales características, amenazas e impactos a la calidad ambiental de la zona, a fin de que se puedan determinar vínculos con los aspectos económicos, evaluar niveles de deterioro, así como los niveles de actuación requeridos por parte de las dependencias de la administración pública tanto de nivel Estatal como Municipal

[39] En la ZC se encuentran varios callejones que sirven de enlace entre una calle y otra en donde es común encontrar problemas de basura

[40] Aunque existen en la zona dos estaciones de monitoreo de aire pertenecientes a la red instalada en la ciudad, la disposición de los datos enfrenta actualmente problemas de acceso, ya que los datos se envían a el Instituto Nacional de Ecología para su procesamiento. Por otra parte estos datos se promedian con los datos de las otras estaciones de la ciudad para obtener información a nivel de zona o región

[41] De acuerdo al número de trámites y permisos solicitados (Ayuntamiento Municipales) ante la Dirección de Protección a Ambiente (DPA) Periodo 2002-2003

2.1 DIAGNOSTICO

Fuentes Móviles.

De acuerdo con datos de los aforos vehiculares realizados para el análisis de la situación actual del transporte, se observan altos flujos vehiculares conformados por vehículos ligeros y de transporte público, principalmente durante las horas de máxima demanda y en días festivos, sobre todo los provenientes del cruce fronterizo, provocando la saturación de vehículos y largos periodos de espera, con lo cual también se presentan fuertes impactos en materia de ruido y emisiones contaminantes que se dan durante la espera (ver apartado de *Vialidad y Transporte 2.3.2 y 2.3.3*).

Contaminación por Ruido.

Actualmente la actividad de control y vigilancia se concentra principalmente a lo largo de las avenidas Revolución y Constitución, dejando sin supervisión y control otras áreas con problemas de ruido. Así mismo las disposiciones que para este efecto deben aplicarse (multas y sanciones), son escasamente aplicadas en la ZC, dando lugar a la existencia de patrones recurrentes.

La infraestructura para la distribución del transporte, constituye un elemento importante desde el punto de vista de la contaminación ambiental, por la diversidad de impactos ambientales que genera no sólo por la falta de planeación, sino por el nivel de desarrollo tecnológico y las tendencias del transporte que afectan la calidad del ambiente. La lenta renovación de unidades de transporte contribuye al deterioro en la calidad del aire.

2.2 Análisis Demográfico y Socioeconómico.

El análisis de variables socioeconómicas en la ZC permitieron identificar áreas con características comunes delimitando zonas en donde predomina una vocación en el uso del suelo. La dinámica y tendencias de la población, vivienda, actividad económica, la problemática social, dieron algunos elementos para identificar y caracterizar las siete zonas siguientes:

- La Zona 1, que abarca la Garita San Ysidro y la Puerta México, por su dinámica peculiar es identificada como la zona del cruce fronterizo.
- La Zona 2, por su actividad económica de giro específico, es la de Tolerancia.
- La Zona 3, es reconocida como la Turística, abarca el corredor turístico.
- La Zona 4, en la parte Norte, es Habitacional.
- La Zona 5, es Habitacional y de Equipamiento.
- La Zona 6, es de Servicios y Comercio (Servicios Médicos).
- La Zona 7, es de Comercio y Servicios.

2.2.1 Aspectos Demográficos.

Despoblamiento.

En el periodo 1990 Tijuana contaba con 717,058[41] habitantes, y para el año 2000 ascendió a 1'210,820 con una tasa de crecimiento poblacional del 5.41%. En contraste, en el área de estudio se ha tenido un decremento anual de -1.27% en esos mismos años. Se registró en 1990, en el área, una población de 33,075 habitantes, mientras que para el año 2000 la población fue de 29,126 habitantes[42]. Se experimentó una pérdida de población "despoblamiento" de 3,949 habitantes y de 495 viviendas durante esa década.

Las tendencias de despoblamiento, en contraste con el crecimiento de establecimientos de actividad económica, permite confirmar el proceso de sustitución de usos habitacionales por comerciales y de servicios. Este fenómeno es resultado de los cambios en las funciones centrales de las ciudades en constante crecimiento y Tijuana no es la excepción.

Se identifican como causas del despoblamiento las siguientes:

- El cambio en los usos del suelo habitacional por usos de mayor rentabilidad como comerciales y de servicios.
- El deterioro físico y abandono de la vivienda construida en la zona.
- El deterioro físico en la vivienda por la alta rotación de inquilinos.

---

[41] En 1990 el XI Censo General de Población y Vivienda, cuantificó al actual municipio de Playas de Rosarito como parte del municipio de Tijuana teniendo una suma total de 747,381 y para determinar la tasa de crecimiento a la que realmente creció este último, se restó la población correspondiente al municipio de Playas de Rosarito obteniendo la población total de Tijuana que ascendió a 717,058 (Fuente: *Boletín Demográfico Municipal*. Tijuana, Baja California, Edición 1995, Pág. 14)

[42] IMPLAN: estimación propia de población para el área en base a información de los Censos de Población y Vivienda 1990-2000 de INEGI.

- Los altos índices de inseguridad, áreas conflictivas, delincuencia problemática social, comercio en vía pública, indigentes, niños de la calle, pedigüeños, etc.
- Deterioro de viviendas en renta por rotación de inquilinos.

Población en Tránsito y Migración.

A 114 años de su fundación, la migración sigue siendo uno de los componentes fundamentales de la población en Tijuana, de manera particular la ZC por ser la ubicación que inicialmente recibe población y luego la distribuye a otras zonas de la ciudad. En el año 2000, la población migrante representó el 54.03% de la población total que reporta la Zona. En este *Programa* se hará referencia a la *población en tránsito* únicamente la contabilizada en datos censales en el área de estudio.

Tabla No. 3. Crecimiento por Zonas y Crecimiento Económico

Zona	Uso	AGEB	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Zona 1	Cruce Fronterizo	293-1 382-1	2,694	1,889	19.4	14
Zona 2	Zona de Tolerancia	391- 095-	2,293	1,819	16.5	5.5
Zona 3	Comercio y Servicios	391- 095- 295- 302-2 149-2	[illegible]	4,360	34	26.6
Zona 4	Habitacional	005-1 292-7 291-7	[illegible]	6,782	10.1	13.4
Zona 5	Equipamiento y Vivienda	292-2 29[illegible] 019-3 020-6	[illegible]	4,835	5.2	4.7
Zona 6	Servicios y Comercio (Servicios Médicos)	293-1 005-1 292-1 294-6 019-3 020-6 393-2	6,447	6,434	9.3	18.2
Zona 7	Comercio y Servicios	294-6 303-7 302-2 312-6 333-7 149-2 383-6	5,128	4,006	28	26
Total			33,676	19,128	100	100

Fuente: INOPlan, estimación propia realizada con base a Censos de Población y Vivienda, 1990, 2000 de INEGI
Estimación de crecimiento económico con base a Censos Económicos 1994 y 1999 de INEGI

Para el año 2003, en Tijuana se registraron 7'874,109 peatones cruzando hacia los Estados Unidos por la Garita de San Ysidro (un promedio de 21,573 diariamente), 17,368,166 pasajeros en vehículo, y 109,203 pasajeros en autobús[41]; el 96% de los cuales son efectuados por residentes de Tijuana y San Diego. Aunado a esta población, se apunta que se deportan por esta frontera 200 personas diarias, esto es, aproximadamente 75,000 personas anualmente[42]. Otro grupo de personas en cantidad importante tienen como propósito el turístico o de esparcimiento. A este respecto, se tiene que se hospedan en la ciudad alrededor de 1.7 millones de personas al año[43]. La DMC en un evento importante que realiza cada fin de año reúne en la ZC de la ciudad hasta 30,000 personas.[44] Esto significa, que la ZC es fuertemente impactada por este nivel de tránsito que se traduce en demanda de infraestructura, equipamiento y un nivel de oferta de bienes y servicios para la población de ésta y de Tijuana.

---

[41] Información copilada por SANDAG, *California-Baja California Point of Entry. Historical Border Crossings*, con base a Customs, Conveyance and Person Arrivals, 1997-2003, desde la información representa el año fiscal federal (septiembre a octubre de cada año).

[42] Azuela, Elena. *Niños y Niñas de la Calle*. UNICEF-DIF, junio 2000.

[43] H. Ayuntamiento de Tijuana, Administración de la Ciudad, *Plan Estratégico de la Ciudad de Tijuana 2002-2013*, diciembre del 2002.

[44] H. Ayuntamiento de Tijuana, Delegación Municipal Centro, *Reunión de Trabajo, 30 de octubre del 2003*.

2. DIAGNOSTICO

La intención es estimar al menos una población de impacto en la población local de la ZC (población que incluya la flotante), como un esfuerzo inicial hacia la cuantificación de este rubro de la población tan importante. La Población Económicamente Activa (PEA) ocupada en la Zona, según datos del Censo Económico del INEGI en 1999 fue del orden de 27,833 personas trabajando; si se considera que la PEA de la ZC fue de 12,270 personas, la diferencia 15,563 personas más de la PEA son personas que acuden de otros puntos de la ciudad a trabajar a esta Zona[47] y que, al menos de manera estimativa, es posible cuantificarla como parte de una población en tránsito. Esto es, que se estima la población residente más población en tránsito de 45,059 personas que impactan cotidianamente la Zona.

Perfil Demográfico.

La población residente del área se caracteriza por ser una población migrante y población en tránsito o flotante. El 51.4% de los habitantes del centro son hombres y el 48.5% son mujeres. A continuación se presentan algunas de las principales características.

Tabla No. 4, *Estructura de la Población en 2000*

Rango de Población		Total	Porcentaje
Rango de Edad	Sexo		
De 0 a 14 años	Masculino	3,516	12.1
	Femenino	3,336	11.5
	Subtotal	***6,852***	***23.5***
De 15 a 64 años	Masculino	9,437	32.4
	Femenino	8,629	29.6
	Subtotal	***18,066***	***62***
De 65 años y más	Masculino	702	2.4
	Femenino	876	3.0
	Subtotal	***1,578***	***5.4***
	No Especificado	2,610	9.0
	Total	**29,126**	100

Fuente: IMPlan, estimación propia con base al Censo de Población y Vivienda 2000, INEGI.

Estructura de la población por rangos de edad[48].

De acuerdo con los datos disponibles del 2000 para la ZC se puede mencionar lo siguiente:

Predomina la población adulta: la población de 15 a 64 años presenta tendencia similar a la de todo el municipio.

- La población femenina de 15 a 49 años demanda servicios y equipamiento ya que un 52.95% de las mujeres tienen hijos nacidos vivos (el 41.25% de la población total son jefas de familia).
- La población de 65 años y más "Tercera Edad" representa el 5.4% para el año 2000; comparativamente con el de todo el Municipio, es superior.
- El 1.89% de la población total es población con algún tipo de discapacidad (demandante de condicionantes especiales en servicios y equipamientos).

Perfil del Habitante.

De los resultados relevantes que proporcionan elementos del perfil del habitante de la ZC, se encuentran los siguientes[49]:

- El 60.82% de los encuestados refirió que no han vivido en otras zonas de la ciudad.
- El 21% de los habitantes de la Zona son originarios de Tijuana, el 1.2% de otros países y el 3.35% no especificado; el 73.54% de los habitantes proviene de otros estados del país.
- El 57.03% principalmente vive en la ZC es debido a que tiene cercanía a las fuentes de trabajo; el 20.39% porque es propietario de la vivienda y el 16.11% por el costo de la renta.

---

[47] INEGI, *Censo de Población y Vivienda 2000* y *Censo Económico 1999*. Para hacer comparables estos datos dado que su origen censal es distinto se hizo lo siguiente: el Censo de Población y Vivienda proporciona datos de la población que vive en la ZC, mientras que el Censo Económico proporciona los datos de las personas que trabajan en la Zona y su aplicación fue en periodos distintos. Por lo tanto, se extrapolaron datos para permitir una comparativa y se obtuvo que la PEA para 1999 en la Zona era de 12,270 (Censo de Población 2000) menos la PEA ocupada para 1999 fue de 27,833 (Censo Económico de 1999). La diferencia, 15,563 personas acudieron de otra parte a trabajar a la ZC.

[48] Todos los datos presentados en la estructura de edades son derivados del Censo de Población y Vivienda, INEGI 2000.

[49] Op cit. *Encuesta de Vivienda*.

2 DIAGNOSTICO

2.2.2 Aspectos Económicos.

La dinámica de cruces e intercambios de personas y mercancías imprime una estructura funcional específica a la ZC. Por una parte, responde con limitaciones al constante crecimiento de los intercambios transfronterizos con el Sur de California, en lo que se ha dado en llamar la región Tijuana-San Diego, y por otra parte, pierde algunas funciones centrales que han sido trasladadas hacia otras zonas de la ciudad en el proceso de conurbación y conformación de otros subcentros de una Zona Metropolitana en constante crecimiento.Las actividades económicas que mantienen viva a la ZC responden a demandas ligadas a las actividades de servicio de turismo, comercio y específicamente a actividades referidas a los servicios de salud y asistenciales.

2.2.2.1 Actividad Económica.

El Censo Económico de 1999 registró en la ZC 6,038 unidades económicas que generaron 27,833 empleos, que representaron el 19% y 10% de las unidades económicas y el empleo del Municipio. De estas unidades, el 53% resultó ser de servicios y el 42% de comercio, con 61 y 33% de empleo, en servicios y comercio respectivamente.

Uno de los principales fenómenos en los usos del suelo durante diferentes periodos 1985-2000, ha sido el desplazamiento de los usos habitacionales por los usos comerciales y de servicios; dicha tendencia, está identificada como un problema de despoblamiento en detrimento de la ZC y un crecimiento de la actividad comercial y de servicios, esto es, la "*Terciarización de la Zona Central*", que en tiempos pasados poseía, recientemente es reafirmada

2.2.2.2 Distribución Territorial de la Actividad Económica.

Comparativo de Actividad Económica.

Comparando los censos económicos del INEGI por AGEB 1994 y 1999, la ZC experimentó un crecimiento tanto en unidades económicas como en empleo; hubo un crecimiento de 998 unidades económicas más y la generación de 5,301 empleos. Las actividades que mantienen la mayor dinámica son de servicios y comercio que permiten identificar zonas homogéneas en tipo de actividad.

Tabla No. 5, Comparativo de Actividad Económica 1994-1999

Zona	[illegible]	[illegible]		[illegible]		[illegible]	
		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Zona 1	Cruce Fronterizo	606	2456	662	2359	5.6	-1.8
Zona 2	Zona de Tolerancia	409	1612	462	1692	5.9	1.5
Zona 3	Comercio y Servicios	1532	6665	1797	8569	26.6	35.9
Zona 4	Habitacional	448	2972	581	2628	12.4	12.4
Zona 5	Equipamiento y Vivienda	115	620	128	1009	4.3	7.3
Zona 6	Servicios Comercio (Servicios Médicos)	629	3939	805	3871	18.2	11.2
Zona 7	Comercio y Servicios	1292	8628	1552	8466	20	33.5
Total		5040	22533	6038	27833	100	100

Fuente: IMPlan, estimación propia con base a Censos Económicos 1994, 1999 de INEGI

Nota: Los AGEB's que integran cada una de las zonas, se muestran en la Tabla No. 1 de este Programa

La Tabla No.5 muestra el cruce de información demográfica y económica, en donde se puede observar que las zonas que experimentaron el mayor crecimiento de actividades económicas, son también las zonas que tuvieron el mayor despoblamiento. Estas son la Zona 7, la Zona 3, en la que se hace evidente el cambio de uso de suelo. Otras zonas que experimentan el mismo proceso, pero menos evidente o, no en el mismo orden, son: zonas, 4, 6, 5, 2 y 1.

Áreas de Mayor Consolidación.

A continuación se presenta una descripción de las actividades que caracterizan a cada una de las zonas según la intensidad de su dinámica[X]

[X] El análisis consideró como fuentes principales de información: 1) Los Censos de Población y Vivienda 1990 y 2000 de INEGI, 2) los Censos económicos de 1994 y 1999 que presentan información a nivel de AGEB, 3) "Encuesta de Actividad Económica" (IMPlan - COPLADEM, octubre del 2003), 4) "Encuesta a Visitantes o Transeuntes" (IMPlan, junio del 2003), 5) "Levantamiento de Usos de Suelo" (IMPlan, abril del 2003), y, 6) otras fuentes documentales.

2. DIAGNÓSTICO

Tabla No. 6, *Ventajas comparativas por sector de Actividad por Zonas*

Zona	Sector	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Zona 1	Cruce Fronterizo	0.506	1.03	1.03
Zona 2	Zona de Tolerancia	0.72	0.99	1.04
Zona 3	Comercio y Servicios Turísticos	0.92	1.06	1.01
Zona 4	Habitacional	2.0	0.79	1.01
Zona 5	Equipamiento y Vivienda	5.1	0.6	1.53
Zona 6	Servicios y Comercio	0.693	0.87	1.05
Zona 7	Comercio y Servicios	0.78	1.10	0.97

* El valor mayor a la unidad, significa que esa zona tiene ventajas comparativas en ese sector de actividad. Estimación con base al Censo Econ. 1999 [1]

Nota: Las AGEB's que integran cada una de las zonas, se muestran en la Tabla No. 3 de este Programa

- **Zona 3 de Zona de Comercio y Servicios Turísticos.**

Con el paso del tiempo esta es una de las zonas que ha experimentado cambios en los giros de sus actividades que responden en gran medida a la demanda transfronteriza, del turismo que recibe la ZC. Ha pasado de ofrecer artículos artesanales y tradicionales que en los años 60 y 70's a ofrecer en los años 1990 y 2000 otro tipo de producto como son los medicamentos (Av. Revolución).

La Zona 3 se caracteriza por ser una de las zonas de mayor crecimiento económico ligada directamente a la puerta de entrada San Ysidro, zona con la mayor consolidación de actividad económica de toda el área. Es la zona del corredor turístico de mayor impacto. Esta zona inicia en el Puente México, y continua en Av. Puente México hasta la Av. Niños Héroes. De ahí hasta el Blvr. Agua Caliente en la parte Sur, continúa al límite con la Av. Madero subiendo hasta la calle 3ª, siguiendo por ésta hasta donde inicia en su lado Este. Del Levantamiento de usos de suelo[2] se observó:

- Actividades relacionadas con esparcimiento y recreación o turismo (salones de baile, centros nocturnos, bares, cafés cantantes) principalmente sobre Av. Revolución. Esta área es un punto de concentración de este tipo de actividad.
- Se ubica tres de los principales corredores económicos[3]: 1) Av. Revolución, corredor turístico, 2) Av. Constitución, corredor comercial; y 3) Av. Niños Héroes, corredor comercial.

- **Zona 6 Servicios y Comercio (Servicios de Salud).**

Esta es otra de las zonas con mayor intensidad de actividad económica, entre las que destacan con mayor dinámica las AGEBS 005-1 y la 020-6. Estas dos áreas imprimen a la zona su vocación especializada y su gran potencial; es la zona donde se ubica una de las actividades económicas significativas de mayor demanda, la de servicios de salud y asistenciales: consultorios médicos, dentales, clínicas, hospitales, centros médicos, laboratorios, en la parte comercial, las farmacias.

La AGEB 005-1 forma parte de un área de concentración y especialidad en servicios de salud y asistenciales y actividades comerciales relacionadas con el mismo giro, entre son farmacias. Como uno de los giros de servicios específicos se encuentra el de estacionamientos, concentrándose el mayor número, concentrando también, en menor número, hoteles, moteles y casas de huéspedes.

- **Zona 7 de Servicios y Comercio.**

Esta zona homologa algunas actividades que se pueden observar agrupadas en las partes de los AGEBS que se integraron en esta zona: 294-6, 303-7, 302-2, 312-6, 335-7, 149-2, 383-6. Esta zona inicia en la parte Este de la calle 3ª, continúa en la Av. Francisco I. Madero hasta el límite con el Blvr. Agua Caliente. En esta zona se identifican dos corredores: un segmento del corredor comercial y de servicios de la calle 3ª y el corredor comercial de la Av. Negrete. La dinámica de actividades en estos corredores es comercial y de servicios. Algunos de los servicios que tienen una concentración significativa son los talleres de reparación, mecánica, eléctrica y de carrocería y pintura de autos.

---

[1] El indicador se elaboró en base a metodología del índice de especialización local, IEL=(Ej/Ej)/(Eaz/Eiz), Ej= población económicamente activa en el sector I de la zona j, Ej= PEA ocupada total de la zona j, Eiz= PEA ocupada total en el sector I de toda el área de estudio, Ej=PEA ocupada total en toda la zona de estudio.

[2] Op.cit. *Levantamiento de Usos de Suelo*

[3] Entendiendo por Corredor Económico la vialidad que alberga como usos adyacentes predominantes establecimientos de actividad económica comercial y de servicios

2. DIAGNOSTICO

- **Zona 4 Habitacional.**

Esta zona está formada por parte de 3 AGEBS, 292-7, 005-1 y 291-2. De estas AGEBS, de acuerdo a su superficie, la que tiene la mayor incidencia es la AGEB 292-7, que se caracteriza por contener el 60% de las actividades de ésta (servicios, el 32% comercio y el 8% manufactura). De acuerdo con datos censales, la vocación principal de esta zona es habitacional unifamiliar.

- **Zona 5 Equipamiento y Vivienda.**

Esta zona presenta como vocación principal la vivienda y áreas de equipamiento educativo y/o cultural: integra áreas de las AGEBS 292-7, 291-2, 019-3 y 020-6. La AGEB 292-7, es habitacional, pero la actividad que presenta en un 60% es servicios, el 32% comercio y el 8% manufactura, esta última, sin embargo, concentra el mayor número de empleo del sector manufacturero de toda la ZC

- **Zona 2 de Tolerancia.**

Esta es una de las zonas claramente definidas por el giro de actividad que se localiza en ella. Es la Zona de Tolerancia, desde el origen mismo de la ciudad es conocida como la "Zona Norte" que tiene su dinámica principal durante la noche.

Tanto la parte de la AGEB 005-1 y principalmente la AGEB 293-1, presentan una concentración de actividades ligadas al turismo, como son hoteles, moteles, casas de huéspedes. Esta zona presenta la mayor concentración de centros nocturnos y bares. Es una de las zonas más intensas de actividad económica en este giro

- **Zona 1 Cruce Fronterizo**

Esta zona tiene relevancia en parte de la AGEB 293-1, en ella se ubica la Puerta México y la Garita Internacional de entrada San Ysidro. El 63% del empleo y el 48% de unidades empresariales de esta zona está en servicios, el 34% en empleo y el 50.1% de las empresas está en comercio. Las principales actividades de esta zona son servicios de comunicaciones, estaciones de transporte, comercio, servicios de salud, principalmente farmacias y artesanías

2.2.2.3 Actividad Económica por Sector de Actividades.

La Terciarización de la Actividad Económica.

Los servicios y el comercio se han constituido como los sectores de mayor dinámica económica de la ZC de la ciudad de Tijuana. En particular el sector turístico y el de servicios de salud y asistenciales responden a la demanda del visitante transfronterizo[34].

2.2.2.3.1 Sector Servicios.

De acuerdo con el Censo Económico de 1999, los servicios representaron el 53% en unidades y el 61% en empleo. Este sector resulta como el más relevante en el área de estudio. En el comparativo de los datos censales económicos de 1994 y 1999, destaca la gran importancia que tiene para la zona este sector, ya que es el de mayor crecimiento. Las actividades de servicios generaron 3,877 empleos más en el periodo, son:

1) Servicios de Salud y Asistenciales.

Resulta como una de las actividades de gran vocación el de los servicios médicos y asistenciales, entre los que destacan: hospitales, clínicas, consultorios médicos y dentales, centros médicos, ópticas, dispensarios, como respuesta a una demanda de visitantes del Sur de California, Estados Unidos y demandantes locales, de la ZC y de otras partes de la ciudad (ver plano No. 8, *Densidad de Servicios y Productos que ofrece el Sector Salud y Servicios Asistenciales*).

2) Servicios Turísticos.

Actividades del Sector Turismo.

17 millones de turistas llegan a Tijuana, y de manera incisiva a la zona, lo cual representa un gasto promedio de 68 dólares por persona, con lo cual, se estima que Tijuana recibe 1,100 millones de dólares anuales.[35] Sin embargo, no es aprovechado este potencial ya que no se ofertan atractivos turísticos de calidad, de mayor valor agregado (ver plano No.9, *Densidad de Comercio y Servicios relacionados con Turismo*).

---

[34] Las dos fuentes principales de información son los censos económicos del INEGI 1994 y 1999, además la "Encuesta de Actividad Económica" "Encuesta a Visitantes a Transeuntes" y "Levantamiento de Usos de Suelo" de predios ubicados dentro del área de estudio del Programa.

[35] Op. cit. *Plan Estratégico de Tijuana.*

2. DIAGNOSTICO

Resultados generales de la encuesta aplicada en el 2000[56] reflejan un perfil de visitante del cual destacan las siguientes características: El 44.5% de los visitantes proviene de otros estados de México, el 38% reside en California Del total de visitantes que vienen de California, el 47% vienen de los Ángeles, el 42% de San Diego y el 11% de San Francisco.

Tabla No. 7, *Predios con Uso de Servicios*[57]

Uso General	Servicios	Predios	Porcentaje
Servicios	Lavado de vehículos	25	1.8
	Servicios Financieros	87	6.4
	Despachos y Agencias	154	11.4
	Alojamiento	143	10.6
	Reparación y Mantenimiento	25	1.85
	Funerarias e Inhumaciones	5	0.37
Equipamiento y Servicios	Educación	72	5.31
	Cultura	42	3.10
	Salud y Servicios Asistenciales	404	29.8
	Deporte y Recreación	151	11.7
	Administración Pública	12	0.89
	Servicios Urbanos	9	0.7
	Comunicaciones y transportes	202	14.91
	Usos Especiales	17	1.25
Total		1,355	100

Tabla No. 8, *Productos y Servicios que ofrece la Zona al Sector Turístico*[58]

Localización	Tipo de Uso	Predios	Porcentaje
Comercio y Servicios	Restaurantes, loncherías, cenadurías	385	39.1
	Tiendas de artesanías y Curiosidades	97	9.9
	Agencias de viajes		1.8
Alojamiento	Hoteles, moteles, casas de huéspedes	143	14.5
Recreación	Centros nocturnos	115	11.7
	Centros de Espectáculos	19	1.9
Cultura	Galerías	2	0.2
	Museos	1	0.1
	Casa de Cultura	1	0.1
	Teatro	1	0.1
Comunicaciones y Transporte	Terminal de autobuses	14	1.4
	Estación de taxis		
	Telefonía, radio y TV	33	3.4
	Administración de correos y telégrafo	5	0.5
	Estacionamientos	150	15.2
Total		984	100

En la problemática de los servicios turísticos se observa lo siguiente:

- **Percepción de baja calidad en la prestación de servicios.**
- Falta diversificar servicios turísticos de carácter cultural como son: cines, teatros, conciertos, galerías y salas de exposiciones.
- Falta ofertar diversidad de artículos artesanales que actualmente no existe y son demandados por los visitantes a la ZC al entrar a México.
  Falta de coordinación de los organismos oficiales del ramo.
- No existe un plan unificado de promoción.
  Existen abusos contra el visitante.
- Inseguridad pública.

[56] Universidad Autónoma de Tijuana (UADC), Escuela de Turismo. Programa Fondo Mixto de promoción Turística de Tijuana, Perfil del Visitante Tijuana, aplicada en octubre del 2002.
[57] Op. Cit. *Levantamiento de Usos de Suelo*
[58] Op. Cit. *Levantamiento de Usos de Suelo*

2. DIAGNOSTICO

2.2.2.3.2 Sector Comercio.

Comercio Establecido.

Las actividades comerciales crecieron, en 310 unidades y generaron 314 empleos más. En comercio establecido, el Censo de Actividad Económica 1999, registró 2,547 establecimientos de actividad comercial y ocupó alrededor de 9,191 personas. Comparativamente en el periodo 1994 y 1999, la actividad comercial en la ZC creció.

Comercio Especializado.

Los establecimientos comerciales que predominan son las de tiendas especializadas, entre las que destacan las siguientes: 195 farmacias, como uno de los giros con mayor presencia; alimentos preparados: sobresalen, entre los más importantes, restaurantes, loncherías, abarrotes, licorerías, dulcerías, panaderías, paleterías, tiendas distribuidoras de productos diversos, tiendas de artículos de segunda, tiendas de ropa, zapaterías, tortillerías.

Tabla No. 9, *Predios con Uso Comercial*[11]

[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Comerciales	Tiendas especializadas	1,114	66.2
	Alimentos preparados	385	22.9
	Tiendas institucionales, supermercados	9	0.5
	Venta de licor	54	3.21
	Centros comerciales planos	44	2.61
	Tiendas de autoservicio	46	2.73
	Mercado público de abastos	31	1.84
Total		1,683	100

Comercio en Vía Pública.

La ZC es objeto de las mayores concentraciones de los comerciantes en la vía pública[*] y principalmente las áreas pertenecientes al área central de la ZC. La DMC registró en el año 2003, un total de 2,336 vendedores en vía pública de los cuales el 82.56% se ubican en el área de estudio, sobre todo en el área central.

Tabla No. 10, *Vendedores en Vía Pública por categoría*

[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Vendedores Ambulantes	258	13.37	4	23.74	No existe	No existe
Vendedores Semifijos	No existe	No existe	No Existe	No existe	1,213	62.88
Subtotal	258	13.37	458	23.74	1,213	62.88
Total					1,929	100

Fuente: IMPlan, elaboración propia con base a datos proporcionados por la DRM

Tabla No. 11, *Giros Comerciales por modalidad comercial*

[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Alimentos diversos	113	82	605	800	41.47
Artículos de ropa y bienes suntuarios	21	7	80	108	5.60
Artículos para ocasiones conmemorativas y lotería	14	3	28	44	2.28
Artículos para el hogar, Religiosos y carruajes	2	1	33	36	1.87
Artesanías, asadores de calzado y periódicos y revistas	92	353	447	892	46.24
Plantas naturales, artesanías y sus alrededores	17	12	20	49	2.54
Total	258	458	1,213	1,929	100
Participación Relativa (%)	13.37	23.74	62.88	100	

Fuente: IMPlan, elaboración propia con base a datos proporcionados por la DRM.

[11] Op. Cit. *Zonificación de Usos de Suelo*

[*] La clasificación de vendedores ambulantes (fijos, semifijos, etc.) se establece en el Reglamento para Regular las Actividades que Realizan los Comerciantes Ambulantes, de Puestos Fijos y Semifijos, y los de Mercados Sobre Ruedas para el Municipio de Tijuana

2. DIAGNOSTICO

Industria Manufacturera.

De acuerdo a datos del Censo Económico de 1999, sólo el 4% y el 6% de las empresas y empleo en la ZC resultaron ser de manufactura. En el periodo 1994 a 1999 se observa una tendencia de reducción de la actividad industrial, tuvieron una pérdida de 886 empleos, pero aumentaron en 5 unidades empresariales. Se identificaron como establecimientos con actividades de uso industrial los que muestra la Tabla No. 13.

Tabla No. 12, *Vendedores en Vía Pública por Categoría en sus diversas modalidades comerciales y sexo*

[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Validad	Femenino	52	2.70	No Existe	No Existe
	Masculino	204	10.63	No Existe	No Existe
	No Especificado	1	0.05	No Existe	No Existe
Polígono	Femenino	53	2.75	No Existe	No Existe
	Masculino	404	20.94	No Existe	No Existe
	No Especificado	1	0.05	No Existe	No Existe
Puntos	Femenino	No Existe	No Existe	350	28.51
	Masculino	No Existe	No Existe	434	34.16
	No Especificado	No Existe	No Existe	4	0.24
Subtotal		716	37.12	1,213	62.88
Total				1,929	100

Fuente: IMPlan, elaboración propia con base a datos proporcionados por la DRM

Tabla No. 13, *Predios con Uso Industrial*[41]

[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Microindustria	Actividades Artesanales Establecimientos menores	Actividades artesanales	3	0.38
		Plantas purificadoras de agua	28	3.8
		Imprenta	24	3.0
		Taller de mantenimiento y reparación de autos	307	42.3
		Talleres varios	50	7.56
Industria	Industria de Bajo Riesgo	Distribuidora de mayoreo	40	6.8
		Bodega y almacenamiento	127	29.62
	Industria de Riesgo	Yonques, desguazadoras	6	0.8
		Fábrica, talleres	7	2.31
		Proceso y elaboración de alimentos a gran escala	2	0.8
	Industria de Alto Riesgo	Manejo de productos químicos	11	1.44
		Almacenamiento de productos químicos	1	0.13
Agroindustria		Envasado, empaque de productos hortícolas	1	0.13
		Forrajería		
		Viveros	1	0.13
Total			780	100

2.2.2.4 Perfil de unidades empresariales establecidas y transeúntes.

Perfil de las unidades empresariales[41].

- Esta conformado por establecimientos en manufactura de bajo riesgo
- Persisten en la ubicación de su establecimiento en la ZC.
- El perfil del empresario muestra la oportunidad de fortalecer la cultura empresarial. Se necesita fomentar los servicios de calidad que se ofrecen al consumidor final con expectativas de crecimiento futuro, mejoramiento en las instalaciones para el mejor funcionamiento. Existe un requerimiento de asesoría y financiamiento de apoyo al microempresario de la ZC.

Perfil del Transeúnte[42].

- Del total de encuestados el 51.99% fueron hombres y el 48.01% mujeres. Las principales ocupaciones resultaron ser el hogar, empleados de servicios, comercio e industria.
- Del total de entrevistados el 32.61% residen en la misma área de estudio, el 15.58% proviene de la

[41] Op. Cit. *Levantamiento de Usos de Suelo*.
[42] Op. Cit. *Encuesta a Peatones o Transeúntes*.
[43] De la *Encuesta a Peatones o Transeúntes* aplicada por el IMPlan, en junio del 2003 a las personas que transitan la ZC se concluye que esta Zona tiene relevancia para el propio residente de Tijuana.

Delegación de San Antonio de los Buenos, el 14.86% de la Delegación Playas de Tijuana, el 10.87% de la Delegación Mesa de Otay, el 10.33% de la Delegación La Mesa.

- El 34.22% de los encuestados contestó que su principal propósito de visitar la ZC es realizar compras, el 22.72% trabajo, el 11.36% recreación y el 11.22% servicios.
- Los servicios que adquiere el visitante son, principalmente, servicios médicos, seguidos de servicios de restaurantes, religiosos, bancarios y recreativos.
- La tercera parte de los entrevistados comentaron que, en promedio, permanecen en la ZC de 2 a 4 horas, la cuarta parte mencionó permanecer de 1 a 2 horas, seguida de las personas que duran más de 4 horas.
- Los principales problemas señalados por los entrevistados son: ambiente inseguro, ambiente sucio y desagradable, tráfico, falta de estacionamiento, falta de sanitarios públicos, carencia de espacios de descanso.
- Los lugares que resultaron como los más agradables en el área de estudio fueron: la Av. Revolución y parque Teniente Guerrero. Los lugares desagradables señalados por las personas son: la Zona Norte, la Av. Coahuila. La décima parte de las personas externó que no existe lugar que les desagrade, otra parte similar de personas por el contrario comentaron que todo les desagradaba.
- Más de la mitad de las personas de esta encuesta no cruzan hacia los Estados Unidos por bienes y servicios; el 45.6% sí lo hace. Las razones por las que cruza para realizar compras son: Precios y productos, calidad de los productos, garantía de los productos, seguridad y limpieza.

2.2.2.5 Población Ocupada y su Distribución de Ingresos.

Población Ocupada.

La PEA en la ZC de acuerdo al Censo General de Población y Vivienda 2000, fue de 20,744 personas mayores de 12 años, de los cuales el 51.50% fueron hombres y el 48.50% mujeres; sin embargo, la PEA ocupada es de 12,137 personas, lo que significa un 41.67% de la población total.

Tabla No. 14, *Población Económicamente Activa*

Población de 12 años y más	34,830	100	20,744	100
Población Económicamente Activa	13,319	33.64	12,137	58.51
Población Económicamente Inactiva	9,273	37.33	8,130	39.19
No Especificado	2,236	9.01	477	2.30

Fuente: IMPlan, estimación propia con base en el XI y XII Censo General de Población y Vivienda, 1990 y 2000 del INEGI.

Esta población ocupada se distribuye a nivel de sector de actividad de la siguiente forma:

Tabla No. 15, *Población Económicamente Activa Ocupada por sector de actividad*

Población Económicamente Activa Ocupada	13,319	100	12,137	100
Secundario	2,772	20.81	2,140	17.63
Tercario	9,943	74.65	9,051	74.57
No Especificado	604	4.53	946	7.79

Fuente: IMPlan, estimación propia con base en el XI y XII Censo General de Población y Vivienda, 1990 y 2000 del INEGI.

Tabla No. 16, *Población Ocupada y su Distribución de Ingreso*

Total de personas ocupadas	13,263	100	12,094	100
No reciben ingresos	Sin Información	Sin Información	180	1.49
Reciben menos de un salario mínimo	920	6.94	389	3.22
Reciben entre 1 hasta 2 salarios Mínimos	3,948	29.84	2,045	16.91
Reciben entre 2 hasta 3 Salarios mínimos	5,954	44.89	5,002	40.73
Reciben más de 3 salarios mínimos	Sin Información	Sin Información	3,135	25.91
No Especificado	2,431	18.33	1,125	9.30

Fuente: IMPlan, estimación propia con base en el XI y XII Censo General de Población y Vivienda, 1990 y 2000 del INEGI.

Nota: En los cuadros que se indica "Sin Información", indica que en 1990 no existía información por AGEB en estas categorías de ingresos en Salarios Mínimos.

2. DIAGNOSTICO

Distribución de Ingresos.

La Tabla de *Población Ocupada y Distribución de Ingreso*, muestra que el área de estudio de este *Programa* tuvo su mayor concentración de ingresos el rango de 2 hasta 5 salarios mínimos, tanto en 1990 como en el 2000, el 44.89% y el 40.73% respectivamente. El siguiente rango de ingresos con mayor porcentaje resultó el rango de 1 a 2 salarios mínimos, no obstante, para el año 2000 el segundo lugar lo ocuparon las personas que recibían más de 5 salarios mínimos. Según estas cifras, en el 2000, se redujo el número de personas que ganaban el rango menor de salarios con una mínima cantidad de pago, de 0 a 2 salarios mínimos.

Binacional.

En el ámbito binacional, la ZC juega un papel fundamental, ya que es el espacio inmediato de intercambio comercial, de servicios y de cruce natural e histórico de la ciudad. De lado mexicano inicia el corredor turístico ofreciendo al visitante productos y servicios de restaurantes y hoteles, moteles, loncherías y artesanías a bajo costo y de mínimo valor agregado. En contraste, las zonas comerciales del lado norteamericano ofrecen productos de mayor valor agregado ofertando productos diversos de ropa, supermercado, partes de computadora y artículos diversos. No obstante, en el lado mexicano se ofertan servicios de salud y asistenciales a menor costo con mayor accesibilidad, comparado con los Estados Unidos; de la misma manera se ofrecen servicios de reparación de autos y artículos de tiendas especializadas a menor costo que los que se ofertan en los Estados Unidos.

2.2.3 Aspectos Sociales.

Como resultado de la dinámica económica y urbana de la ZC y el hecho de constituirse en una oportunidad de cruce fronterizo (legal o ilegalmente), se convierte a esta zona en un área de compleja problemática social. En ella se identifican problemas de grupos vulnerables indigentes, niños de la calle, prostitución, ambulantes, grupos indígenas (mixtecos), graffiti, etc., pero, sobre todo, problemas de inseguridad pública, se identifican zonas de drogadicción (picaderos), robos, asaltos y delincuencia.

2.2.3.1 Grupos Vulnerables.

Niños de la calle.

Un estudio realizado por la UNICEF-DIF ubica a Tijuana como un de las seis ciudades en donde el problema de niños de la calle es complejo. Existe explotación sexual comercial de niños y niñas de la calle, además de utilizarlos como vendedores y consumidores de droga. Distintos grupos de menores de edad participan en el comercio sexual que tiene lugar en la localidad. Se trata de alrededor de 70 niños que trabajan o viven en la calle y que se prostituyen para poder sobrevivir. Algunos de estos niños, tienen 8 o 10 años, aunque la mayoría tienen entre 12 y 17 años.[64] Estos problemas se ubican en lugares cercanos a la Plaza Santa Cecilia en donde la prostitución de niños es muy fuerte. Las niñas, en cambio, en su mayoría, ejercen este tipo de actividades en los bares, centros nocturnos y hoteles de la Av. Revolución y en la Zona Norte.

Grupos de indígenas mixtecos presentes en la ZC, mejor conocidos como las "Marías".

Un estudio señala que su presencia es resultado de la problemática social y económica del desarrollo regional que vive el país, este grupo indígena ha hecho un recorrido desde su lugar de origen siguiendo una ruta principal hacia el Norte Sinaloa, Sonora, Baja California Sur y California, en Estados Unidos. El número de indígenas mixtecos que se localiza en Tijuana es aproximadamente de 20,000

2.2.3.2 Seguridad Pública

La cantidad de hechos registrados en este periodo en la ZC dan cuenta de la situación que guarda la seguridad pública en esta área y la catalogan con alta problemática de inseguridad; van desde los leves hasta los irremediables, han provocado diversos efectos en lo urbano, económico y social[65].

En lo urbano, generan una imagen no deseada, deteriorando la originalidad de los edificios, infraestructura urbana y equipamiento. En lo social y económico incidentes derivados de actividades realizadas en la zona como: bares, centros nocturnos, tienen efectos negativos en actividades de prostitución drogadicción, delincuencia y violencia. Las viviendas son dañadas en forma constante, lo cual explica una de las principales causas de despoblamiento.

[64] Acosta, Elena. *Niños y Niñas Víctimas de Explotación Sexual en México*. México. UNICEF-DIF. Junio, 2000

[65] De acuerdo a información proporcionada por la Secretaría de Seguridad Pública Municipal (SSPM), que concede 2,245 registros (en base de datos), situaciones reportadas y atendidas de la problemática de seguridad pública en el periodo del 1º de diciembre del 2001 al 30 de abril del 2003, existen atenciones que no fueron contabilizadas por no reportar colonia. El diagnóstico muestra la importancia de la seguridad pública en las distintas encuestas de vivienda, banqueteras y establecimientos comerciales que señalaron como principal problemática de la ZC.

2. DIAGNÓSTICO

De acuerdo a los reportes proporcionados por la Secretaría de Seguridad Pública Municipal (SSPM), se identifican diferentes tipos de sucesos que para el propósito de esta parte se clasificaron de la siguiente manera[16]:

1. *Incidentes de tipo administrativo que tienen que ver, principalmente, con faltas a la autoridad*, de lo cual se registraron 45 hechos de un total de 2,245 incidentes en el distrito denominado Centro.
2. *Incidentes con afectación a terceros*
3. *Incidentes con una afectación física mayor de tipo traumático o psicológica*
4. *Problemática familiar.*
5. Este grupo lo constituyen problemas de asaltos, decomisos de droga, billetes falsos, posesión de cartuchos y de armas de fuego, detonaciones con armas de fuego, robos de vehículos.
6. Entre este tipo de incidentes se ubican los de mayor gravedad, principalmente incidentes que causaron la muerte, intentos de robo, suicidios, sobredosis de drogas, muertes por causas desconocidas y/o naturales, de este tipo se registraron 172 casos.

2.3 Estructura Urbana.

La estructura urbana se compone de:

- Usos del Suelo, que, concentrados, forman zonas homogéneas, estas, en algunos casos, corresponden a barrios y colonias que se incluyen parcialmente en el área de estudio de la ZC
- Vialidad.
  Transporte.
- Infraestructura y Servicios Públicos.
  Equipamiento.
- Vivienda.

Dentro del área del *Programa* se reconocen los componentes. Se identificaron las siguientes siete zonas — definidas previamente en el apartado 2.2.2:

Zona 1, Cruce Fronterizo.
Zona 2, de Tolerancia.
Zona 3, Comercio y Servicios Turísticos.
Zona 4, Habitacional.
Zona 5, Habitacional.
Zona 6, Comercio y Servicios para el Sector Salud.
Zona 7, Comercio y Servicios.

La estructura de la ZC es muy simple, es en forma de damero, grandes manzanas y pares viales. Con excepción de la zona del cruce fronterizo y la zona 5 de uso eminentemente habitacional; ya que estas se integran de manera oblicua a la traza de la Zona. Las colindancias de la estructura urbana para con la ciudad son muy determinates ya que hacia el Este se ubica el desarrollo de la Zona Río (la cual cuenta con características singulares de estructura como la utilización del concepto de "supermanzana") asimismo hacia el Sur y el Oeste de la Zona, los accidentes topográficos y cambios de niveles ocasionan una ruptura contundente de la continuidad; por último, hacia el Norte la estructura urbana remata en la Av. Internacional debido a que contiguo a ésta se encuenta el límite fronterizo con los Estados Unidos de América.

2.3.1 Usos del Suelo.

2.3.1.1 Patrón de Usos del Suelo.

Para identificar el patrón de usos del suelo se efectuó un análisis de concentración de usos del suelo, éste tomó en cuenta los usos predominantes en la ZC: comercio y servicios, habitacional, industrial, equipamiento (comunicaciones y transporte, deporte y recreación, educación y cultura, salud y servicios asistenciales y servicios urbanos). (Ver plano No. 14, *Uso de Suelo Actual*).

Con relación al equipamiento, su alta incidencia se explica por la gran demanda que esta ZC ofrece; sin embargo, aunque el suelo para uso habitacional es muy significativo, éste ha presentado una notable disminución, ocasionada por el despoblamiento y que se observa que se presenta en áreas muy localizadas (zonas 3 y 7), que es justamente donde se ha identificado un crecimiento de actividades comerciales y de servicio, interpretándose se está llevando a cabo una

[16] SSP, Oficio 206/SDP/01 de fecha 26 de junio del 2003.

2. DIAGNOSTICO

sustitución de usos, habitacional por comercial y de servicios.

A pesar de que las posibles reservas con que cuenta el área de estudio de este *Programa* son limitadas, -ya que representan sólo el 2,6% del total-, es importante tomarlas en cuenta para posibles actuaciones urbanas detonadoras.

Tabla No. 17, *Distribución Usos del Suelo Actual*

[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Comercio y Servicios	108.3872	24.11	37.56
Administración Pública	5.4851	1.21	1.9
Comunicaciones y Transporte	16.2487	3.60	5.62
Deporte y Recreación	8.7493	1.94	3.03
Educación y Cultura	15.2790	3.39	5.25
Servicios Urbanos	1.0272	.23	.36
Habitacional Multifamiliar	52.4578	11.65	18.14
Habitacional Unifamiliar	39.65	8.80	13.71
Industria	10.009	2.22	3.46
Microindustria	2.9438	0.65	1.01
Salud y Servicios Asistenciales	16.3379	3.62	5.65
Usos Especiales	4.7461	1.05	1.64
Baldío, desocupado, abandonado, en construcción	7.1268	1.67	2.60
Superficie ocupada	289.0560	64.20	100.00
Vialidades y canal	161.2500	35.80	
TOTAL	**450.306**	**100.00**	

2.3.1.2. Intensidad de Usos del Suelo.

La intensidad de ocupación del suelo se define principalmente por medio de dos indicadores, el Coeficiente de Ocupación del Suelo (COS) y el Coeficiente de Utilización del Suelo (CUS).

Tabla No. 18, *Análisis de Coeficientes*

[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Area de estudio	Mixto	*2.61*	*0.37*	*1.00*
Zona 1	Mixto	1.5	0.52	0.92
Zona 2	Mixto	1.6	0.67	1.15
Zona 3	Mixto	1.9	0.68	1.39
Zona 4	Habitacional	1.5	0.53	0.84
Zona 5	Habitacional	1.5	0.43	0.64
Zona 6	Mixto	1.7	0.58	1.07
Zona 7	Mixto	1.6	0.6	1.02

Fuente: IMPlan, estimación propia con base a la información catastral a nivel predio (delimitación de edificaciones) así como el levantamiento de usos del suelo (corroborar alturas de las edificaciones).

2.3.1.3 Distribución de los Usos del Suelo por Zonas.

A continuación de hace una descripción de cuál es el comportamiento de los usos del suelo en las zonas identificadas en el Programa.

Zona 1: Cruce Fronterizo.

La inminente vocación del lugar, que ocasiona gran concentración de flujos de vehículos y personas, generados por los cruces y la localización del transporte público, genera una problemática vial muy importante no sólo para la ZC sino que repercute a nivel ciudad, el reordenamiento de las actividades y los usos que aquí se presentan es indispensable.

Tabla No. 19, *Zona 1. Cruce Fronterizo*[87]

[illegible]	[illegible]	[illegible]
Comercio y Servicios	5.4571	26.82
Administración Pública	4.8910	24.04
Comunicaciones y Transporte	5.2605	25.86
Deporte y Recreación	1.3373	6.57
Servicios Urbanos	0.2286	1.12
Habitacional Multifamiliar	0.9670	4.76

[87] *Hectáreas*

2. DIAGNOSTICO

Continúa Tabla No. 19, *Zona 1, Cruce Fronterizo.*

Habitacional Unifamiliar	1.7587	8.64
Industria	0.0641	0.31
Salud y Servicios Asistenciales	0.0882	0.43
Baldío, desocupado	0.283	1.4
Superficie ocupada	20.3481	100.00

Zona 2: De Tolerancia.

Los usos más relevantes son los de comercio y servicios con 33.37% y el habitacional con 31.22%; la mayoría de los usos de comercio y servicios no son compatibles con el uso habitacional, ya que se componen principalmente por giros relacionados con centros nocturnos, bares, hoteles, moteles además de la problemática social que se asocia a este tipo de actividades. Sumado a esto, es importante mencionar que el uso habitacional es de calidad deficiente, con una alta problemática de hacinamiento.

Zona 3: Comercio y Servicios de Turismo.

Esta es una zona de gran accesibilidad aquí se localiza la mayor cantidad de sitios de transporte urbano, lo que genera una gran afluencia peatonal y grandes concentraciones de comercio obligan a una mayor competitividad. El uso predominante es el de comercio y servicios hacia el turismo. Ubica la terminal de transporte turístico, en el principal corredor de la Av. Revolución, y usos de servicios asistenciales y de salud. El uso habitacional es del 7.93%.

Tabla No. 20, *Zona 2, Tolerancia*[48]

Comercio y Servicios	8.1694	33.37
Comunicaciones y Transporte	1.6017	6.54
Deporte y Recreación	2.0632	8.42
Educación y Cultura	0.4777	1.95
Servicios Urbanos	3.2423	13.24
Habitacional Multifamiliar	6.2863	25.68
Habitacional Unifamiliar	1.3559	5.54
Industria de Bajo Riesgo	0.3565	1.45
Industria de Riesgo	0.0341	0.14
Microindustria	0.1230	0.50
Salud y Servicios Asistenciales	0.5308	2.16
Usos Especiales	0.0643	0.26
Baldío, desocupado, abandonado, en construcción	0.1771	0.72
Superficie ocupada	24.4814	100.00

Zona 4: Habitacional.

El uso predominante es el habitacional y se distribuye homogéneamente en la colindancia con la Zona 2 y hacia el corredor de la calle 1° donde existe el uso mixto con comercio y servicios principalmente. En la colindancia con la Av. Internacional, los usos presentan escasa accesibilidad que impide un adecuado aprovechamiento del suelo; esta condición se extiende a toda esta Zona 4. La presencia del uso industrial asciende al 7.94% de la superficie así como el caso puntual de la Gasera.

Zona 5: Equipamiento y Habitacional.

El uso habitacional ocupa el 50%, lo que confirma la vocación habitacional del lugar; en cuanto a comercio y servicios estos ocupan el 23%, algunos localizados en la colindancia con la Zona 6. Otro uso con importante presencia es educación y cultura, ya que éste ocupa el 13% de la superficie, y resalta de manera importante la ubicación de la Casa de la Cultura, equipamiento de nivel regional. Asimismo se encuentran algunas instituciones privadas de educación superior.

[48] *Ibidem.*

2. DIAGNOSTICO

Tabla No. 21, *Zona 3, Comercio y Servicios de Turismo*[18]

[illegible]	[illegible]	[illegible]
Comercio y Servicios	32.3729	62.39
Administración Pública	0.2838	0.54
Comunicaciones y Transporte	4.5160	8.70
Deporte y Recreación	1.1550	2.22
Educación y Cultura	0.6604	1.27
Servicios Urbanos	0.2616	0.50
Habitacional Multifamiliar	2.9189	5.62
Habitacional Unifamiliar	1.2016	2.31
Industria de Bajo Riesgo	0.5656	1.09
Microindustria	0.7700	1.48
Salud y Servicios Asistenciales	3.7342	7.2
Usos Especiales	1.5955	3.07
Baldío, desocupado	1.8494	3.56
Superficie ocupada	51.8869	100.00

Tabla No. 22, *Zona 4, Habitacional*[19]

[illegible]	[illegible]	[illegible]
Comercio y Servicios	8.3197	16.82
Comunicaciones y Transporte	0.6433	1.30
Deporte y Recreación	2.2940	4.63
Educación y Cultura	0.3596	0.73
Servicios Urbanos	0.1401	0.28
Habitacional Multifamiliar	15.3713	31.07
Habitacional Unifamiliar	13.1216	26.52
Industria de Bajo Riesgo	3.1550	6.38
Microindustria	0.2779	0.56
Salud y Servicios Asistenciales	2.3802	4.81
Usos Especiales	2.4192	4.89
Abandonado, Baldío, desocupado	0.9842	1.99
Superficie ocupada	49.4633	100.00

Tabla No. 23, *Zona 5, Equipamiento y Habitacional*[20]

[illegible]	[illegible]	[illegible]
Comercio y Servicios	9.9268	23
Comunicaciones y Transporte	1.0801	2
Deporte y Recreación	0.7138	2
Educación y Cultura	5.8124	13
Habitacional Multifamiliar	10.8649	25
Habitacional Unifamiliar	11.0174	25
Industria Bajo Riesgo	2.0834	5
Microindustria	0.1391	0
Salud y Servicios Asistenciales	0.3599	1
Baldío, Desocupado abandonado	0.968	2
Usos Especiales	0.1903	0
Superficie ocupada	43.356	100.

Zona 6: Servicios y Comercio (Servicios de Salud).

El suelo predominante es comercio y servicios estrechamente relacionados con el uso de salud y servicios asistenciales, que cuenta con una superficie del 16%; ambos suman prácticamente la mitad de la superficie de esta zona y responde a una demanda identificada en el apartado 2.2.2, es importante considerar que existe un potencial económico en esta actividad.

[18] *Ibidem*
[19] *Ibidem*
[20] *Ibidem*

Tabla No. 24, Zona 6, Servicios y Comercio (Servicios de Salud)[72]

[illegible]	[illegible]	[illegible]
Comercio y Servicios	14.5246	33
Administración Pública	0.3102	1
Comunicaciones y Transporte	1.0401	2
Deporte y Recreación	0.2736	
Educación y Cultura	5.3693	12
Habitacional Multifamiliar	6.8095	15
Habitacional Unifamiliar	5.5322	13
Industria	0.9671	2
Microindustria	0.9233	2
Salud y Servicios Asistenciales	7.1308	16
Baldío, Desocupado, abandonado	1.0014	2
Usos Especiales	0.048	0
Superficie ocupada	43.950	100

Zona 7: Comercio y Servicios.

El comercio y los servicios son el uso predominante, con el 51% del total. La intensidad de las actividades es muy alta, localizada principalmente sobre corredores que cubren una demanda a nivel local. Es importante mencionar que existe una concentración considerable de talleres mecánicos, eléctricos y de carrocería y pintura que responden a una demanda transfronteriza, pero que, a su vez, representan algunos inconvenientes con la imagen urbana, el medio ambiente y relacionados con el funcionamiento vial.

Tabla No. 25, Zona 7, Comercio y Servicios[73]

[illegible]	[illegible]	[illegible]
Comercio y Servicios	29.716	51
Comunicaciones y Transporte	2.1025	4
Deporte y Recreación	0.9122	2
Educación y Cultura	2.7163	5
Habitacional Multifamiliar	9.2389	16
Habitacional Unifamiliar	5.6119	10
Industria Alto Riesgo	0.0753	0.12
Industria Bajo Riesgo	2.5527	4.38
Industria de Riesgo	0.1409	0.23
Microindustria	0.7098	1.21
Salud y Servicios Asistenciales	1.8934	3
Baldío, Desocupado, abandonado	2.263	0
Servicios Urbanos	0.0722	1
Usos Especiales	0.4286	1
Superficie ocupada	58.4439	100

2.3.1.4 Valores del suelo.

El área de estudio de la ZC tiene un valor del suelo heterogéneo, debido a sus funciones económicas la plusvalía varía mucho de una calle a otra, por lo cual éstas se encuentran valuadas por manzana y tramo de calle. Para observar el comportamiento de los valores del suelo, se tomaron los valores catastrales promedio por manzana en 1996 y 2000.[74]

En 1996 los valores más altos del suelo se localizaron en las zonas 3 y 7 entre las avenidas Revolución, Constitución, Niños Héroes y Negrete entre las calles 1ª y 4ª, extendiéndose por las avenidas Constitución y Revolución hasta la calle 7ª; siendo estos considerados como los corredores más importantes en cuanto a la localización de comercio y servicios. Los valores disminuyen hacia las áreas de las zonas 2, 4 y 5 especialmente en la colonia Zona Norte, principalmente, y colindante con las colonias Altamira e Independencia.

Existe un incremento de valores del suelo, estos se localizan principalmente hacia las áreas habitacionales en la colonia Zona Norte y las avenidas Niños Héroes, Miguel F. Martínez y Mutualismo. Todas estas zonas con una gran cantidad de uso habitacional y habitacional mixto con comercio.

---

[72] *Ibidem*

[73] *Ibidem*

[74] Citados en el PDUCPT (2002-2025) de datos sobre estudio de valores unitarios de terrenos y construcciones elaborado por INDUPLAN en octubre 2002

2.3.1.5. Tenencia de la Tierra.

En el área de estudio predomina la tenencia de régimen privado[25], que son todos los fraccionamientos, colonias y baldíos. Se deberá tomar en cuenta que la mayoría de los edificios considerados como históricos se encuentran bajo este régimen de propiedad, haciendo difícil su preservación; la falta de incentivos para su revitalización ha provocado que muchos de ellos hayan sido modificados y hasta demolidos, perdiéndose así parte del patrimonio histórico de la ciudad.

2.3.2 Vialidad.

Para el área central de la ZC los motivos de viaje representan el 30% para compras, 20.5% por trabajo, el 18.2% a la educación y diversión mientras que el 31.3% a otros.[26] Lo anterior propicia que en muchas ocasiones, el sistema opere por encima de su capacidad, incrementando la demanda de tránsito de vehículos ligeros, transporte público, transporte de carga, acceso a las diferentes propiedades, acceso a estacionamientos, etc., creando con ello problemas de tránsito que se manifiestan en congestionamientos, demoras en los recorridos y accidentes.

Entre los principales problemas que enfrenta el sistema vial se encuentra la falta de coordinación entre las áreas del sector que realizan actividades de planeación y normatividad, diseño, ejecución, operación, administración y mantenimiento, provocando situaciones confusas en el momento de la ejecución de acciones y, sobre todo, en la operación del sistema[27].

2.3.2.1. Estructura de la red vial

Sistema vial.

En la ZC convergen dos sistemas viales: un sistema ortogonal en el área central y el sistema lineal en la zona colindante a esta misma, que abarca la Zona Río y el cruce fronterizo San Ysidro-Puerta México. El área central de la ZC está organizada mediante un *sistema ortogonal*, en un plano cuadriculado también llamado damero, en el que la mayoría de las calles se cortan en forma de ángulo recto, con retícula uniforme y de manera geométrica (al interior de esta área se ubican vías diagonales de la traza original, como una variante de comunicación rápida[28]).

Tabla No. 26, *Estructura de la Red Vial*

Tipo	Ventajas	Desventajas
Retícula uniforme	• Puedes trazarse varias rutas entre dos destinos cualesquiera. En caso de algún bloqueo existe la posibilidad de cambiar el trayecto a otras vías • Permite la ubicación de casi todo tipo de transporte, el límite es la dimensión de la sección transversal. • Separación de tránsitos diferentes, calles de tránsito normal entrelazado, calles exclusivas para transporte colectivo y calles sólo para peatones.	• Los trayectos que se apartan de la forma ortogonal se van forzados a efectuar recorridos más largos • El control del tránsito en las intersecciones debe ser semaforizado, esto es difícil de aplicar debido a la presencia de flujos paralelos opuestos
Sistema lineal[29]	• Es fácil su crecimiento, se van añadiendo partes o porciones sin modificar la estructura • Facilita la orientación de sus habitantes • Son sencillas la urbanización e implementación de su infraestructura	• En caso de saturación o problemas de tránsito, es difícil encontrar muchas alternativas de arreglo • Al crecer linealmente las actividades se van alejando cada vez más unas de otras • No existe gran variación en su forma, pudiendo ser en algunos casos monótono el paisaje

Fuente: IMPlan, adaptación propia del libro *La operación de los transportes*, de Alonda, Ángel México 1997

Por su parte, el *sistema lineal* es al que confluyen las vías reticulares del área central del polígono en cuestión. Este sistema está conformado por vialidades primarias y de acceso controlado (vías rápidas, paseos y bulevares) que forman parte de los corredores viales de la ciudad y es a través de éstos que se traslada el tránsito hacia/desde el área central hacia el resto de la ciudad tanto en el sentido N-S como S-N. Las Vías Rápidas Poniente y Oriente — que son las que conducen y permiten el flujo vehicular hacia los extremos de la ciudad— se enlazan a la ZC, y su trazo es paralelo a la canalización del Río Tijuana (Zona Río) constituyendo, en materia vial, una barrera física para el área de estudio. Los puntos de enlace del área central hacia los puntos externos de la ZC se muestran conflictivos debido, en parte, a la

[25] Dentro de la mancha urbana de la ciudad de Tijuana existen tres sectores, en cuyos ejidos regularizados en un 100%, entre estos se encuentra el sector Centro, que por su antigüedad es una de las zonas más consolidadas de la Ciudad

[26] Op. Cit. *Plan Maestro Integral de Vialidad y Transporte*

[27] En este apartado se hace un diagnóstico de los acontecimientos que suceden dentro del sistema vial además de su relación con el medio urbano (fuentes el desagüe, ductos infraestructura, etc.)

[28] Padilla Corona Antonio, *Barrios urbanos del norte de Baja California, influencias e ideas 1821-1998. UABC 1998.*

[29] Sebjetnas, Mario, Jorge Calvillo, Manuel Pereyra *Principios de diseño urbano ambiental*

mezcla de los sistemas viales (diferencias en número de carriles de circulación, dispositivos de control de tránsito, etc.). Las vialidades representan 60ha del total del área de estudio (incluyendo el canal del Río Tijuana)

2.3.2.2. Funcionamiento de la Red Vial.

Circulación vehicular.

La red vial, a excepción de las calles peatonales admite la circulación vehicular. Los conflictos viales[5] se deben a la alta presencia de vehículos en todas sus modalidades, mismos que deterioran la fluidez del tránsito, no existen restricciones de circulación en la ZC. Por otra parte, la utilización de estacionamiento en las vías, reduce su capacidad, sin embargo las calles con circulación más lenta son aquellas donde predomina la presencia del transporte público

Jerarquía vial.

La jerarquía vial en Tijuana se establece de acuerdo a su función con la siguiente clasificación: acceso controlado, vías primarias, vías secundarias (primer y segundo orden) y vías locales, con secciones diferentes, sin importar la función de las mismas. El conjunto de estas vialidades conforman la red principal en la ciudad a través de avenidas, bulevares, vías rápidas, paseos, calles, etc. De las vialidades que conforman la red principal de la ciudad a su vez se estructuran los corredores viales. A la ZC convergen, o bien se permite enlazar a los corredores o tramos de estos (calle 2ª, calle 3ª, entre otros)

Para el área de estudio, la sección transversal de las vialidades varía de 14.70 a 38.00m; para las primarias su sección es de 22.60 m (tramo de la calle 2ª a 29.80m (Av. Revolución), las secundarias de primer orden de 21.40m (calle 7ª) a 38.00m (Av. De la Amistad), de segundo orden de 14.70m (calle 1ª) a 33.50m (Puente México); locales de 10.70m (Av. Lucrecia Toris) a 25.50m (Av. Baja California)

Figura No. 7. Vista aérea del flujo vehicular perimetral de las carreteras anuales 1, 5 y 500 hacia el Puente México (San Ysidro, CA-Tijuana, Baja California)

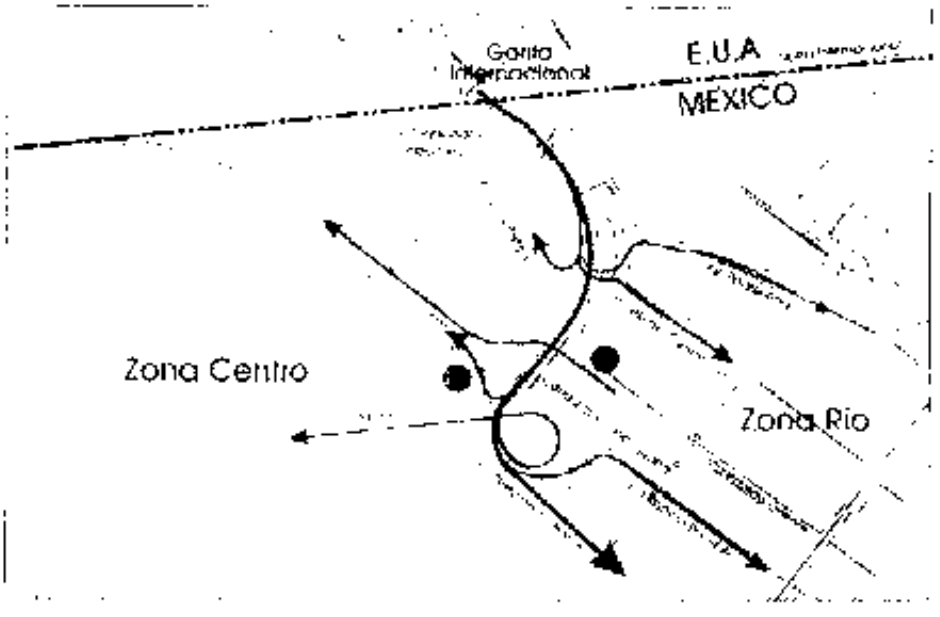
[5] Los problemas de congestionamientos vehiculares son el resultado de sus aspectos siguientes: 1) relativo a las vialidades (características físicas como entradas y salidas a lo largo de la vía, intersecciones no colineales, variación en cuanto al número de carriles, etc.); y, 2) relativo a la composición del tránsito (tipos de vehículos, señalamientos específicos reglamentales, maniobras de los vehículos, etcétera)

El puerto de entrada San Ysidro-Tijuana tiene flujos vehiculares y peatonales que sobrepasan su funcionalidad y capacidad de operación, de ahí la necesidad de reordenar y reestructurar dicho puerto con un proyecto y/o solución de corto plazo[41]. Las condiciones asociadas a las vialidades originadas en el cruce fronterizo Puerta México-San Ysidro son, entre otras:

- Mezcla de altos flujos vehiculares (vehículos ligeros y de transporte público).
- Entrecruzamientos en la Puerta de Entrada.
- Flujos altos en horas de máxima demanda en ambos accesos (S-N como de N-S) y, en especial, en los días festivos (tanto de los Estados Unidos como de México).
- Bloqueo de intersecciones, provocando discontinuidad en el flujo de la red vial aledaña a la ZC.
- Altas emisiones de gases contaminantes al medio ambiente, elevada contaminación por ruido, etc.
- Inseguridad en los andadores peatonales.
- Otras: asociadas con el estacionamiento (en lugares prohibidos, principalmente en los horarios vespertinos), uso del suelo (exceso de vendedores ambulantes a lo largo de la Zona 1, diversos usos del suelo sin control), transporte (presencia de transporte de carga, exceso de transporte público y escaso control sobre la programación de frecuencias de las unidades de transporte público); imagen urbana (falta de higiene a lo largo de los andadores peatonales, excesiva publicidad, etc.).

Tabla No. 22. *Cruce Fronterizo Puerta San Ysidro*[42]

Acceso S-N	Periodo 1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Vehículo	15'271,520	15'098,292	15'044,219	14'094,304	15'575,483	15'249,703	15'168,166
Autobuses	102,904	111,887	97,103	104,840	105,900	91,987	109,561
Peatones	8'736,905	7'934,716	7'406,921	7'514,151	13'645,326	7'537,569	7'874,109



Lugares No. 8. Flujos vehiculares provenientes de la zona de San Ysidro. Los puntos 1 y 2 se refieren a las construcciones viales, la prolongación de la Vía Rápida Oriente hacia la Garita y la zona de Playas de Tijuana, y la guía de integración de flujos provenientes del arribo hacia la zona de Playas de Tijuana respectivamente.

[41] IMPlan, Cruces Fronterizos, Región Tijuana-San Diego, 2002.

[42] SANDAG, Información copilada para *California-Baja California Point of Entry, Historical Border Crossings*, con base a Customs, Conveyance and Pedestrian Arrivals, 1997-2003, donde la información representa el año fiscal (de octubre a septiembre de cada año).

2. DIAGNOSTICO

En el año 2002 se observaron los siguientes flujos vehiculares:

Tabla No. 28, *Aforo vehicular en el Puente México. (vehículos)*

	[illegible]					
	7:30-8:30	8:30-9:30	11:30-12:30	12:30-13:30	17:00-18:00	18:00-19:00
S-N	1,100	1,022	924	1,087	838	1,215
N-S	2,005	1,819	1,634	1,521	1,416	1,246

Fuente: Dirección de Obras y Servicios Públicos Municipales (DOSPM) a través del Departamento de Ingeniería de Tránsito, aforos vehiculares en fechas 22, 23 y 24 de octubre de 2002 en horarios de 7:30 a 9:30, 11:30 a 13:30 y 17:00 a 19:00 hrs.

Circulación peatonal.

La concentración de actividades en el área de este *Programa* da lugar al intenso movimiento peatonal sobre todo en horas de máxima demanda. La problemática general de la ZC respecto a las áreas de circulación peatonal se define por la limitación en los espacios para la circulación peatonal, hay zonas donde no existen, u bien, la circulación no está debidamente articulada y, por otra parte, donde existen las condiciones de las superficies para el desplazamiento de los peatones.

- *Circulación peatonal en el cruce fronterizo.*

Los grandes flujos peatonales que se originan por el cruce fronterizo, se hacen notar los fines de semana y en las festividades de los Estados Unidos. Por las tardes, en la zona aledaña a la Puerta México se observa un movimiento alto de peatones que regresan de San Ysidro, este flujo es atraído hacia la Av. Frontera en donde abordan unidades de transporte público.

El cruce peatonal promedio en el periodo del 2003 se estimó en un total de 21,573 cruces peatonales[83] cruzando la frontera anualmente.

2.3.2.3. Administración del Tránsito.

Volúmenes vehiculares en la Red.

Los volúmenes de tránsito superan los 2,552 promedio vespertino de vehículos en la calle 3ª, entre las avenidas Constitución y Niños Héroes, donde se concentra la mayor cantidad de sitios de transporte; y en la calle 2ª, entre las avenidas Madero y Negrete, 2,484 promedio matutino de vehículos; sin embargo, a la ZC convergen vías con los más altos flujos en la ciudad —una de ellas la Vía Rápida con 3,600[84]— que permite la mezcla de flujos dentro y fuera del área en cuestión.

Nivel de Servicio en vialidades[85].

Los resultados de volúmenes vehiculares fueron utilizados en el análisis de capacidad para determinar el nivel de servicio. Es importante destacar que la ubicación inadecuada de los sitios de transporte público (esquinas) propician trastornos a los flujos existentes, limitando las vueltas a la derecha y propiciando un enfrentamiento constante entre los vehículos y los peatones; esto además de la presencia de puestos ambulantes. La falta de vialidades que, de acuerdo con sus características, puedan funcionar como rutas alternas, es uno de los principales factores que propician una concentración excesiva de vehículos en las vialidades de esta ZC, se debe prever la situación de que, a futuro, estas mismas vialidades de enlace, como la calle 2ª y calle 3ª, seguirán funcionando como tales.

Volúmenes vehiculares en Intersecciones.

Los resultados de los aforos definen que ciertas intersecciones están sobreutilizadas en las horas de máxima demanda, se observa una mezcla de flujos de las diferentes modalidades de transporte que circulan por las principales arterias de la ZC, además de la poca opción que se ofrece para transitar por vialidades alternas. Este fenómeno es notorio en las mañanas cuando la demanda de cruce de vehículos hacia San Ysidro es alta y satura las vialidades que conectan con el Puente México

---

[83] Op. Cit. SANDAG, *California-Baja California Ports of Entry. Historic Border Crossings*

[84] La intensidad del tránsito que circula por el sistema vial de la ZC fue medida mediante aforos vehiculares proporcionados por la DOSPM, y otros realizados directamente por personal del IMPlan, enfocándose en aquellas vialidades de mayor movimiento y con mayor representación de los flujos vehiculares y peatonales en el área de estudio

[85] El nivel de servicio permite dar un juicio cualitativo y cuantitativo del grado de eficiencia que proporciona una vía, es representativo de las condiciones de circulación, y definida por el porcentaje de tiempo de demora, velocidad media de recorrido y la utilización de la capacidad, entre otros. Algunos otros factores que pueden afectar un determinado nivel de servicio son: tiempo de recorrido, libertad para maniobrar el vehículo, comodidad y conveniencia, seguridad, interrupción en el tránsito, etc. En el área de estudio se revisó en campo por el IMPlan, la velocidad y tiempo de recorrido

2. DIAGNÓSTICO

Nivel de Servicio en las Intersecciones.

De acuerdo a los resultados obtenidos en los aforos se observa que el nivel de servicio "D" (mas alto) corresponde a la calle 2ª y su intersección con la Av. Internacional, asociado al acceso al cruce fronterizo; con nivel "C" las intersecciones formadas por calle 2ª y Constitución y la calle 9ª y Revolución.

Es necesario observar que en las intersecciones aforadas, una gran parte de los movimientos son generados por el transporte público, se encuentra entre el 30 y 40% del flujo total en las intersecciones aforadas. Lo anterior se hace más grave en la intersección de la Av. De La Amistad y Av. Frontera en donde actualmente es una glorieta combinada con un gran flujo de transporte público y un flujo alto de peatones que en su mayoría abordan las unidades de transporte que tienen su sitio sobre la Av. Frontera, las frecuencias de salida de las unidades de transporte no se respetan y esto intensifica la utilización de la vialidad.

Nodos viales.

En la ZC se detectan tres nodos viales:

Nodo 1: Está compuesto por las avenidas Niños Héroes, Constitución, Revolución, Madero y calles 2ª y 3ª.

Nodo 2: Se integra por las avenidas Internacional, Paseo de los Héroes, Puente México, la Vía Rápida Poniente, el Blvr. Sánchez Taboada y las calles 2ª y 3ª

Nodo 3. Integrado por las avenidas Revolución, Madero, Negrete y los bulevares Agua Caliente y Fundadores.

Accidentalidad.

El análisis de accidentalidad se refiere al grado de incidencia de accidentes de tránsito en un mismo punto, ocurridos en cualquier hora del día. Es una tarea que se lleva a cabo en la Secretaría de Seguridad Pública (SSP); algunos de los puntos con mayor índice de accidentes en la ZC son los siguientes:

Tabla No. 29, *Puntos con mayor índice de accidentes, 1998*

[illegible]	[illegible]	[illegible]
Av. Internacional y Av. Carranza	12	No guardar distancia
Av. Internacional hacia Playas de Tijuana	8	Atropellamiento
Av. Constitución y calle 2ª	23	Cambio intempestivo de carril
Puente México	14	Cambio intempestivo de carril

Fuente: Subdirección de Planeación y Participación Social de la Secretaría de Seguridad Pública (SSP), 2003

2.3.2.4. **Infraestructura de Apoyo al Tránsito.**

Semáforos.

Se localizan 78 intersecciones controladas con semáforo, las cuales permiten el orden, derecho de paso y seguridad de los diferentes flujos vehiculares y peatonales que diariamente circulan por las vialidades del lugar. El 66% de los semáforos es electrónico y el 40% corresponde al de tipo electromecánico. Respecto al cableado, el mayor porcentaje, el 59% corresponde al tipo subterráneo, el 32% aéreo y el 9% combinado.

Por los volúmenes de tránsito que se manejan y por el flujo peatonal que demanda un espacio y un tiempo para desplazarse son solo algunas de las causas por las que es indispensable que el sistema de semáforos se actualice

Señalamiento Vial.

En el señalamiento vial funciona en forma óptima si se cumple con aspectos como la ubicación, operación, conservación y uniformidad, sin embargo, donde existe éste, se cumple con las normas, especificaciones y propósitos para el cual fue colocado pero en algunas ocasiones no cumple con los requerimientos funcionales que se esperan como se enuncia a continuación.

a) Problemas de vandalismo.
b) Señales poco visibles:
c) Ausencia de señalamiento.

Nomenclatura vial.

En la ZC se observa que en la mayor parte de las vialidades se encuentra colocada su correspondiente nomenclatura, en donde se observa carencia de este elemento es en la colonia Zona Norte donde pocas vialidades cuentan con su respectivo señalamiento de nomenclatura.

Estacionamientos.

En la ZC el área central está considerada como un área crítica en lo que se refiere a la utilización de la vía pública para estacionamiento, lo cual se debe a lo siguiente:

- Al tipo de uso del suelo.
- A la cantidad de vehículos que circulan diariamente por las vialidades existentes.
- La cantidad de sitios de transporte que se encuentran dispersos.
- La carencia de espacio para estacionarse dentro de su predio en la mayoría de los negocios y comercios

Se subdividen en estacionamientos en vía pública y en propiedad privada, cada uno con distintas modalidades:

Estacionamiento en vía pública.

Con relación a la vía pública, este tipo de estacionamientos es determinante para el buen uso y administración de la misma (flujos vehiculares, restricciones de circulación, etc.). Se dividen en dos y en ambos casos se observan vehículos estacionados en batería o bien en ángulo

Estacionamiento libre.

Es el estacionamiento ideal que el usuario busca, debido a que le permite dejar el vehículo cerca de su lugar de destino. Se observa en las zonas que tienen su uso de suelo exclusivamente habitacional, las cuales también son zonas en las que su flujo vehicular no es alto.

Estacionamiento controlado o exclusivo.

En la ZC existe gran cantidad de esta modalidad de estacionamiento, mediante señales o dispositivos que limitan su tiempo de utilización. Se ubican dos tipos de estacionamiento:

- ***Estacionamiento exclusivo.***

Son los que se observan mediante la guarnición pintada y significa que se deben seguir reglas específicas para estacionarse en ese lugar. Los colores en la guarnición tienen diferentes significados. La principal problemática que se observa en este tipo de líneas exclusivas es en el área central de la ZC y se refiere a la ubicación de las mismas respecto a las diversas funciones de la vialidad (espacios de sitios de transporte, entradas y salidas de comercios y de predios particulares, servicios públicos, etc.) así como la mezcla y su abuso indiscriminado. Generalmente se observa en el sentido longitudinal de las vías. Las longitudes máximas autorizadas deberían ser resultado de los estudios técnicos correspondientes.

- ***Estacionómetros.***

Son aparatos mecánicos con un sistema de reloj accionado por monedas, se ubican en el área central de la ZC y el área aledaña al cruce fronterizo. Se localizan desde la calle 1ª, esquina con Av. Arias Bernal, hasta el Blvr. Agua Caliente y Av. Quintana Roo y su número aproximado es de 2,500 aparatos en funcionamiento. Funcionan en un horario de 8:00 a 18:00 horas de lunes a domingo y tiene un costo de $5.00/mn la hora. Las zonas donde se detectaron mayores incidencias de estacionamiento en doble fila son las siguientes[16]:

Permanencia larga.

- Av. Constitución, entre calle 3ª y calle 4ª.
- Av. Niños Héroes, entre calle 3ª y calle 4ª.

Permanencia corta.

- Av. Constitución, entre calle 5ª y calle 8ª.
- Av. Niños Héroes, entre calle 2ª y calle 3ª

Es importante mencionar que la concesión de espacios exclusivos para el estacionamiento sobre la vía pública es un factor que en momentos determinados limita la capacidad de la vía.[17]

Estacionamiento en propiedad privada.

Estacionamiento de vivienda, establecimientos comerciales, etc.

Se ubican en propiedad particular, generalmente para uso de vivienda y algunos establecimientos comerciales, de equipamiento y/o de industria.

Estacionamiento público de cuota.

Estos se ubican en predios acondicionados para este fin, techados y descubiertos; varían en el número de niveles de edificación y en las características que definen su operación (casetas, edificación, publicidad, etc.); algunos se ubican en centros o plazas comerciales.

Para julio del 2003 se estimaron 4,843 espacios para estacionamiento en un total de 77 estacionamientos públicos de cuota; de estos, 53 se encuentran ubicados en el área central de la ZC, 16 en el área norte y 8 en las cercanías al cruce fronterizo. El 33% de los estacionamientos operan las 24 horas del día, de lunes a domingo y el 18% operan en el

---

[16] Op cit. *Plan Maestro Integral de Vialidad y Transporte para la ciudad de Tijuana*

[17] En algunas zonas existen quejas de la sobre utilización del espacio convencionado para estacionamiento. Uno de estos sitios es el perímetro alrededor de edificios con uso administrativo (calle 8ª con avenidas Constitución y Revolución), con lo que se ve reducida la capacidad de la vialidad, provocando dobles filas, etc.

horario de las 8.00 a las 22.00 hrs de lunes a domingo. El costo para el usuario es en promedio de $12.00/min la hora. El tiempo promedio de uso de estacionamientos se define como el 48% (0-1hrs), 17% (1-2hrs), 9% (2-3hrs), 6% (10-12hrs) y el 5% (8-9hrs)[28].

Situación actual en el área central de la ZC

En el área central de la ZC (en específico en la Zona 5, la parte norte de la Zona 6 y la parte Oeste de la Zona 7), es el polígono donde se observa la mayor demanda de estacionamiento, ya sea en vía pública o de cuota. En este polígono existe un requerimiento de estacionamiento para uso comercial, equipamiento y de industria de 1 288 espacios (esto considerando un espacio por cada 50m² como establece actualmente el Reglamento de la Ley de Edificaciones para el Estado de Baja California"[29] (para las zonas fuera del Primer Cuadro de la Ciudad); y no la clasificación por los diferentes usos: centros de reunión, comercio, etc.); sin embargo, de información recabada en campo[30] se define que existen únicamente 152 espacios (estacionamiento dentro del mismo predio)

De lo anteriormente descrito se establece que tan solo para esta área central de la ZC, existe un déficit de 10 443 espacios.

Puentes vehiculares y peatonales.

Los puentes son elementos de apoyo al tránsito que permiten la circulación de vehículos y peatones con mayor seguridad y eficiencia, en la ZC se ubican:

Tabla No. 30, *Puentes Vehiculares*[31]

No.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1	Ramal del Puente México que proviene del Blvd. Sánchez Taboada	[illegible] m	9.10 m	8 carriles en dos sentidos con área de banqueta de 3.70m
2	Puente México	198.0 m	41.40 m	8 carriles en dos sentidos con área de banqueta de 3.70m

Tabla No. 31, *Puentes Peatonales*[32]

No.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
1	Puente México	188.50 m	3.50 m	Escalera y rampa en ambos lados
2	Puente de la Amistad	62.0 m	1.80 m	Rampa (puente doble)
3	Puente CABIN La Concha	105.0 m	De 7.8 a 11 m	Rampa

Mantenimiento vial.

Existen dos tipos de mantenimiento, el que corrige la calidad del servicio cuando ésta se pierde mantenimiento correctivo y el que prevé que dicha calidad no se pierda mantenimiento preventivo. Algunas de las acciones que para el 2003 se realizaron corresponden al mantenimiento correctivo, tales como bacheo en las siguientes vialidades: calle 7ª, Av. Niños Héroes entre calle 6ª y calle 8ª; Av. Mutualismo entre calle 6ª y calle 8ª; calle 2ª y calle 1ª; Av. Constitución, entre calle 1ª y Av. Coahuila. Esto además de la remodelación en la Av. Revolución entre la calle 1ª a la calle 3ª tendiente a dar prioridad de circulación al peatón

2.3.3 Transporte.

En Tijuana, y en especial en la ZC, el principal problema del transporte se traduce en la gran cantidad de unidades que se ofrecen para el servicio, que en determinados momentos del día llegan a saturar las vialidades y entorpecen el flujo de los demás vehículos

Se considera como la zona de mayor concentración de sitios de transporte público, asimismo la escasa atención que se le ha puesto al transporte de carga para realizar sus maniobras, que trae como consecuencia la mezcla de flujos de tránsito en la mayor parte del día y el incremento del riesgo en la zona al transitar vehículos con materiales peligrosos, los cuales deben observar ciertas medidas para su correcta transportación.

---

[28] Op. Cit. *Decreto a Estacionamientos Públicos de Tijuana*

[29] POE. No. 19, de fecha 10 de junio de 1997, Tomo: XXX.II, Sección Primera

[30] Op. Cit. *Levantamiento de Uso de Suelo*

[31] Op. Cit. *Plan Maestro Integral de Vialidad y Transporte para la Ciudad de Tijuana*

[32] *Ibidem*

2. DIAGNOSTICO

2.3.3.1 Transporte público de pasajeros.
En la ZC se observa una gran originada por el desplazamiento de los usuarios en la búsqueda del transporte público que los conduzca hacia sus destinos finales. Debido a la facilidad que para el transporte público representa el sistema de pares viales, se observa la siguiente información:

Tabla No. 32, *Vialidades utilizadas por las Rutas de Transporte Público*[91]

1.	Calle 2ª	16		46 (*)	62	Entrada
	Calle 2ª	5	1	18	24	Salida
2	Calle 3ª	6	6	30	42	Entrada
	Calle 3ª	12		9	21	Salida
3.	Calle 4ª	12	2	9	23	Entrada
4	Av. Negrete	10		27	37	Entrada
5	Av. Madero	10	5	26	41	Salida
6.	Av. Constitución	1	7	11	19	Entrada
7.	Av. Niños Héroes	1	5	11	17	Salida

(*) Este dato incluye la parte donde esta calle es de doble sentido. La entrada y salida es con respecto al área central del de la ZC

De lo anterior se desprende que la calle 2ª es en la que inciden el mayor número de rutas; le siguen la calle 3ª, con 42 y la Av. Madero con 41.

Modos de transporte.
Actualmente todos los servicios de transporte público, en todos sus modos, se encuentran concesionados y su operación es realizada por empresas privadas. En la ZC se encuentra el servicio de transporte público ofertado en tres modalidades: taxi, microbús (calafia) y autobús; cada uno con características que definen su misma cobertura. El medio de transporte que presenta mayor demanda es el taxi con el 45% del total, le siguen el autobús con el 31% y el microbús con el 24%[92]. Algunas de las características de las modalidades de transporte que atienden la demanda son:

Tabla No. 33, *Modos de Transporte*[93]

Sedan	4	Taxi	Taxi	Vehículo particular, con y sin servicio de itinerario fijo
Camioneta	7	Taxi	Taxi	Vagoneta particular acondicionada con asientos traseros con y sin servicio de itinerario fijo
Van	12-24	Calafia	Minibús	Acondicionada con asientos y techo alto para lograr mayor capacidad, unidad incómoda y con poco espacio
Minibús	40	Microbús	Minibús	Autobús corto y de menor capacidad, unidades deterioradas
Autobús	30-54	Autobús	Autobús	Transporte público reglamentario, unidades determinadas

2.3.3.1.1 Red de transporte autobús.
La operación de los autobuses se realiza en el escenario más común que es el flujo mixto, el cual se mezcla en la vialidad con las diferentes modalidades de transporte que circulan al mismo tiempo que los mencionados. De acuerdo con las dimensiones de las vialidades que se ubican en la ZC, el autobús presenta algunos conflictos en su operación, principalmente con los radios de giro, en el momento en el que el autobús debe efectuar una vuelta derecha, este caso es notorio en las intersecciones siguientes:

- Calle 2ª y Av. Madero.
- Calle 3ª y Av. Constitución
- Calle 3ª y Av. Niños Héroes.
- Calle 2ª y Av. Niños Héroes.
- Calle 2ª y Av. Constitución.
- Blvr. Agua Caliente y Av. Negrete.

[91] Op cit. *Plan Maestro Integral de Vialidad y Transporte para la ciudad de Tijuana*
[92] Op cit. *Programa de Desarrollo Urbano del Centro de Población de Tijuana* (PDUCPT) actualización 2002-2025
[93] Op cit. *Ibidem*

2. DIAGNOSTICO

Ruta Troncal.

Actualmente el H. Ayuntamiento desarrolla una estrategia para habilitar, en el corto plazo, el primer corredor de transporte masivo en carril confinado, que formará parte de una red para la ciudad. Este corredor denominado Ruta Troncal 01 (RT01), permitirá comunicar la ZC con la zona oriente de Tijuana (sectores de elevado crecimiento: Casa Blanca y Matamoros de la Delegación La Presa). Este corredor contará de una longitud de 17.90km, con 40 autobuses y 43 paraderos. Se considera un proyecto de suma trascendencia para la ciudad, pues ofrecerá una alternativa de transporte de alta capacidad, eficiencia y comodidad para el traslado de personas[95]. El Plan Integral de Reestructuración de Rutas del Transporte Público (2004-2025) permitirá establecer la modernización y definición del sistema a largo plazo[97].

2.3.3.1.2 Red de Transporte Microbús.

El minibús es un modo de transporte que presenta mayor flexibilidad que el autobús, es más rápido y puede mezclarse con el flujo de otros vehículos debido a sus dimensiones exteriores. El inconveniente que presenta es la menor capacidad con relación al autobús, lo cual puede corregirse realizando ajustes en la programación de las frecuencias para determinar los horarios de máxima demanda en los que se ocuparían más unidades de transporte[98].

2.3.3.1.3 Red de Transporte Taxi.

Esta modalidad de transporte cubre prácticamente toda la ciudad, tiene una gran flexibilidad debido a sus condiciones físicas y mecánicas, lo cual le permite llegar a donde no lo pueden hacer los autobuses y los minibuses: su principal problema es que se han expandido sin control y ello ha generado problemas en las vialidades relacionados con la capacidad.

- **Taxis Libres.**

En los últimos meses ha comenzado la operación del servicio de "taxi libre" en la ciudad de Tijuana. Esto ha traído como consecuencia la aparición de la competencia entre el taxi de ruta fija y el taxi libre. El taxi libre presenta algunas ventajas sobre el taxi de ruta fija, la principal de ellas es la flexibilidad del vehículo para desplazarse a cualquier parte de la ciudad sin estar sujeto a una ruta previamente establecida.

2.3.3.1.4 Ubicación de Cierres de Circuito y sitios de transporte público.

Son los sitios donde las unidades esperan su salida a realizar la ruta, en estos lugares se efectúa el ascenso y descenso de los pasajeros y se realizan tiempos de espera, esto trae como consecuencia una sobre ocupación de la vía pública, en la ZC se ubican 70 cierres de circuito.

Tabla No. 54. *Cierres de Circuito por Modalidad*[99]

Modalidad	Cantidad
Autobús	14
Microbús	6
Taxi	50
Total	70

La ZC es uno de los lugares que presenta mayor concentración de rutas de transporte a lo largo de la ciudad, por consiguiente, también lo son los lugares donde se hace el ascenso y descenso de pasajeros y la salida así como la llegada de la ruta. Los sitios de transporte se refiere al lugar donde inician los viajes de recorrido, como se muestra en la tabla siguiente.

---

[95] Transconsult, Consultoría de Tránsito y Transporte, *Estudios Complementarios para Ruta Troncal Uno, Tijuana, B.C.*, enero del 2004.

[97] A partir de agosto del 2003 el IMPlan está desarrollando este estudio.

[98] Esta modalidad de transporte no atiende la parte poniente de la ciudad, sin embargo cubre, prácticamente en su totalidad, la parte oriente. Es una modalidad que permite incursionar con relativa facilidad en las colonias, esto debido a sus características físicas y mecánicas, las cuales le otorgan ciertas ventajas sobre otras modalidades como el autobús. Más que simplemente una versión acortada del autobús, el mini y el microbús pueden considerarse como unidades de tamaño reducido, que compensan su menor capacidad unitaria con una mayor agilidad y ello los lleva a contar con ventaja con vehículos más grandes.

[99] Op.cit. *Plan Maestro Integral de Vialidad y Transporte para la ciudad de Tijuana.*

Tabla No. 35, *Comparativo de los Sitios de transporte por modalidad*[106]

[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Taxi	90	100%	62	68.89%
Microbús	14	100%	4	28.57%
Autobús	19	100%	15	78.94%
Total de bases	123	100%	81	65.85%

2.3.3.1.5 Zonas de ascenso y descenso de pasajeros.

En la ZC no se cuenta con el orden adecuado para el "espaciamiento" que debe existir entre las zonas de ascenso y descenso de usuarios del transporte público, tampoco existe la uniformidad en la construcción y diseño de los cobertizos que deben ubicarse en estas zonas para esperar el abordaje a las unidades de transporte.

La falta de una administración de las operaciones origina que los transportistas realicen paradas inadecuadas en lugares como:

- Intersecciones conflictivas (se percibe cuando los sitios se ubican en las esquinas y debido al sentido de circulación, sobre todo, debido a los pares, propicia colisiones debido al entrecruzamiento e incorporación a los carriles de circulación)
- A mitad de la cuadra.
- Hasta en dos puntos de una misma cuadra, según lo solicite el usuario.

Esto trae como consecuencia la generación de demoras en el recorrido de la ruta, la provocación de congestionamientos viales y la emisión de contaminantes al ambiente por el continuo frenado y arranque de las unidades.

2.3.3.1.6 Aspectos operacionales del transporte público.

Niveles de servicio del transporte público.

El transporte público se puede medir en términos de *Calidad de Servicio*. Algunas de las medidas serían las siguientes:

- Disponibilidad del transporte.
- Conveniencia de las paradas de transporte.
- Accesibilidad.
- Cobertura del sistema.
- Frecuencia del servicio, entre otras.

En la tabla siguiente se muestra el nivel de servicio en el que opera el transporte público en algunas de las intersecciones. El resultado está en función de los aforos vehiculares, el índice de ocupación de los modos de transporte y el nivel de servicio de la intersección:

Tabla No. 36, *Nivel de servicio del transporte público*

[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Av. Constitución y calle 7ª	2,290	5,250	D
Av. Niños Héroes y calle 2ª	1,230	7,110	E
Av. Constitución y calle 3ª	2,023	4,563	C
Av. Niños Héroes y calle 3ª	3,569	7,845	E
Av. Madero y calle 2ª	2,673	5,605	D

Fuente: IMPlan, estimación propia con base en observaciones directas en campo, mayo-junio 2004[107]

2.3.3.1.7 Horario de servicio[107].

El horario de servicio de las diferentes modalidades del transporte público se encuentra distribuido a lo largo del día. Para los autobuses, el horario promedio de atención al público es de las 5:00 a las 22:00 horas, para los minibuses, el horario de operación en promedio es de las 5:00 a las 23:00 horas en promedio; y en los taxis se observan varias rutas que operan durante las 24 horas del día y, en general el horario de servicio al público es de las 5:00 a las 23:00 horas.

---

[106] De en *Programa de Desarrollo Urbano del Centro de Población de Tuxtla* (PDUCPT) actualización 2002-2025

[107] Los niveles de servicio son posibles de medirse utilizando la escala A-F, similar a la que se emplea en el Highway Capacity Manual y el Manual de Capacidad de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) para medir el desempeño de las vialidades. Los aforos se realizaron en abril de 2003 en el horario de 16:30 a 17:30 horas.

[108] El horario de servicio es el número de horas durante el día en el cual el servicio de transporte se ofrece a lo largo de una ruta, el segmento de una ruta o entre dos localidades. Juega un papel muy importante, ya que determina la disponibilidad del servicio de transporte para los usuarios potenciales, es decir, si el servicio de transporte no se proporciona en el momento del día en que un pasajero potencial lo solicita, entonces no importa que el servicio se ofrezca durante el resto del día.

2.3.3.1.8 **Tiempo total de viaje.**
El tiempo total de viaje se incluye el tiempo de a partir del origen del usuario, el tiempo de espera del servicio de transporte, el tiempo de recorrido a bordo del transporte, tiempo de caminata desde el transporte hacia el destino del usuario y, en su caso, el tiempo de transbordo. Se presentan casos en los cuales el tiempo de recorrido superan las dos horas de viaje (aparte de caminata, espera y transbordo)[61]

2.3.3.1.9 **Frecuencia del servicio.**
Se observa en la ZC que la cantidad de unidades existentes cubren la necesidad de transporte; aun en horarios en los cuales la demanda es baja (horas valle) el número de unidades que brindan el servicio se mantiene constante, sin embargo en los periodos pico (horas de máxima demanda) se observa un *incremento del tiempo de espera en sitios y o bases de transporte, recorrido de ruta, así como un exceso de vehículos estacionados en los carriles de circulación ocupando la vía pública*, para lo cual la ubicación de las terminales de transporte de pasajeros son un aspecto muy determinante.

Terminales de transporte de pasajeros

En la ZC se localizan 14 terminales de transporte con modalidad de autobuses y taxis que operan algunas de éstas con características de turísticas, otras foráneas y en otros casos se observa solo la venta de boletos, es decir, no se observaron las unidades o el estacionamiento de ellas.

2.3.3.2 **Otros tipos de transporte.**

2.3.3.2.1 **Transporte de carga.**
Debido al uso del suelo en la ZC que presenta un gran movimiento comercial y de servicios, el transporte de carga es un elemento fundamental para el abasto en tiempo y en forma de las mercancías necesarias para satisfacer las demandas de la población residente y temporaria en la Zona, e incluso a nivel ciudad.

El transporte de carga realiza operaciones en el horario matutino, principalmente, entre las 10:00 y las 14:00 horas. Las vialidades que con mayor frecuencia utiliza son: Av. Constitución, Av. Niños Héroes, Av. Miguel F. Martínez, Av. Revolución, calle 2ª, calle 3ª, calle 1ª, Av. Coahuila, calle 5ª y, en general, en todas las vialidades pero en menor grado en relación a las mencionadas. Dos tipos de problemas principalmente limitan su operación: los relativos a la logística y operaciones; y los relativos a la geometría de las vialidades

2.3.3.2.2 **Transporte de Materiales Peligrosos[104].**
No obstante que el comercio es la principal actividad de la ZC, se localiza una gasera, varias gasolinerías (estaciones de servicio) y varios hospitales y clínicas, que generan materiales peligrosos[105] para la comunidad, los cuales deben ser transportados para su distribución, reciclaje o desecho.

Los vehículos que transportan estos materiales no cuentan con la identificación adecuada; debido a que los materiales peligrosos son transportados y almacenados frecuentemente en grandes cantidades, un escape accidental de estos presenta un peligro potencial para el público y el medio ambiente.

2.3.3.2.3 **Transporte Turístico.**
Esta modalidad de transporte tiene su principal demanda los fines de semana, presentando su principal recorrido de la Av. Revolución hacia la Garita de San Ysidro y viceversa; el servicio lo brindan 8 compañías con un promedio de 7 unidades con capacidad de 35 a 40 pasajeros cada una.

Es importante resaltar que en las rutas turísticas, de las cuales el ingreso es por el Puente México y de ahí se integran a la ZC a través de la calle 3ª; a diferencia de la modalidad de transporte público de pasajeros, no se observan interferencias, debido a que la frecuencia de operación no es corta. Además, debido a la gaza de enlace entre el Puente México y la calle 3ª se pudiera presentar una disminución en el tiempo de recorrido, como una alternativa para el desplazamiento rápido y eficiente del transporte hacia la ZC. El principal destino para los visitantes extranjeros es la Av. Revolución y la Zona Río.

---

[61] Op cit. *Plan Maestro de Vialidad y Transporte para la ciudad de Tijuana*

[104] Para el correcto y seguro transporte de materiales peligrosos, la Organización de las Naciones Unidas (ONU) ha establecido nueve clases de riesgo de los materiales peligrosos

[105] Materiales peligrosos son: los productos volátiles y explosivos, desechos orgánicos, inflamativos, instrumentales e infecciosos

2. DIAGNOSTICO

2.3.4 Infraestructura y Servicios.
A nivel ciudad, la ZC es la mejor cubierta en cuanto a infraestructura de servicios; sin embargo, la calidad del servicio presenta características especiales y cada caso obedece a diversas causas, por ejemplo, la red de agua potable y drenaje sanitario, por su antigüedad y por el hecho de que han llegado al término de su vida útil, mientras que otras, por ser más recientes, como la red de cable o teléfonos, debido a la forma y apariencia de su instalación contribuyen al deterioro de la imagen por la saturación de cableado aéreo.

Actualmente las autorizaciones para la introducción de redes (mantenimiento y administración) son expedidas a través de la Dirección de Obras y Servicios Públicos Municipales (DOSPM), a excepción de la recolección de basura, mientras que a la DMC (Departamento de Obras Públicas) le corresponde la supervisión (ver apartado 2.5 *Desarrollo Institucional*).

2.3.4.1 Red de agua potable.
La ZC está cubierta del servicio, se abastece por el sistema de gravedad, lo que permite evitar los costos de mantenimiento de pozos de bombeo. En la Zona se localiza uno de ellos junto al centro comercial "Pueblo Antigo" (aledaño a la canalización del Río Tijuana).

Las redes de agua potable son de asbesto-cemento para la red secundaria y de cobre y PVC para las tomas domiciliarias, variando la edad de las mismas, desde 54 años las más antiguas (colonias Zona Centro, y Zona Norte) y 21 años (Av. Revolución).

El área de estudio se considera cubierta al 100% en lo referente a las tomas domiciliarias. Algunos de los problemas que se presentan MCcefieren a fallas en el suministro, así como a fugas por ruptura de tuberías, debido al tipo y edad de los materiales de las tuberías principales. A la Comisión Estatal de Servicios Públicos de Tijuana (CESPT) le compete la administración y suministro de este servicio. De las recomendaciones derivadas del diagnóstico de las redes elaborado por la misma CESPT, se desprenden algunas acciones que actualmente se están llevando a cabo.

2.3.4.2 Red de drenaje sanitario.
En el área de estudio se cuenta con el servicio sin embargo presenta algunas deficiencias (fallas principalmente por la edad de la infraestructura que data de los años sesenta). Las grietas, el hundimiento y la intrusión de raíces de árboles entre otros, son también factores en el deterioro de redes de las tuberías. En la ZC se detectan olores desagradables provenientes de los registros y la Zona presenta una cobertura del 100%

2.3.4.3 Red de alcantarillado pluvial.
El sistema pluvial de la ciudad vierte hacia el Río Tijuana en E.U.A. y hacia el Océano Pacífico; la longitud de conducción hasta la zona de vertido comprende básicamente la canalización del Río Tijuana en sus tres etapas y su longitud es de 16 km aproximadamente. El sistema pluvial es por gravedad, esto es, que no contempla bombeos. La planeación, administración, construcción y mantenimiento del sistema pluvial, compete a la Unidad Municipal de Urbanización (UMU)[106]. En el área de estudio, el sistema se conforma por una red de colectores principales, subcolectores, pozos de visita, plantas de bombeo y alcantarillas[107].

2.3.4.4 Alumbrado Público.
En general la ZC está cubierta por el servicio. Respecto a la calidad y funcionamiento del alumbrado público son aceptables, sin embargo, existen zonas que requieren un mayor número de luminarias, principalmente en los callejones de servicio.

El alumbrado público está conformado por una red de 1,782 luminarias, distribuidas de la siguiente manera: 1,051 en el área central de la ZC; 469 en el área norte, 181 en la Zona Este y 83 en la colonia Castillo. Las luminarias son los aparatos destinados a alojar, soportar y proteger la lámpara y sus elementos auxiliares además de concentrar y dirigir el flujo luminoso de ésta, y se clasifican según su *alcance, dispersión y control*: en la zona se presentan los modelos tipo "cobra" y las de tipo "cuadradas", con variación en la potencia de las lámparas, oscilando entre los 70, 150, 150-1, 175, 250 y 400 watts, distribuidas en las zonas antes mencionadas y operando algunas con "servicio medido" y otras bajo el esquema de "cuota fija".

Respecto a los postes en los que están instaladas las luminarias, no todos son del Ayuntamiento: de un total de 1,682, sólo es propietario de 812, mientras que 864 son de la Comisión Federal de Electricidad (CFE) y 8 de Teléfonos

---

[106] El programa de mantenimiento pluvial estimado para toda la ciudad es de 13'000,000.00 anuales, de los cuales, actualmente la CESPT otorga un presupuesto de 8'000,000 anuales aproximadamente (convenio con el Ayuntamiento a través de la UMU desde 1993), destinado para programas de limpieza y reparaciones.

[107] UMU, reuniones de trabajo de septiembre del 2003 así como copias de planos de la red de alcantarillado pluvial de la Zona Central Norte, colectores Lázaro R. II, Av. Negrete, calles 4ª y Av. Michoacán de fecha 1965.

del Noroeste (TELNOR), en los que han sido instaladas únicamente luminarias de carga fija. Los postes difieren en las características de sus materiales, siendo estos madera, metal y concreto.

2.3.4.5 Red de Electricidad.
La ZC está cubierta y predomina la instalación aérea; únicamente en la Av. Revolución y el Blvr. Sánchez Taboada se cuenta con instalación subterránea. En la Zona se localiza la Subestación México en la calle 1ª entre las avenidas Madero y Revolución, misma que dispone de una capacidad de 60 Mva y su función es reducir el voltaje a 13,200 va para conducirse de ésta a los transformadores.

Los transformadores son de diferentes capacidades; la red primaria de distribución es la que se observa por arriba de los transformadores. Se localiza una red de líneas de conducción de 69 kva (además de ésta, en la ciudad se cuenta con líneas de 230 kva).

2.3.4.6 Red de Gas.
La Compañía de Gas de Tijuana quien suministra el servicio, cuenta con una red de tubería para distribución y venta de Gas L.P., la cual opera con una presión menor a 4.75 kg/cm². Se alimenta directamente de 2 puntos ubicados a los extremos de la ciudad, el segundo punto es el almacén de abastecimiento Planta Carranza ubicado en la colonia Zona Norte y dentro del área de estudio. Esta planta funciona como distribuidora de gas, donde se almacenan tanques y controla el gas por tubería; dispone de una capacidad de 113,000 lt.

En el servicio doméstico para la ZC, la cobertura es del 100%, sin embargo, la infraestructura subterránea aunque comprende la mayor parte del polígono se ubica principalmente en la ZC. En el resto de la Zona el servicio se realiza por tanques portátiles o estacionarios.

Actualmente la red principal de tubería cuenta con una longitud total de 240 km aproximadamente, con diferentes diámetros que van de ½" hasta 8" en acero y/o polietileno. La tubería tiene más de sesenta años y se encuentra protegida mecánica y catódicamente presentando daños sólo en aquellos puntos en que la protección ha sido removida.[108] La Compañía de Gas hasta el momento estima que se ha reemplazado el 80% de la tubería por polietileno en las colonias Zona Norte, Zona Centro, Zona Este;[109] sin embargo, existe aún tubería de acero en algunas de estas colonias[110].

2.3.4.7 Recolección de basura.
Actualmente, en la ZC el servicio de recolección de basura lo realiza el Departamento de Obras Públicas de la DMC.[111] La Delegación estima un promedio total de basura recolectada de 45-45 ton/día (llegando hasta 60 ton/día), mismo que es recogido a través de cuatro turnos los siete días de la semana; siendo ésta la única Delegación con este programa de recolección de basura.

Además la Delegación tiene detectados en la ZC alrededor de 50 sitios de vertimiento clandestino[112] en los que se genera alrededor de 6 a 7 ton/día, de los cuales 2 a 3 toneladas son de basura clasificada como pesada. A raíz de que se retiraron los contenedores de la Zona Norte la proliferación de estos puntos se ha acentuado.

Si se considera que la población estimada en el área de estudio es de 29,126 habitantes, entonces se genera la cantidad de 1.96kg/hab/día, cifra que comparada con el promedio de generación *per cápita* de basura a nivel ciudad, que es de 1.22kg/hab/día, el promedio es alto, considerando además que no se está tomando el ara total de la Delegación.

Otra actividad que genera altos volúmenes de basura son los mercados sobre ruedas, tal es el caso del ubicado en la colonia Zona Norte (Zona 2), mismo que produce alrededor de 6 a 7 ton/ día[113] donde la gran actividad comercial

---

[108] H. Ayuntamiento de Tijuana, CIWI ADEM, Obras de Consulta, Infraestructura y Equipamiento, 1999.

[109] Compañía de Gas de Tijuana, reuniones de trabajo, septiembre del 2003.

[110] La Compañía de Gas estima que la tubería actualmente instalada tiene una vida útil de 35 a 50 años, y a la fecha que está siendo instalada se le estima una vida aproximada de 100 años (Compañía de Gas de Tijuana, reuniones de trabajo, septiembre del 2003).

[111] El servicio se realiza con 14 unidades y un total de 150 personas (de los cuales 28 boleros en el turno matutino y 9 en el vespertino), dispuestas en 7 rutas. En algunas zonas como la Av. Revolución el servicio de recolección se realiza de 3 a 4 veces por día, con horarios de 6:30 am, 10:30 am (boleros y comercios), 3:30 pm y 9:00 pm.

[112] Algunos se ubican en Av. Internacional, Av. Cananea y Mario Ruiz en la longitud de la 7ª a Cañón K, Rampa Altamira, calle 6ª y rampa Morelos, Av. Mutualismo y Cpo. Flores Magón, rampa Hidalgo y rampa Independencia/rampa Buena Vista, calle 11ª y Av. Rosales, en donde es frecuente, además de los desechos domésticos, encontrar materiales de la construcción y restos de pavimento. También se observa el depósito de chatarra y basura pesada que provoca obstrucción de alcantarillas y del sistema de drenaje, dando lugar a los problemas de inundación y estancamientos de agua, con lo que se favorece la emisión de malos olores y la presencia de fauna nociva.

[113] DOSPM de la DMC, reuniones de trabajo, julio de 2003. Con relación al comercio, es importante puntualizar que diversos grupos de comerciantes y/o asociaciones han solicitado en diversas fechas el apoyo para la reubicación de la basura —en Av. Revolución, Andador Turístico, entre otros—, que se mejore el servicio, que se limpien las alcantarillas, que los comerciantes ambulantes antes de retirarse limpien sus áreas de trabajo, etc. (Foros de Consulta, Infraestructura y Equipamiento, 1999).

2 [illegible]

presenta predominancia en algunos giros cuyo impacto desde el punto de vista de la generación de contaminantes es alto.

2.3.4.8 Redes de Telefonía.

La ZC está cubierta de este servicio: con relación al servicio particular, TELNOR la empresa propietaria de la infraestructura, señala que aproximadamente el 80% de las instalaciones son subterráneas y el resto con cableado aéreo[114]. De acuerdo con la información obtenida en campo se observan que algunas redes se conducen por los muros o bien utilizan la postería existente como la de CFE.

En avenidas y calles principales es común ver los registros de teléfonos como elementos que sobresalen en las aceras y ubicados de forma que obstruyen la circulación peatonal además de deteriorar la imagen en la Zona.

En lo que respecta al servicio de teléfonos públicos la problemática observada es con relación a la proliferación de muebles; sencillos, dobles; con dimensiones, colores y materiales diversos (y sus modelos)

2.3.4.9 Televisión por Cable.

Se desconoce la cobertura y proyectos a futuro por parte de las compañías proveedoras del servicio; sin embargo, de acuerdo con la información obtenida en campo se observan la existencia de una gran cantidad de redes aéreas que cumplen con proporcionar este servicio.

La Compañía Telecable de Juárez, S.A. de C.V. (Cablemás), tenía proyectado para el año 2000, extender su cobertura en las colonias Zona Centro, colonias Castillo, Altamira, en las zonas Este y en parte de la colonia Zona Norte.[115]

2.3.5 Equipamiento Urbano[116].

2.3.5.1 Subsistema Educación.

La distribución espacial de los inmuebles destinados a la educación pública, en su mayoría, se da en cercanía a zonas habitacionales. Igualmente existe una presencia importante de academias e institutos privados localizados sobre corredores comerciales y de servicios. La confluencia de distintas rutas de transporte representa una ventaja para la localización de inmuebles destinados a educación en esta ZC, presentándose además conflictos viales y requerimiento de estacionamientos.

El Subsistema Educación se integra por instituciones públicas y privadas. Este subsistema cuenta en la ZC con 5 elementos de diferentes niveles educativos: Preescolar, Primaria, Secundaria, Colegio de Bachilleres (CCOBACH) y Universidad.

Todos los niveles de educación ubicados aquí y, principalmente el nivel universitario, tienen una gran demanda de la población del resto de la ciudad, ya sea porque en el lugar de origen no existe cobertura, porque los padres del adolescente trabajan en la Zona o porque simplemente el alumno, por alguna razón, desea estudiar en determinada escuela.

Tabla No. 38, Educación

[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Preescolar	11	3.50	7.50	1,241	6,249.61	-5,008.61	EQS 02.01.01
Primaria	11	5.54	5.46	19,511	17,956.93	1,556.07	EQS 02.01.02
Secundaria	7	1.59	5.41	5,062	24,116.90	19,054.73	EQS 02.01.03
CCOBACH	6	0.21	5.79	3,841	1,245.04	2,595.96	EQS 02.02.03
Universidad Estatal		0.40	9.90	1,062	16,746.554	-15,684.54	EQS 02.04.01

Fuente: IMPlan, estimación propia, 2005

[114] Op cit. *Plan de Crecimiento, Infraestructura y Equipamiento*, 1999.

[115] Información proporcionada por Telecable de Juárez, S.A. de C.V., 1999.

[116] Para la estimación de equipamiento, se consideró la población residente que es de 29,126 personas más una población en tránsito registrada en servicio que acude a laborar a la zona, 45,659 personas en la zona (20000). Se considerarán varios aspectos: normas específicas, criterios básicos para evaluar las demandas y necesidades reales de servicios acordes a la movilidad y dinámica social de la zona. Se aplicó el Sistema Normativo de Equipamiento Urbano de SEDESOL, 1995. Los criterios básicos que se consideraron fueron: cobertura poblacional, tiempo de recorrido, se utilizaron, como fuente principal datos poblacionales de los censos, así como fuentes de información primaria del Levantamiento de Usos del suelo, la aplicación de encuestas mencionadas con anterioridad y la cartografía digital proporcionada por la Dirección de Administración Urbana (DAU), Subdirección de Catastro (Cables No. 18-49).

2 DIAGNOSTICO

2.3.5.2 Subsistema Cultura.

En el área de estudio existen 3 tipos de elementos de este subsistema: bibliotecas, museo local; y, casa de la cultura y teatro. Dentro de la Casa de la Cultura se ubican elementos como una biblioteca y el teatro, que dependen de los espacios del mismo inmueble. El resto de las bibliotecas de la zona de estudio se encuentran dispersas. Los edificios con valor histórico destinados a usos culturales tienen problemática de limitaciones de espacios y de estacionamientos.

Todos los elementos de este subsistema, a excepción de las bibliotecas, dan cobertura regional, lo que implica mayor atracción de usuarios hacia esta zona, que la convierten en área competitiva respecto a otras áreas de la ciudad.

Tabla No. 39, *Cultura*

Elemento	Módulos existentes	Módulos Necesarios	Déficit	Superficie existente	Superficie necesaria	Déficit	Clave Normativa (Equipamiento)
Biblioteca	4	1.23	2.77	560	661.57	-101.57	EQS 02 04 03
Museo Local	1	1	0	700	4,340.05	-3,640.05	EQS 02 04 04
Casa de la Cultura	1	0.98	0.02	9,360	4,191.6	1,168.4	EQS 02 04 05
Teatro	1	0.41	0.59	1,380	1,548.56	168.56	EQS 02 04 06

Fuente: IMPlan, estimación propia, 2003

2.3.5.3 Subsistema Salud.

Este equipamiento está integrado por inmuebles que se caracterizan por la prestación de servicios médicos de atención general así como de medicina especializada y hospitalización. De este Subsistema se localizan 4 elementos. Centro de Salud Urbano de la Secretaría de Salubridad y Asistencia (SSA), Centro de Salud con Hospitalización de la SSA, Unidad Médica de Salud del Instituto Mexicano del Seguro Social (IMSS) y Puesto de Socorro de la Cruz Roja Mexicana. A excepción del Centro de Salud Urbano de la SSA y Servicios Médicos Municipales el resto da atención a toda la población que demanda este servicio a nivel regional siendo en su totalidad privados.

Tabla No. 40, *Salud*

Elemento	Módulos existentes	Módulos Necesarios	Déficit	Superficie existente	Superficie necesaria	Déficit	Clave Normativa (Equipamiento)
Centro de Salud Urbano	2	0.74	1.26	3,065.00	670.39	2,394.61	EQS 03 02 01
Centro de Salud con Hospitalización	3.5	1.72	1.78	10,396.86	20,240.89	-9,844.06	EQS 03 02 03
Unidad de Medicina Familiar	91.20	2.33	88.87	239,948.39	5,993.96	233,954.43	EQS 03 02
Puesto de Socorro	1	0.58	0.42	612.18	407.36	204.82	EQS 03 03 02

Fuente: IMPlan, estimación propia, 2003

2.3.5.4 Subsistema Asistencia Social.

El módulo existente es reducido para la población demandante, ya que esta ZC tiene un alto índice de niños abandonados o maltratados. Este es uno de los subsistemas que presentan el mayor déficit de equipamiento. Las guarderías existentes son privadas, dando servicio a la población demandante de la ZC, afiliados y no afiliados al IMSS, se encuentran concentradas en los desarrollos habitacionales del área de estudio.

Tabla No. 41, *Asistencia Social*

Elemento	Módulos Existentes	Módulos Necesarios	Déficit	Superficie existente	Superficie necesaria	Déficit	Clave Normativa (Equipamiento)
Casa Cuna	1	0.28	0.72	800	1,250.29	450.29	EQS 03 02 01
Guardería	7	0.31	6.69	4,394	156.41	4,237.59	EQS 03 03 01

Fuente: IMPlan, elaboración propia con base 1) Levantamiento de Usos de Suelo, y, 2) Cartografía Digital, proporcionada por la Subdirección de Catastro de la DGU.

Tabla No. 42, *Comercio*

Elemento	Módulos Existentes	Módulos Necesarios	Déficit	Superficie existente	Superficie necesaria	Déficit	Clave Normativa (Equipamiento)
Plaza de Usos Múltiples (Swap Meet)	1	2.57	-1.57	2,055.01	5,195.88	-3,140.83	EQS 01 01 01
Mercado Público	1	2.57	-1.57	1,859	6,925.54	-5,066.54	EQS 01 03 04

Fuente: IMPlan, estimación propia, 2003

2.3.5.5 Subsistema Comercio.

El Mercado Público en siente, ubicado en el corazón de la actividad económica de la ZC, construido al 100% sin contemplar espacios abiertos ni estacionamiento, da cobertura a un número reducido de habitantes, y, presenta

problemas para ampliación. Esto ha contribuido en la ubicación de supermercados y tiendas de autoservicio.

Las 195 farmacias con una superficie total de 191,833.48m², se unen como servicio complementario a la gran diversidad de hospitales, clínicas y consultorios individuales de la ZC. En la última década, estos giros comerciales y de servicios se han creado como exclusivos de la zona, desplazando a una gran variedad de comercios y servicios.

2.3.5.6 Subsistema Abastos.

En la ZC sólo existen 2 mercados de abastos, que por ser muy antiguos no consideraron ampliaciones como respuesta al crecimiento poblacional. Estos elementos presentan requerimientos debido a las limitaciones de espacios abiertos y maniobras. No se cuenta con elementos normativos donde se plasmen horarios de carga y descarga de mercancías. No se han regulado los accesos a ciertas áreas que presentan una problemática vial.

Tabla No. 43, Abastos

[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Abastos	1	0.65	0.35	8,083.78	21,094.16	-13,038.37	EQS 01 05 02

Fuente: IMPlan, estimación propia, 2003

2.3.5.7 Comunicaciones.

Este subsistema participa con los elementos de Administración de Correos, Administración de Telégrafos, Centro de Servicios Integrados y Oficinas de Teléfonos del Noroeste (TELNOR), que desde sus inicios fueron construidos para proporcionar una cobertura regional por lo que satisfacen holgadamente a la población en su superficie total. Algunos elementos, especialmente TELNOR, han iniciado la renovación de su infraestructura en las avenidas Revolución, Constitución y calles 1ª, 2ª y 3ª, entre otras.

Tabla No. 44, Comunicaciones

[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Administración de Correos	1	0.62	0.38	2,086.30	141.22	1,945.08	EQS 07 02 01
Administración de Telégrafos	1	0.98	0.02	1,787	47.43	1,740.01	EQS 07 02 01
Centro de servicios integrados	5	0.24	1.76	918.92	74.16	844.76	EQS 07 04 01
Oficinas Convencionales Telnor	3	0.14	2.86	6,119	129.61	5,989.39	EQS 07 04 01

Fuente: IMPlan, estimación propia, 2003

2.3.5.8 Transporte.

En este subsistema se consideran las terminales de transporte (ver apartado 2.3.3.1.9 Terminales de Transporte). Algunas de éstas fungen como Centrales de Autobuses en esta ZC y se encuentran distribuidas en la Zona Norte y Zona Este. Una de ellas da un buen servicio, pero le hace falta una remodelación a sus fachadas acorde a la imagen que se desea proyectar de esta Zona así como también se observan problemas en la integración hacia las vialidades.

Tabla No. 45, Transporte

[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Central de Autobuses de pasajeros	12	1.19	9.84	17,162	11,643.33	5,518.66	EQS 07 03 03

Fuente: IMPlan, estimación propia, 2003

2.3.5.9 Recreación.

Este subsistema contempla 6 elementos en esta ZC: Plaza Cívica, Juegos Infantiles, Jardín Vecinal, Parque de Barrio, Cine, Espectáculos Deportivos. Se muestra una demanda insatisfecha de los servicios que prestan, ya que sus dimensiones son limitadas y no alcanzan a cubrir las necesidades que la población requiere; los elementos existentes sufren un deterioro y falta de mantenimiento, presentan problemas sociales, ya que son utilizados como guarida de mal vivientes como es el caso de los cines.

2. DIAGNÓSTICO

Con relación a la superficie de área verde[117] urbana por habitante que tiene en la ZC se observa que ésta es insuficiente, ya que de acuerdo con la población en el área de estudio con un total de 29,126 habitantes y la superficie actualmente establecida como área verde, se establece una relación de 0.79 m²/habitante, la cual resulta insuficiente tanto por la normatividad de SEDESOL,[118] como por las normas internacionales que establecen de 9 a 14m² de área verde por habitante[119]. Esto claramente tiene una repercusión en la calidad ambiental y de vida de la comunidad que habita en la ZC, como de las personas que sólo la frecuentan, y que en buena parte se traduce en muchos de los problemas sociales que se observan en la Zona.

Tabla No. 46, *Recreación*

[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Plaza Cívica	1	1.74	0.25	4,106	10,562.83	-6,456.83	EQS 04 01 01
Juegos Infantiles	1	2.28	1.18	3,009	7,980.86	-4,971.86	EQS 04 01 03
Jardín Vecinal	1	3.69	2.99	287.60	27,933	27644.40	EQS 04 01 02
Parque de Barrio	1	0.29	0.71	13,377	30,826	13,449.30	EQS 04 02 01
Cines	1	1.34	-0.04	604.63	1,340.78	-736.15	EQS 04 02 02
Espectáculos Deportivos	1	0.98	0.02	4,587	13,301.34	-8,714.34	EQS 04 03 03

Fuente: IMPlan, estimación propia, 2003

2.3.5.10 Deporte.

Son 4 elementos que participan en el área de estudio del subsistema: deportes, unidad deportiva; gimnasio; módulo y alberca deportiva. La Unidad Deportiva existente es muy pequeña en sus dimensiones y ha pasado a fungir como jardín vecinal, ya que no se le da mantenimiento y los vecinos la han adoptado para evitar refugio de vándalos. Existen 9 gimnasios deportivos dando servicio a la población demandante, la mayoría de estos se ubican en segundos niveles de algunos edificios, sin contar con espacio para estacionamiento. El módulo deportivo ubicado en la Zona Norte cumple con las dimensiones requeridas en cuanto a superficie, pero carece de instalaciones apropiadas, además, requiere de mayor seguridad pública ya que por su ubicación se hace más compleja la problemática social de la ZC. La alberca existente es pequeña y sus instalaciones, no cubren la demanda de sus residentes.

Tabla No. 47, *Deporte*

[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Unidad Deportiva	1	0.14	0.86	288	9,128.37	-8,840.37	EQS 04 02 03
Gimnasio Deportivo	9	0.37	8.63	3,436	2,187.15	2,248.85	EQS 04 02 03
Módulo deportivo	1	0.95	0.05	18000	8,898.66	9,101.34	EQS 04 02 03
Alberca Deportiva	1	0.37	0.63	457.69	1,396.85	-938.96	EQS 04 03 04

Fuente: IMPlan, estimación propia, 2003

2.3.5.11 Subsistema Administración Pública.

No se cuenta con instalaciones para el funcionamiento adecuado de las funciones administrativas; sin embargo este subsistema aún no ha sido afectado por la actividad económica de la ZC. El edificio que albergó las instalaciones del Centro de Readaptación Social (CERESO)[120] ubicado en la calle 8ª, se observa actualmente en un proceso de cambio. Por su parte la DMC ha sustituido al elemento de Palacio Municipal en virtud de que este último fue trasladado a la Zona Río. Se determina un requerimiento adecuado para la Delegación Municipal (anteriormente el Palacio Municipal se ubicó en donde ahora es el Instituto Municipal de Arte y Cultura (IMAC), en calle 2ª y Avenida Constitución.

---

[117] Luego de estudiar el comportamiento de las personas usuarias de espacios verdes en las no urbanas en la ciudad de Pittsburgh, E.U, se concluyó que a medida que aumentaba la cantidad de superficie destinada a espacios verdes con propuestas de uso activas, disminuía en progresión aritmética ciertas enfermedades llamadas "sociales", como la delincuencia juvenil, la drogadicción y la prostitución. En ese caso, se trató de orientar la ocupación del tiempo libre hacia actividades aptas, o sea, civilizar el ocio. Estas experiencias no son las únicas que demuestran la positiva influencia que ejercen los espacios abiertos y verdes sobre ciertos aspectos del comportamiento humano. (Nizzero G)

[118] Revisar apartado de equipamiento para datos de superficies y población atendida

[119] La ONU establece como parámetro óptimo 10 metros cuadrados de área verde por habitante

[120] Se ha construido en otra área de la ciudad con inmueble para la internación y proceso legal de las personas además, se ha construido un CERESO a nivel regional en el municipio de Texcoco, que cubre los requerimientos de la zona

Tabla No. 48, *Administración Pública*

Centro de Readaptación Social	1	0.05	0.95	600	9,390.40	-9,180.4	EQS 05 03 02
Delegación Municipal	1	1.63	-0.63	370	978.04	-608.04	EQS 05 02 01
Tribunales de Justicia del Estado	1	0.31	0.69	1,184	865.07	318.93	EQS 05 02 03

Fuente: IMPlan, estimación propia, 2003

2.3.5.12 Servicios Urbanos.

Integra 4 tipos de elementos: Cementerios, Bomberos, Comandancia de Policía, Estaciones de Servicio (gasolinerías). Los cementerios se encuentran ocupados aproximadamente en un 100% a excepción de algunas criptas que se compraron con anticipación y se encuentran vacías, existe por lo tanto un déficit que es cubierto por elementos ubicados en otra zona de la ciudad. Las dos instalaciones de bomberos dan atención a nivel centro de población; la ubicación de estos elementos permite la cobertura en la ZC. La SSP cubre funciones administrativas de control y organiza las actividades de vigilancia que realiza el cuerpo de policía en la ZC; la atención que este elemento brinda al área de estudio es primordial para mantener el orden y la seguridad pública.

Existen 14 estaciones de servicio (gasolinerías), donde todas tienen una demanda muy fuerte ya que debido a la alta presencia de vehículos, se observan problemas de circulación en vía pública. Algunas de estas estaciones se ubican adjuntas a algunos conjuntos habitacionales, teniendo un riesgo permanente en caso de explosión y, sobre todo, en el tiempo en que se reabastece cada estación.

Tabla No. 49, *Servicios Urbanos*

Cementerio	2	1	1	46,548	1,528.19	45,019.81	EQS 01 03 10
Central de Bomberos	2	0.49	1.51	4,058.44	220.059	3,838.38	EQS 06 02 02
Comandancia de policía	2	0.49	0.51	930	740.91	189.06	EQS 06 02 01
Estación de Servicio	14	3.54	10.47	4,579.00	2,821.52	1,757.48	SD

Fuente: IMPlan, estimación propia, 2003

2.3.6 Vivienda.

2.3.6.1 Dinámica de crecimiento de la población y la vivienda (tendencias).

En la ZC se registraron un total de 8,936 viviendas de acuerdo al Censo de Población y Vivienda 2000. Un comparativo de los Censos de Población y Vivienda 1990 y 2000 muestran un descenso, tanto en población como en vivienda en esa década. Al igual que la población, la vivienda presentó una tasa negativa de crecimiento de -0.54%. Lo anterior, es indicativo de un despoblamiento, aunque no acentuado, por la constante llegada de migrantes a la ZC, como se puede ver en la Tabla 50.

Un escenario futuro es que, de continuar la tendencia de descenso, habrá una pérdida de vivienda, como ocurrió en la década 1990-2000, de 495 viviendas, si se considera la cantidad de vivienda que había en 1990 de 9,429 y la del 2000 de 8,936 viviendas.

Las actividades comerciales y de servicios están desplazando a la vivienda. Los altos costos del suelo incentivan el cambio de uso del suelo, de manera que resulta más rentable dedicar los suelos a actividades comerciales y de servicios que al uso habitacional.

De acuerdo con los resultados anteriores se puede comentar que las zonas que presentan el mayor descenso en cuanto a viviendas habitadas son la Zona 7, la Zona 4.

La información censal muestra también que las zonas 4, 5 y 6 presentan la mayor concentración de vivienda.

Del total de 7,784 predios registrados en el mencionado levantamiento de usos, el 35% continúan siendo usos habitacionales, de estos, el 18% son multifamiliares y el 17% unifamiliares. Existe una mezcla de usos del suelo habitacional, comercial y de servicios en la ZC; estos usos están concentrados en las zonas 4, 5 y 6 que corresponden a la colonia Castillo y una parte de la Zona Norte. Las zonas con la menor concentración de vivienda son la 1, 2, 3 y 7 con el 7, 7, 12 y 14% respectivamente.

2 DIAGNOSTICO

2.3.6.2 Condiciones o calidad de la vivienda.

a. Pisos.
El 99% de las viviendas cuentan con pisos de cemento, mosaico, madera y otro recubrimiento

b. Paredes
El 30% de las viviendas particulares tienen paredes de materiales ligeros, naturales y precarios. El 68% de la vivienda tiene paredes de tabique ladrillo y bloque.

c. Techos.
El 56% de las viviendas tienen techos de materiales ligeros, naturales y precarios. El 43% cuenta con techos de concreto, tabique y ladrillo (ver plano No. 36, *Vivienda, Calidad de Construcción*).

2.3.6.3 Densidad domiciliaria y hacinamiento.

Existe un número importante de vivienda multifamiliar en edificios de apartamentos en renta distribuidos en toda el área de estudio, por lo general este tipo de vivienda es mixta con comercio y servicios en el primer nivel y vivienda en los siguientes niveles. Una de las zonas que presenta mayores deficiencias en cuanto a vivienda es la Zona Norte ya que sus edificios han sido subdivididos en sus interiores, generando cuarterías de renta por semana, estos edificios poseen un ambiente insalubre debido al hacinamiento

De acuerdo a una muestra de la Encuesta aplicada en particular en la Zona Norte[12], -zona que presenta una mayor concentración de vivienda multifamiliar- se observa que de un total de 215 predios con uso habitacional multifamiliar, el 24.19% son de buena calidad, el 60% de calidad regular y el 15.81% de mala calidad.

Es importante mencionar que las viviendas que mayor atención merecen son aquellas de mala calidad, ya que por su ubicación y sus materiales de construcción, ante riesgos naturales se vuelven muy vulnerables.

Servicios de infraestructura en la vivienda.

Del total de viviendas habitadas en la ZC:

- El 95% disponen de agua entubada, drenaje y energía eléctrica.
- El 90% de las viviendas particulares utilizan gas para cocinar.

Distribución espacial de la vivienda.

La superficie que ocupa el uso habitacional continúa siendo significativo

2.3.6.4 Perfil del Habitante.

La encuestaproporciona el perfil del habitante de la ZC y de algunas características de la vivienda[13]:

- El 55.64% de los edificios destinados a vivienda no cuentan con un frente a vía pública.
- El área de estudio se caracteriza por tener como residentes a personas que no tienen un arraigo ya que el 33.20% sólo ha vivido aquí de 1 a 5 años, el 20.04% son personas con permanencia de más de 20 años, así como el 18.83% son personas que han vivido ahí de 10 años y el 12.67% de 10 a 20 años.
- Del total de viviendas encuestadas, el 71.40% son viviendas rentadas y el 24.85% son propias.
- El 62.07% de las viviendas, tienen de 1 a 3 habitantes y el 34.36% tienen de 4-6 habitantes por vivienda. De igual forma el 70.24% de las viviendas están habitadas por una sola familia y el 25.35% comparte más de una familia su vivienda
- En el 56.40% de las viviendas habitadas, sólo trabaja una persona y en el 29.36% trabajan 2 personas. Asimismo el 54.53% mencionó que un miembro de su familia trabaja en la ZC.
- Debido a que el área de estudio es receptora, núcleo central y distribuidor de todo el transporte público de la ciudad, el 31.86% utiliza el transporte público, el 38.42% utiliza el transporte privado. El resto son personas que viven cercanas a su trabajo o bien no lo especificaron.
- En cuanto a la vivienda se encontraron algunas características significativas, entre las que se señalan las siguientes: el 59.83% de las viviendas cuentan con al menos un cajón de estacionamiento.

2.3.7 Imagen Urbana.

2.3.7.1 Elementos que estructuran la Imagen Urbana.

Una buena imagen de la ciudad debe contar con características apropiadas de accesibilidad, adecuación y vitalidad (cualidades de la vida urbana), es decir, tener una buena forma, determinada entre otras, por instrumentos de la percepción visual del entorno tales como la identidad, legibilidad y estructura visual (ver plano No. 38, *Imagen Urbana*).

[11] Op.cit. *Encuesta de Vivienda*
[12] *Ibidem*

2 DE ABRIL 2005

2.3.7.1.1 Nodos
En el área de estudio de la ZC se ubican nodos que permiten un encuentro de habitantes de prácticamente toda la ciudad, la Zona por su característica de transbordo permite concentraciones en horarios y días específicos, tales como nodos vehiculares, peatonales, puntos de reunión, etc.

2.3.7.1.2 Ligas (sendas vehiculares y peatonales).
En general, se observa una falta de caracterización en las calles, sobre todo en las intersecciones. Principalmente las calles carecen de una continuidad en el tratamiento de paisaje, mostrando un desorden en cuanto a banquetas, estacionamientos, mobiliario urbano, arborización, redes de infraestructura, señalización vial y alineamiento, entre otros, con excepción de las recientemente revitalizadas, el tramo del Corredor Coahuila y el de la Revolución. Los corredores peatonales son el Andador Turístico y la Av. Revolución mientras que los corredores de comercio local son la Av. Constitución, Av. Niños Héroes, calle 2ª y calle 3ª.

2.3.7.1.3 Hitos.
Son conocidos también como puntos de referencia, son elementos fijos que destacan de la totalidad del conjunto, por sus características formales, volumétricas o naturales. Se refiere a aquellos puntos fijos en la trama urbana que son significativos, bien por su presencia material o por el significado simbólico.

Cada época construye sus propios hitos, conserva o destruye los de épocas anteriores o bien los sustituye. En el área de estudio se concentran además de los edificios más antiguos de la ciudad y que dieron origen a la misma —de valor patrimonial, histórico y cultural—, edificios que permiten conocer la dirección de un camino o señalar los límites de un territorio; se localizan los siguientes hitos:

2.3.7.1.4 Bordes.
Pueden ser naturales o artificiales, son los elementos que marcan límites de áreas urbanas. Permiten o limitan la expansión urbana; constituyen fondos y remates visuales; pudiendo aportar escala monumental al lugar así como integración visual, pero no siempre en forma positiva. Dentro de la ZC se localizan bordes tales como límites topográficos, la canalización del Río Tijuana, taludes, etc.

2.3.7.1.5 Distritos.
Los distritos pueden ser de diferentes tamaños y formas, teniendo cada uno de ellos un carácter particular que lo identifica. El área de estudio presenta para los propósitos del *Programa*, siete distritos (anteriormente denominadas zonas) que a su vez en un estudio más detallado deberán subdividirse aún más.

D-1 Cruce Fronterizo.
Es el distrito en el que predominan los servicios y comercios turísticos. La localización de la colonia Empleados Federales, se presenta como uso incompatible de acuerdo a la vocación de la ZC, algunas edificaciones que antes fueron vivienda han sido modificadas para el uso de servicios complementarios al equipamiento del cruce fronterizo.

D-2 De tolerancia.
Es el distrito en el que se ubican los denominados "giros negros" (bares y centros de espectáculos nocturnos) concentrándose incluso en manzanas completas, que junto con el Distrito 3, son los de mayor actividad nocturna. Ubica también, hoteles, moteles, casas de huéspedes. Esta vocación lo hace identificable ante la población. Aquí se localiza gran parte de la prostitución de la ciudad, problemática que va más allá del deterioro de su imagen urbana y requiere especial atención. Con la reciente revitalización de la vía pública en un área de este distrito, llevada a cabo a mediados del 2003, resalta el deterioro de algunas edificaciones aledañas a estas calles.

D-3 Comercio y Servicios Turísticos.
Conformado por la consolidación de usos comerciales y de servicios enfocados, por una parte, al turismo como es el Corredor Revolución y al comercio local, como son los corredores Constitución, Niños Héroes, Madero y Negrete, además de los conformados por la calle 2ª y calle 3ª; es uno de los distritos con actividad económica de mayor impacto en toda el área de estudio. Los dos últimos corredores mencionados, forman parte de los corredores viales de la ciudad, pero en el área de estudio de este Programa, tienen además la función de alojar el tránsito local del lugar.

D-4 Habitacional.
Es el distrito que conserva aun áreas de consolidación de usos de vivienda, ya que en algunas zonas ha sido desplazada por el uso de comercio y servicios; sin embargo, la mayor incompatibilidad que se observa en el área, es debido a la presencia de maniobras vehiculares en vía pública por la operación de actividades comerciales que realizan carga y

descarga. Presenta predios abandonados y con mayor grado de deterioro en las edificaciones, sobre todo en las colindantes a la Av. Internacional; mientras que en el resto de la ZC se presenta un escaso estado de conservación.

D-5 Equipamiento y Vivienda.

Predominan la vivienda y el equipamiento, este último educativo y cultural. Aquí se localiza uno de los edificios de mayor reconocimiento de identidad patrimonial y cultural con un mejor estado de conservación que el resto, fue edificado como un espacio para equipamiento educativo y es conocido actualmente como "La Casa de la Cultura" y considerado como "hito".

D-6 Servicios y Comercio (Salud).

En este distrito predomina y se concentra una gran cantidad de servicios relacionados con el sector salud, predominando el de carácter privado y de especialidades, pero también se incluye el público (IMSS), conformando un equipamiento de gran importancia para la ciudad. Las edificaciones presentan diversidad en estilos, formas y alturas. Aquí se ubica el Parque Teniente Guerrero, equipamiento reconocido a nivel ciudad ("hito"), mismo que contribuye positivamente en la imagen del lugar. Asimismo se localizan sitios considerados como históricos.

D-7 Servicios y Comercio.

Es el distrito conformado por usos relacionados con servicios, bodegas, almacenes menores, comercio, talleres y terminales de transporte turístico. Aquí la vivienda también ha sido desplazada por las actividades comerciales; en los corazones de manzana la vivienda existente es precaria, esto es observable de acuerdo a sus características físicas.

La mayoría de las edificaciones no dispone de estacionamiento, pero existe oferta en vía pública, incluso mediante estacionómetros. La problemática asociada a la vialidad se presenta principalmente en las vías ("ligas") de enlace hacia y desde el distrito para con la Zona Río y el Blvr. Agua Caliente, debido principalmente a la combinación de sistemas de calles (diferentes secciones y ángulos) así como los congestionamientos y demoras que propician los vehículos pesados en la zona aledaña a los establecimientos de abastos.

2.3.7.2 Sitios Patrimoniales.

El patrimonio histórico-cultural constituye el marco en que se desenvuelve la vida de la comunidad, las costumbres y tradiciones locales (en fin, todas las actividades de la población), y es, además, un atractivo fundamental para el turismo nacional y extranjero. En su gran mayoría, el patrimonio histórico-cultural de Tijuana es del siglo XX presentando una diversificación de géneros y magnitudes, el paso de distintas épocas, la influencia exógena de arquitecturas y estilos, rasgos propios y formas de adaptación al ambiente y a la disponibilidad de materiales y a una noción variable de durabilidad (ver plano No. 39, *Sitios Patrimoniales*).

A 115 años de antigüedad, la ZC concentra sitios con el mayor valor histórico y cultural, reconocidos desde 1984 en el Catálogo Nacional de Monumentos Históricos e Inmuebles de Baja California[23], donde de los 35 inscritos correspondientes a la ciudad de Tijuana, 19 se ubican en el polígono de estudio de este *Programa*.

Por otra parte, la Ley de Preservación del Patrimonio Cultural del Estado de Baja California[24] considera como patrimonio cultural "los bienes históricos, artísticos, zonas de entorno arquitectónico, urbanístico o natural, zonas protegidas, valores culturales, obras artísticas, científicas y tecnológicas en la actualidad o en el futuro, y el acervo contenido en los museos y bibliotecas", por lo que pueden incluirse "edificios simbólicos y/o representativos", monumentos y los que pudieran ser candidatos a declararse como históricos.

Tabla No. 55. Edificios catalogados como Históricos

No.	Nombre	Uso actual	Descripción	Clave catastral	Fecha de edificación
1	Mojonera 256	Mojonera	100m al E de la Aduana Internacional	-	1889
2	Hotel St. Francis	Hotel	Calle 4ª No. 2034, Zona Centro	ZC 012 001	1900
3	Edificio 5 de mayo Aldrete	Comercio, departamento y despacho	Calle 8ª No. 1818, Zona Centro	ZC 011 010	15-8-1919
4	Palacio Municipal	Comercio	Calle 2ª esquina con Av. Constitución, Zona Centro	ZC 019 002	1921

[23] Elaborado por la SEP, el Instituto Nacional de Antropología e Historia y el Programa Cultural de las Fronteras en enero de 1986.
[24] Publicada en el Periódico Oficial, tomo II, núm. 34, 18 de agosto de 1993, y modificada por el decreto 233 fine publicado nuevamente en el Periódico Oficial, tomo CV, núm. 45, 6 de noviembre de 1998.

Continuación Tabla No. 55, *Edificios catalogados como históricos*

No.	Nombre	Uso actual	Ubicación	Clave catastral	Fecha de construcción
5	Escuela Miguel F. Martínez	Consultorio	Av. Mutualismo No. 870, Zona Centro	ZC 042 001	1924
6	Jai-Alai o Frontón	Frontón	Av. Revolución esquina con Calle 8ª, Zona Centro	ZC 066 001	1926
7	Pasaje Villa Colonial	Pasaje Comercial	Ave. Revolución No. 517, Zona Centro	ZC013004	1927
8	Hotel Comercial	Comercio y Oficinas	Av. Revolución No. 606, Zona Centro	ZC 013 001	1928
9	Casa habitación	Mixto (Habitacional-Servicios)	Av. Manuel González Ortega No. 743, Zona Centro	ZC 028 009	1929
10	Edificio La Comercial	Banco	Av. Revolución esquina calle Benito Juárez, Zona Centro	ZC 013 006	1929
11	Escuela Álvaro Obregón	Casa de la Cultura	Cubos No. 5, Col. Altamira		1929-1930
12	Casa habitación	Casa habitación (en venta)	Av. Manuel González Ortega No. 721, Zona Centro	ZC028061	Década de los 20's
13	Casa habitación	Restaurante	Calle 2ª No. 1423, Zona Centro	ZC023005	Década de los 20's
14	Casa habitación	Restaurante	Calle 2ª No. 1429, Zona Centro	ZC021001	Década de los 20's
15	Hotel Caesars	Hotel	Av. Revolución, No. 821, Zona Centro	ZC 040 004	1930
16	Hospital	Casa habitación	Calle 8ª No. 1915, Zona Centro	ZC 032 002	1931
17	Casa habitación	Casa habitación	Av. Manuel González Ortega esquina con calle 3ª, Zona Centro	ZC 028 038	1934
18	Compañía Eléctrica y Teléfonos Fronterizos	Almacén	Calle 10ª esquina Av. Ocampo, Zona Centro	ZF004003	1943
19	Cine Bujanda	Cine	Av. Constitución No. 1033, Zona Centro	ZC 052 002	1949
20	Estación Ferroviaria	Inactiva	A Melchor Ocampo al límite fronterizo con Estados Unidos		

Fuente: IMPlan, con base en el PIMUCPT, recorridos en campo y revisión de documentos, bibliografía sobre la historia de Tijuana, BC.

Tabla No. 56, *Edificios Simbólicos y Representativos* [1]

No.	Nombre	Uso	Ubicación	Fecha de construcción
1	Cantina La Ballena	Bar	Plaza Santa Cecilia	(*)
2	Oficina de Correos	Oficina de Correos	Av. Negrete entre Blvr. Agua Caliente y Calle 11ª, Zona Centro	(*)
3	Cine Zaragoza	Centro de espectáculos (lucha libre y box)	Calle 4ª y Av. Mutualismo, Zona Centro	1929
4	Gran Cincuna	Cine	Calle 5ª y Av. Niños Héroes, Zona Centro	(*)
5	Cina Reforma	Inactivo	Calle 7ª, entre las avenidas Revolución y Madero	Década de los 50's
6	Cinelandia	Activo	En el interior del mercado más antiguo de Tijuana ("Abelardo L. Rodríguez")	(*)
7	Catedral de Tijuana	Catedral (activo)	Calle 2ª y Av. Niños Héroes, Zona Centro	1902
8	Parque Teniente Guerrero	Parque (activo)	Calle 3ª y 4ª entre las avenidas González Ortega y 5 de Mayo, Zona Centro	(*)
9	Edificio Puente México (Concha)	Se comparten oficinas del gobierno federal, CABIN, Inmigración, así como local comercial con venta de bebidas alcohólicas y artesanías	En el límite fronterizo con San Ysidro, California	Década de los 50's
10	Arco de Garita (límite internacional)	Zona saturada con vendedores ambulantes, comercio establecido y publicidad excesiva	Aledaña a la migratoria, No. 255	Años mediados cuarenta
11	Mercado Municipal	Activo	Av. Niños Héroes entre calles 1ª y 2ª, Zona Centro	
12	Museo de Cera	Activo	Av. Puente México, Zona Centro	

Fuente: IMPlan, con base en el PIMUCPT, recorridos en campo y revisión de documentos, bibliografía sobre la historia de Tijuana, BC. (*) Se desconoce

[1] Para la información presentada en la relación anterior, se consideraron datos incluidos en la página de internet de la Sociedad de Historia de Tijuana A.C., así como en el libro La ruta de los monumentos históricos de Tijuana, de Julio Rodríguez Barajas, publicado por el XVI Ayuntamiento de Tijuana y el Instituto Municipal de Arte y Cultura (IMAC).

Tabla No. 57, *Monumentos Arquitectónicos-Simbólicos-Escultóricos*

No.	Nombre	Ubicación	Fecha de edificación
1	Benito Juárez	En el Parque Teniente Guerrero, Zona Centro	1960
2	El Pelotari	Frente al Jai-Alai, Zona Centro	(*)
3	Reloj Monumental	Av. Revolución y Calle 1ª, Zona Centro	2001

Fuente: IMPlan, con base en el PUDCPT, recorridos en campo y revisión de documentos, bibliografía sobre la historia de Tijuana, BC. (*) Se desconoce

2.3.7.3 Espacio Público.

2.3.7.3.1 Función de los espacios públicos.

Cada uno de los diferentes espacios públicos tiene funciones específicas de conformidad con la morfología y sus características.

Calles.

En la mayoría de los casos, la concepción de la calle como parte de la vía pública ha estado en función de los medios de transporte lo que ha degenerado en perjuicio del peatón, quien ha perdido terreno dentro de ésta. Las condiciones de las calles y del sistema vial han sido analizadas en el apartado 2.3.2 de Vialidad, por lo que para este apartado se hará atención sólo de las calles peatonales.

Calles peatonales.

Algunas de calles se generaron a raíz de que originalmente la dimensión de las manzanas era muy extensa, esto lo podemos observar en la ubicada en las calles 8a y 9a entre las avenidas Revolución y Francisco I. Madero (donde se ubica Sanborn's); esta calle peatonal es muy atractiva, ya que cuenta con gran espacio que en estos tiempos ha estado siendo subutilizado.

Un ejemplo de peatonalización es el proyecto de la Av. Revolución. La vía pública, en algunos de sus tramos, ha sido remodelada recientemente.

Tabla No. 58, *Calles Peatonales*

Calle	Flujo peatonal	Usos	Observaciones
Av. Revolución	Intenso	Restaurantes, bares, comercio especializado, comercio en vía pública	En la noche es un lugar inseguro para los transeúntes a pesar de su gran afluencia
Av. Puente México	Moderado	Comercio especializado	Lugar inseguro para transitar
Callejón de Sanborn's	Bajo	Restaurantes, oficinas y estacionamiento	Este lugar es muy agradable en su construcción, pero no es aprovechado en cuanto a su uso

Fuente: IMPlan, recorridos en campo y revisión de documentos, bibliografía sobre la historia de Tijuana, BC.

Callejones: espacios de circulación remanentes.

Estas calles o secciones de calles, si bien forman parte de la traza colonial —lo que confiere valor histórico—, se han convertido en patios de servicio de las construcciones aledañas. Se les considera espacios peatonales ya que, por su sección, limitan el tránsito vehicular y, por sus propias características, muchos de estos espacios son inseguros.

Plazas.

Las plazas son hitos y nodos importantes, pues son los espacios de convivencia, descanso, recreación y de encuentro de la población que habita o llega a ella de visita la ZC. En el área de estudio se localizan: Plaza Santa Cecilia, Av. Puente México y la Puerta México; en algunas de ellas es imposible desarrollar actividades recreativas, salvo los fines de semana, debido a la intensa actividad comercial, al intenso tráfico peatonal y/o vehicular atraído por los comercios y servicios.

Pasajes Comerciales.

Los pasajes comerciales son una interesante alternativa que desarrolló la actividad comercial durante los años cuarenta hasta los sesenta, antes de la aparición de los centros comerciales. Se crearon con el fin de generar una interacción entre el peatón y el comerciante; generalmente los "espacios cerrados".

Respecto a los pasajes comerciales ubicados en la ZC se observa que algunos están muy bien conservados, pero aparentemente no son muy transitados debido al tipo de actividades comerciales que se presentan en ellos (artesanías), estos fueron también empleados en el centro debido a que las edificaciones se construían colindando a la vialidad y se dejaban espacios libres sin construcción en los corazones de manzanas, lo que les permitió desarrollarlos. Pueden ser

mejor aprovechados una vez que cuenten con una evaluación económica para hacerlo.Es importante rescatar este modelo urbano, pues permite aprovechar los centros de manzanas (corazones de manzanas), desfavorecidos por carecer de accesos.

Parques.

Se localizan el Parque Teniente Guerrero y la Unidad Deportiva que atienden las necesidades de ocio y recreación de la población local residente; particularmente existe vivienda en el entorno, cuentan con equipamiento y comercio vecinal o de barrio; son lo suficientemente tranquilas para permitir el descanso de la población residente o visitante; están alejadas de las vías de tráfico o son de difícil acceso para los automóviles.

Además de lo anterior, la evolución propia en el desarrollo de la ciudad ha generado la necesidad de proporcionar a través de la vía pública, los servicios públicos de energía eléctrica, agua potable, drenaje sanitario y pluvial, telefonía etc., que tienen su albergue natural y adecuado en la vía pública. Derivado de esto se identifican un gran número de organismos que operan como unidades de trabajo de planeación y diseño, construcción y mantenimiento, introductores de redes y administradores, que participan en distintas formas en los tres espacios que conforman la vía pública, a) el espacio que corresponde al soporte estructural o subpiso; b) el espacio superficial o piso y c) el espacio aéreo o sobrepiso, y que, debido a la falta de coordinación de cada una de éstas, se traduce en la problemática observada y descrita a lo largo de este Programa.

2.3.7.3.2 Elementos de los espacios públicos.

Aceras o Banquetas.

Las características de avenidas y calles específicas, sobre todo en horarios pico, resultan en condiciones de tránsito desfavorables para el deleite de caminar y disfrutar de los espacios. Las aceras cuentan con características diferentes en su construcción, la mayoría de ellas están en mal estado, además en algunos casos no permiten la continuidad en la trayectoria por éstas, debido a la falta o la diferencia de materiales con que son construidas; también se aprecia diferentes texturas y secciones[26].

Los corredores Niños Héroes, Constitución y Revolución se encuentran obstaculizados por los comerciantes sobre la vía pública, lo que mina la circulación peatonal. Existe una saturación de puestos de ambulante que invade incluso el espacio para la circulación vehicular.

Mobiliario Urbano, Vegetación y Áreas Verdes.

Los espacios de las banquetas también se ven disminuidos con el mobiliario urbano (módulos de boleros y de revistas, botes de basura, luminarias, casetas de teléfonos públicos, entre otros), sus dimensiones no son acordes a las secciones, carecen de uniformidad, funcionalidad, e integración al contexto, con inadecuada ubicación que, en muchos casos, obstruyen la circulación peatonal y generan una imagen visual deteriorada.

Las áreas verdes proporcionan sombra y embellecen las zonas donde se localizan, asimismo proporcionan estabilidad en cerros o taludes con pendientes pronunciadas, por lo que la utilización, selección y ubicación de la vegetación debe darse bajo un estudio adecuado para cada lugar destinado a forestar. Dentro de la ZC, el Parque Teniente Guerrero, descrito anteriormente es el más, ya que alberga una gran cantidad de vegetación creando un microclima y realzando la Zona. Éste refleja una imagen visual agradable en el área.

La vegetación se localiza en banquetas, camellones, isletas que forman las gazes, puntoestes y en zonas habitacionales, sin embargo en algunos casos reduce la sección de banquetas, debido a la inadecuada vegetación que, incluso, genera agrietamientos, además también llega a obstruir la visibilidad del peatón.

Anuncios, publicidad.

A lo largo de la ZC también se puede encontrar anuncios luminosos irregulares en medidas, tamaños, figuras y estilos, colores y materiales, que no respetan los reglamentos vigentes. Otros, de gran tamaño, se instalan en lo alto de las fachadas de los edificios, adosados o volados hacia más de la mitad de las banquetas, invadiendo la vía pública (carteleras espectaculares).

La mayor concentración de publicidad se observa en los principales corredores comerciales y de servicios, anuncios que se disputan la atención visual compitiendo entre sí en tamaño y forma, creando con esto, una total falta de orden y coordinación; además de poner en riesgo la seguridad del transeúnte (estructuras muy antiguas y por la irregularidad en sus instalaciones eléctricas). Es común observar anuncios emplazados en la totalidad de fachadas.

---

[26] El ensanchamiento de banquetas de la Av. Revolución y en la Av. Puente México (en donde se han realizado la remoción de banquetas) ha sido factible debido a que el tránsito vehicular no es significativo, pero el flujo peatonal parece intensificarse cada vez más.

2. Diagnóstico

2.3.7.3.3 Deterioro de la Imagen Urbana

La falta de conservación y mantenimiento de los inmuebles que provocan el deterioro urbano y arquitectónico de la ZC así como el abandono de los espacios públicos, no sólo han dañado la imagen urbana de esta zona patrimonial, sino que han favorecido las conductas antisociales y la violencia urbana.

El crecimiento desordenado de usos de suelo en donde predomina el comercio y los servicios, la concentración de transporte y la proliferación del comercio ambulante, impactan de una manera visible el área, aunado a esto, la utilización de baldíos como basureros clandestinos y edificaciones abandonadas como picaderos, generan en la ZC espacios inseguros, resultando en una imagen visual deteriorada. En el área de estudio se observa:

- Mobiliario urbano inadecuado (en tipo, colores, estilos, ubicación) y desgastado.
- Alto grado de contaminación ambiental y audio-visual.
- Calles agrietadas y con baches por falta de mantenimiento oportuno.
- Alcantarillas abiertas y malolientes, sin mantenimiento permanente y drenaje en mal estado.
- Invasión de la vía pública.
- Cableado exterior irregular.
- Tomas eléctricas y de agua en mal estado.
- Iluminación deficiente.
- Banquetas sucias, estrechas, en mal estado y obstruidas por el ambulante.
- Deterioro de fachadas, de edificios en general, por la falta de mantenimiento de los propietarios o locatarios, de la debida aplicación de reglamentos y sanciones correspondientes, que permitan sanear, conservar y armonizar el frente de los inmuebles. Por lo menos exigir el uso de la escala de colores, señalamientos tipo, saneamiento de iconos exteriores y publicidad.
- Figuras arqueológicas mal ubicadas.
- Falta de sanitarios públicos.
- Graffiti en muros y paredes.

2.4 Riesgo y Vulnerabilidad.

2.4.1 Riesgos Naturales.

2.4.1.1 Riesgos Geológicos.

Hundimientos.

A través de la revisión de las condiciones geológicas[127] e hidrológicas de la ZC, se hace posible señalar que dicha zona no presenta condiciones que favorezcan los hundimientos de suelo,[128] ya que la mayor parte se encuentra sobre un lecho arenoso. Sin embargo, esta característica en el área central del área de estudio, sí favorece otra condición de riesgo importante que es el riesgo por licuación,[129] haciendo que estos terrenos sean susceptibles a problemas de filtración de agua, consolidación y estabilidad de suelos, provocando, muchas veces, fallas en las cimentaciones por eventos sísmicos[130] (ver plano No.40, *Suelos con Potencial de Licuación*).

No existe información detallada sobre las características del subsuelo que dé cuenta del comportamiento de la Zona y facilite a partir del análisis de bases de datos el control urbano y la construcción indebida de edificios en áreas susceptibles y sugerir lineamientos constructivos más adecuados.

Deslizamientos.

La identificación de zonas conflictivas con tendencia al deslizamiento parte del reconocimiento y estudio de las condiciones que motivan estos movimientos, así, factores como la geomorfología, topografía, fallas geológicas, condiciones hidrológicas y cambios provocados por el hombre, como la deforestación, la construcción de vivienda y los usos del suelo, etc. pueden contribuir a que se presente este tipo de situaciones.

Otro aspecto que puede contribuir significativamente sobre esta problemática es la presencia de filtraciones de aguas residuales generadas por el mal estado de las redes de agua y alcantarillado. Aquí las acciones de supervisión y

---

[127] El análisis de estructuras tales como fallas y fracturas geológicas localizadas en la ZC o la detección de zonas con hundimientos por abatimiento de manto.

[128] Los hundimientos solo ocurren cuando el agua en el suelo por completo la roca subyacente, ocasionando que se formen grandes socavamientos subterráneos o cavernas, éste aunado al peso de las edificaciones da lugar al colapsamiento del suelo.

[129] Entendiendo por licuación, la condición que se presenta en los sedimentos por sobresaturación de agua, que hace que las partículas de sedimentos no tengan cohesión y por lo tanto se facilita la movilidad entre partículas, esta condición disminuye la capacidad de carga del suelo y genera inestabilidad.

[130] La relación de daños a estructuras por aspectos de licuefacción, al parecer de algunos expertos, no es grande hasta el momento, debido a que hasta el momento la ocurrencia de sismos en la ciudad han sido poco intensos (3.5° Richter) y no sus efectos no se han sumado con condiciones de sobresaturación de agua en los sedimentos, sin embargo no debemos descartar dicha posibilidad, pues aunque la historia sísmica de la localidad no registra eventos de gran intensidad, tampoco existe un asentamiento humano tan significativo como en la actualidad, que pudiera hacer historia de los efectos de estos eventos (García Ecou Op. Cit.)

mantenimiento se hacen particularmente importantes y necesarias, al igual que las consideraciones particulares para aspectos de construcción de edificios en estas zonas.

2.4.1.2 Riesgos Hidrometeorológicos.

Inundaciones.

Los problemas de inundación[111] que se presentan, por lo general en los meses de noviembre a marzo y, principalmente durante enero y febrero, registran los datos de mayor precipitación pluvial. Según datos de la DPC, las áreas que resultan más afectadas por las fuertes precipitaciones se ubican principalmente en zonas de bajada de aguas (zonas de escurrimientos pluviales), las estructuras de los edificios en adición a eventos sísmicos; este fenómeno, por lo general, suele presentarse en zonas de ríos donde los materiales sedimentarios son sueltos o poco consolidados y el nivel de saturación de agua es alto.

Algunos de estos puntos conflictivos han sido ubicados en la Zona 3, en la confluencia de la calle 2ª y Ocampo en donde el nivel de la inundación ha llegado a alcanzar hasta 1 metro, y en el límite norte de las zonas 2 y 4, a la barge de la Av. Internacional. Las afectaciones observadas incluyen daños a las construcciones, a vehículos estacionados sobre la vía pública, y daños al encarpetado de calles. La enorme cantidad de basura que se concentra en las bocas de tormenta obstruye y provoca la alteración de los patrones de escurrimientos y dinámica de comportamiento en las corrientes urbanas.

2.4.2 Riesgos Socio-Organizativos y Vulnerabilidad.

Dentro de los riesgos socio-organizativos se incluyen situaciones que conllevan a fallas en los sistemas de seguridad, provocadas por errores en la coordinación y organización entre dependencias, falta de supervisión y estándares de seguridad y control, y aspectos relacionados con la falta de equipamiento de apoyo en emergencias.

La falta de coordinación así como de estándares de control ha provocado que en la remodelación de calles se remuevan hidrantes o transformadores de luz, sin considerar las necesidades para la atención a emergencias. Lo mismo ocurre en el caso de las rutas de evacuación y señalamientos que son cambiados sin previo conocimiento de la Dirección de Bomberos (DB) e incluso de la propia Delegación.

Problemas de coordinación y normatividad, también han favorecido la problemática generada por la falta de salidas de emergencia. Hasta el momento, la DB ha ayudado a ubicar nueve rutas de escape en establecimientos de la Av. Revolución que es una de las zonas con mayor riesgo, dado el tipo de actividades y número de personas que la frecuentan. La mayoría de estas acciones han sido promovidas y diseñadas a iniciativa de esta dependencia.

Datos proporcionados por la DB identifica, tan solo en el andador y la Av. Revolución, cerca de 90 establecimientos comerciales y de servicios que han sido verificados por medidas de seguridad, de los cuales el 42.22% han incurrido en infracciones por incumplimiento a estas medidas de seguridad[112].

Los riesgos por accidentes viales son también un elemento muy importante a valorar que se integra dentro de esta clasificación de riesgos. Este factor está considerado como la tercera causa principal de muerte dentro de las comunidades hermanas fronterizas[113] con excepción de Tijuana y Nogales en donde ocupa el segundo lugar[114].

2.4.3 Riesgos Químicos (explosiones e incendios).

Con mayor frecuencia, este tipo de accidentes ha ocurrido al interior de las instalaciones industriales, hasta el momento no es factible ubicar niveles de riesgo por concepto de actividades industriales dentro de la ZC. Al respecto, es preciso resaltar la obligación de realizar estudios de riesgo por parte de las empresas que manejen sustancias altamente

---

[111] La identificación de zonas potencialmente inundables, se realizó mediante el modelo de elevación topográfica utilizando curvas de nivel con separación de cinco metros conjuntado con los datos de pendiente y de localización de zonas de escurrimiento pluvial.

[112] Algunas de las medidas que son verificadas durante estas operativos son: instalaciones de gas y eléctricas, puertas de salida de emergencia, bandas de pánico y extinguidores.

[113] *Perfiles de Morbilidad de las Comunidades Hermanas Fronterizas México-Estados Unidos*. Organización Panamericana de la Salud, 2000. ISBN 92 75 07382 11. Los accidentes fueron la tercera causa principal de muerte con 1,879 defunciones (6.0% de las defunciones masculinas por causas definidas). En el sexo masculino del lado fronterizo Mexicano, los accidentes se clasificaron en segundo lugar como causa principal de muerte con 1,048 defunciones (14% de las defunciones masculinas por causas definidas). Entre las mujeres de las áreas fronterizas mexicanas, las defunciones por accidentes fueron la quinta causa principal con 1,294 defunciones (5.4% de las defunciones femeninas por causas definidas). Sin embargo, en las mujeres de la frontera de los Estados Unidos, los accidentes no se reportaron como causa principal de muerte.

[114] En el ámbito local el número de accidentes automovilísticos en diversos puntos de la ciudad es elevado, particularmente en la Zona Centro, los cruces propiciandos permiten ubicar algunas de las principales avenidas en donde se tiene detectado un mayor número de accidentes (ver sección correspondiente a Vialidad y Transporte (2.3.2 y 2.3.3)). Hasta junio casi 17 mil 400, en muchos de los casos con heridos o víctimas fatales, en promedio se registran 30 accidentes diarios principalmente choques en las distintas vialidades y carreteras (Secretaría de Seguridad Pública, 2003).

riesgosas[115] para definir y establecer medidas preventivas y desarrollar protocolos de respuesta (coordinación en los diferentes niveles de gobierno)

No se cuenta con registros o estadísticas sobre accidentes en este tipo de instalaciones, y tampoco datos accesibles específicos relacionados con los materiales y volúmenes de sustancias peligrosas que éstas utilizan.

2.4.3.1 Por líneas de conducción de energía eléctrica de alta tensión.
Asimismo, se destaca por su gran vulnerabilidad, los asentamientos humanos viviendas y componentes urbanos de importancia ubicados dentro de los derechos de vía de líneas de conducción de energía eléctrica, zonas con manejo de sustancias peligrosas, líneas de gas, etc. ya que su cercanía es un factor que aumenta la vulnerabilidad ante alguna manifestación del peligro

Los posibles riesgos de explosión por concepto de almacenamiento y venta de fuegos artificiales, no se consideran importantes en la ZC, ya que sólo se tienen registrados 9 sitios en los cuales se mantiene una constante inspección física sobre los 25 kg permitidos por la Secretaría de la Defensa Nacional (SEDENA).

2.4.3.2 Por usos Especiales (industrias, gasolinerías y establecimientos peligrosos).
En el caso de la actividad industrial, los objetivos se orientan a identificar el nivel de riesgo asociado a las industrias, tanto por su tipo como por la naturaleza de sus actividades (instalaciones, procesos o intercambio de insumos). En este rubro se identifican conflictos importantes relacionados con el proceso de cambio en los usos del suelo, en donde comienzan a darse problemas de ordenamiento en las actividades, generados por el contexto y la dinámica del territorio ocupado. Algunas de las actividades industriales que pueden inducir riesgos en la ZC se relacionan con la presencia de instalaciones como la gasera, ubicada en la Av. Carranza. La presencia de la planta de bombeo de la CESPT, la circulación de transporte de carga pesada y de materiales peligrosos

2.4.3.3 Por transporte de Materiales Peligrosos.
Esta fuente potencial de peligro, la constituye la circulación de auto tanques cargados con sustancias peligrosas por calles y avenidas de la ZC, sin restricciones de horarios para circulación, y para la distribución de este tipo de sustancias dentro del área

La falta de esquemas de control, de capacidad para actividades de recepción de carga y descarga de sustancias peligrosas, y la carencia de estacionamientos (paraderos) para este tipo de autotransporte en la Zona, provoca que las unidades de transporte generen problemas de circulación de tránsito en algunas zonas, elevando así el peligro potencial en estos casos.

2.4.3.4 Por infraestructura y Equipamiento Preventivo.
En general se observa que este tipo de infraestructura (mitigación o prevención de riesgos) enfrenta una serie de irregularidades que se han generado debido a la falta de planeación y al crecimiento irregular de la ZC. Un ejemplo de esto se observa en la ubicación actual de la Subestación de Bomberos localizada en Av. Aldrete y Madero, que presenta problemas de espacio para resguardar el equipo y donde las unidades se tengan que estacionar sobre la vía pública. Esta situación y los cambios de sentido en las vialidades, dificultan en su momento la salida rápida de las unidades de emergencia. Pese a ello, la actual ubicación es considerada por la dependencia responsable como la ideal, ya que el tránsito vehicular en esta Zona no es grande, y ofrece un buen punto de equilibrio con la apertura de Subestación de Playas, y la estación ubicada en la col. Rosas Magallón, permitiendo mejoras en los tiempos de respuesta.[116]

Para el caso de la red de hidrantes que operan en la ciudad, contabilizados en un total de 1,774 hidrantes, sólo 22 se localizan dentro de la ZC, concentrándose principalmente en las avenidas Madero y Revolución, de los cuales no todos funcionan en forma adecuada, pues se tienen problemas con las conexiones y la presión de agua.[117] A partir de la publicación del Reglamento para la Prevención, Control de Incendios y Siniestros para la Seguridad Civil[118], la CESPT ha comenzado a coordinarse con esta dirección para trabajar en la ubicación y mejoramiento de hidrantes.

El sistema de alcantarillado de la ZC presenta problemas de azolve, limpieza, tuberías colapsadas y desgaste que requiere de reemplazo y de acciones de mantenimiento, esta situación no permite que esta red opere de manera eficiente como parte de las acciones de prevención. Otro problema derivado de este servicio es el vertimiento de aguas

---

[115] El Reglamento de la Ley General del equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente en materia de Impacto Ambiental, contiene disposiciones relativas a este aspecto. En la actualidad la disponibilidad de este tipo de información es prácticamente nula

[116] El tiempo de respuesta mejoró de 23 a 14 minutos hasta Playas

[117] Debido a ello, la red de hidrantes no se considera confiable, por lo que hoy se utiliza el sistema de pipas con el cual se atiende el 90% de los casos, obteniendose una mayor accesibilidad y confiabilidad en la emergencia (información proporcionada en reunión de trabajo por la DIA en enero del 2005)

[118] POF. No. 12, del Reglamento para la Prevención, Control de Incendios y Siniestros para la Seguridad Civil en el Municipio de Tijuana, Baja California de fecha 21 de marzo del 2002, Tomo CVII

urbanas residuales que se dan como resultado de falta de capacidad en la planta de bombeo de agua, que contribuye al problema de inundaciones, señalado con anterioridad, en la Av. Internacional

2.5 Desarrollo Institucional.

Actualmente la DMC presenta fuertes limitaciones de espacio, su superficie actual es de 400m², por lo que la disposición de espacios no es proporcional con el personal y la naturaleza de las funciones que se en ella se realizan. Es común que la ubicación y acondicionamiento de las áreas de trabajo se ajuste a los espacios ya existentes, por lo que no siempre resultan convenientes para un adecuado desempeño de las funciones; tanto las de tipo administrativo como aquellas de carácter técnico y operativo.

El 79.16% corresponde al personal de confianza, el 16.60% al personal sindicalizado (de base) y el 4.16% al eventual. Respecto a las diversas áreas que integran al personal, el mayor porcentaje, el 22% corresponde a Obras Públicas, le siguen 16% a la Administración, 15% a Bienestar Social, 9 y 9% a la Dirección y Desarrollo Comunitario, 7 y 7% a Reglamentos y Control Urbano, 5% Registro Civil, 4 y 4% a Zona Centro y a Informática, y el 2% al Jurídico.

2.5.1 Aspectos Administrativos y de Gestión.

Modernización

Uno de las preocupaciones manifiestas en planes y programas de desarrollo, expresada en varios periodos administrativos, ha sido la reforma administrativa enfocada a la modernización de un sistema que responda a las necesidades crecientes de la población y que haga posible ampliar la capacidad gestora y administrativa de las diferentes áreas de la administración pública.

Esta modernización se ha enfocado en mejorar el servicio al público, a modificar estructuras y establecer medidas de supervisión y control presupuestal tendientes a ampliar la capacidad de atención a trámites, reducir tiempos de respuesta, y adelgazar el aparato administrativo y el gasto corriente del Ayuntamiento.

Desconcentración de funciones[17].

A través de diversos periodos de la administración pública se han aplicado algunas medidas en torno, principalmente, a los procesos de desregulación de trámites, poniéndose poco énfasis en aquellas medidas que transformen radicalmente las estructuras operativas y administrativas de las oficinas de gobierno. Actualmente la asignación de nuevas funciones a las delegaciones, como parte de este ejercicio de desconcentración, no responde a los requerimientos actuales; se aprecia un desconocimiento de las necesidades de espacios, equipos, y personal requerido. El traspaso de funciones ha provocado problemas de espacio y hacinamiento de personal que, en general, redundan en el detrimento del servicio e imagen institucional (diagnóstico particular para la DMC: marco jurídico, procesos administrativos, métodos de trabajo, nivel de profesionalización, etc.).

La falta de atención a aspectos de organización de trabajo, funciones y responsabilidades, equipos, claridad en procedimientos no ha permitido obtener un fortalecimiento real de las delegaciones que, a su vez, permita una identificación clara con la ciudadanía.

2.6 Diagnóstico Pronóstico Integrado.

En síntesis, se hace una revisión de las principales características de la ZC y su incidencia en la misma, a través de las cinco circunstancias que son especialmente relevantes y que destacan de manera significativa las condiciones en que se encuentra.

Estos aspectos son, en gran medida, causas que originan múltiples efectos en la Zona; la diversidad de los mismos y, a su vez, la intensa relación, muestra la necesidad de su oportuno reconocimiento. La existencia de un efecto, no es exclusivo de una causa; una causa puede tener muchos efectos, los efectos son de diversa magnitud, de acuerdo a lo anterior, se integran a través de los aspectos más relevantes de la Zona, los diversos efectos que en ésta suceden.

2.6.1 Ubicación del cruce fronterizo.

En la ZC se encuentra el cruce fronterizo Tijuana-San Ysidro, esta condición reviste una importancia muy relevante de diversos ámbitos, nacional, regional y local, la dinámica que sucede a través de estas instalaciones. La concentración de personas que accede o sale del país. A través del tiempo y con el incremento de la intensidad de los cruces, la ZC de

[17] Acuerdo de Desconcentración de facultades en materia de Desarrollo Urbano y en materia de empadronamiento fiscal, publicado en POE el 10 de agosto del 2002

igual manera ha presentado una lógica de crecimiento similar

La ZC se caracteriza por ser el paso obligado de miles de personas a la misma; hay quienes residen en ella, van a trabajar, que van a adquirir algún producto o servicio, de visita o turismo, y muchos otros quienes transitan por ésta, por ser paso obligado a otra zona de la ciudad.

Desde los inicios de la ciudad, esta Zona siempre ha contado con el cruce fronterizo, las actividades que aquí se desarrollan siempre han estado vinculadas intensamente con esta circunstancia. La intensidad de flujos ha representado en la ZC, a través de los años, un incremento en la intensidad de los usos y, por consecuencia, una concentración cada vez mayor de actividad, y cada vez más orientada al comercio y servicios.

Sin embargo, el paulatino incremento de la intensidad de los flujos que se dan por esta situación, considerando el crecimiento de la ciudad, ha hecho que el destino de estos flujos provenientes de norte de la frontera ya no tengan precisamente el destino en la ZC, sino que se dirigen hacia otros subcentros de la ciudad, hacia la periferia, inclusive mas allá de los límites del centro de población y del municipio. Lo anterior ocasiona por un lado, en términos generales, el detrimento de la calidad de la oferta de comercio en servicios y, por el otro, reafirmando la característica que tiene la ZC de "vestíbulo" e importante zona de transferencia de la ciudad.

2.6.2 Localización del transporte.

La ZC, debido a su ubicación y la gran afluencia se ha caracterizado como una de las más importantes zonas de transferencia de la ciudad. El transporte público se presenta en tres modalidades: autobús, minibús y taxi, ubicándose principalmente en la parte Este de la ZC, al norte de la calle 7ª y al este de la Av. Mutualismo y, muy significativamente en la zona aledaña al cruce fronterizo. Asimismo, la red de transporte se incorpora a la ZC principalmente por calle 2ª, calle 3ª, Blvr. Agua Caliente, avenidas Negrete y Madero.

Los principales ascensos y descensos del transporte se llevan a cabo en la zona aledaña al puerto fronterizo así como entre Av. Madero y Niños Héroes, de Este a Oeste y entre Av. Coahuila y calle 6ª. La concentración del transporte público, los ascensos y descensos y la mezcla de usos ha ocasionado que se den flujos peatonales importantes.Debido a la mezcla y características de los usos que se presentan en la ZC, principalmente por los usos de comercio y servicios, en especial aquellos giros que están vinculados con las actividades turísticas (restaurantes, bares, hoteles etc.), se da a través del transporte de carga.

Los aspectos antes mencionados inciden fuertemente en la ZC ya que se genera una acumulación de tránsito y personas muy intenso, en las horas pico, repercutiendo de manera determinante en la zona misma, pero también en el resto de la ciudad por la gran afluencia que se da a través de la misma ocasionando por la desordenada estructuración de rutas, las limitadas alternativas viales y la gran afluencia de personas, la utilización de la vía pública por parte de los servicios de transporte y la alta peatonalización que se dá en la ZC, por la alta afluencia, por no contar con espacios adecuados en la vía pública.

2.6.3 Reestructuración urbana.

Diversas transformaciones han presentado la conformación de los usos del suelo a raíz de cambios importantes en la ZC. Primero la reubicación de la actividad gubernamental -Palacio Municipal y dependencias de los distintos niveles de gobierno a la Zona Río-, y en años posteriores, la apertura del nuevo cruce fronterizo en Mesa de Otay. Estos dos hechos motivaron, por un lado, desplazamientos de facto o paulatinos de actividades que ya habían conformado una estructuración de los usos con estas dos actividades tan determinantes, y por otro, la industrial y de importación-exportación.

Además el crecimiento acelerado de la ciudad ha originado otros polos de actividad propiciando la migración de habitantes e inversionistas a otros sectores, que a razón de una oferta de precios competitivos e infraestructura nueva principalmente, han propiciado que en la ZC se presente una reestructuración urbana, reflejada, por un lado, por el paulatino despoblamiento, -principalmente al sur de la calle 1ª y al este de la Av. Niños Héroes, así como en las inmediaciones del puerto fronterizo, puntualmente en la colonia Empleados Federales-; y por otro lado, se ha presentado un notable incremento de unidades económicas (empresas) y empleo, siendo una de las más favorecidas la zona que se encuentra al sur de la calle 1ª y al este de la Av. Niños Héroes, además de la zona al norte de calle 1ª y oeste de Av. Miguel F. Martínez.

La tendencia demográfica derivada de la situación actual.

De acuerdo con la tendencia el escenario futuro sería el siguiente.

- Las áreas habitacionales continuarán una sustitución de los usos habitacionales a lo comercial y de servicios.
- Considerando la tendencia negativa de la dinámica de población y vivienda en el año 2010, la ZC contará con 25,631 habitantes aproximadamente y habrá una pérdida de población de 3,495 habitantes; las viviendas al

2010 serán 8,465 y se habrán perdido 471 viviendas en ese periodo[45].
La población flotante continuará impactando fuertemente la ZC ya que el volumen de cruces presenta una tendencia creciente, así como la población deportada incrementará por acción de la política de EUA
El escenario futuro indica que será un área con fuertes desequilibrios entre el uso habitacional y comercial así como el fuerte impacto de la población flotante que reportará la ZC así como el resto de la ciudad.

De este modo se ha identificado la frecuencia de usos relacionados con cinco principales actividades o nichos de oportunidad económica:

2.6.3.1 Turismo.
Se refiere a las actividades de: restaurantes, hoteles, bares, centros nocturnos, agencias de viajes, tiendas de curiosidades, etc. La actividad turística es la que con mayor intensidad se presenta, entre las calles Coahuila y 7ª, y entre Av. Madero y Av. Niños Héroes y concentrándose entre 1ª y 5ª sobre Av. Revolución. Esta actividad cuenta con décadas de arraigo en la ZC, se puede decir que desde los orígenes de la ciudad, paulatinamente se ha ido adecuando a las demandas y las condiciones generales de la economía global que han ido marcando una oportunidad para este sector; sin embargo, el turismo que incide en esta ZC es un turismo de fin de semana, que sólo asiste por algunas horas ocasionando una derrama económica limitada y propiciando la consolidación de algunos giros que responden a esta situación como lo son los bares y discotecas y cafés cantantes; también asisten aquellos que están en busca de actividades relacionadas con el folklore mexicano, como la comida típica y artículos artesanales mexicanos.

Es importante resaltar que, si bien es cierto, esta actividad es la más importante de la ZC, la calidad de la misma, con el paso de los años, se ha caracterizado por ir en demérito de la calidad de servicio.

2.6.3.2 Servicios Médicos.
Se refiere a consultorios médicos, de especialidades, dentistas, clínicas, laboratorios de diagnóstico, farmacias etc. Estas actividades han proliferado entre calle 1ª y calle 6ª, y entre Av. Negrete y Av. González Ortega; concentrándose entre calle 2ª y calle 6ª y Av. González Ortega y Av. Niños Héroes, y responden a una demanda muy específica por parte de residentes del sur de California, principalmente en fines de semana, viernes y sábado, ocasionando una afluencia marcada de visitantes

Lo anterior repercute en la ZC de manera importante ya que en muchos de los casos esta oportunidad de ubicación se ha visto aprovechada de manera parcial ya que si bien es cierto que estos servicios se encuentren en la Zona, muchos de estos, especialmente los consultorios médicos, clínicas u hospitales no cuentan una las áreas mínimas que algunas de estas instalaciones requieren, además de no contar con áreas de estacionamiento, accesos adecuados para los vehículos de emergencia etc.

Por otra parte la aglomeración de consultorios acondicionados en casas es una práctica habitual, además no se tienen registros de cómo se disponen los residuos biológico-infecciosos que se producen por esta actividad, representando un riesgo inminente por la naturaleza de los propios residuos y por su volumen.

2.6.3.3 Talleres Mecánicos.
Se refiere a las actividades de: talleres de carrocería y pintura, tapicería automotriz, eléctricos, lavados de autos, refaccionarias etc. Esta actividad encuentra en la ZC un espacio atractivo, ya que la proximidad con el cruce fronterizo permite poder captar, de manera inmediata, la posible demanda. Esta actividad ha ido ganando presencia a través de los años y se ha consolidado; sin embargo, muchos de estos establecimientos se ubican en las principales vialidades (algunas consideradas como corredores viales), ocasionando un funcionamiento deficiente de la red vial y generando un impacto que repercute a nivel ciudad. La imagen urbana que generan estos establecimientos es una imagen confusa y degradada del ámbito urbano propiciando también invasiones en la vía pública por las mismas actividades o derivadas de éstas.

2.6.3.4 Zona de Tolerancia.
Se refiere a las actividades de: bares, centros nocturnos, pistas de baile para danzas exóticas, etc.En algunos de los casos son actividades asociadas a actividades ilícitas, como la prostitución y/o venta de drogas. Se encuentra agrupados en lo que se conoce como la Zona Norte, especialmente entre las Av. Baja California, calle 1ª y entre Av. Revolución y Av. Miguel F. Martínez. La presencia de este tipo de actividades incide de manera importante en la problemática social,

[45] IMPlan, estimación propia basada en los datos de los Censos de Población y Vivienda de INEGI 1990-2000. La tasa determinada por la tendencia de crecimiento del periodo resulte negativa, de -1.27% anual, al igual que la vivienda, de -0.54%

no sólo de la ZC sino que llegó a tener repercusiones a nivel ciudad y regional. La concentración de este tipo de actividades se da justo a un costado de la importante actividad turística que se presenta en la Zona: la característica de "zona de transferencia" que tiene la ZC y que ocasiona la exposición de estas actividades a la gran afluencia de personas, ha traído como consecuencia que muchos usuarios no sean atraídos a permanecer por mucho tiempo, debido a este tipo de inconvenientes.

Esta Zona de Tolerancia es también asociada a ser el sitio de reunión para el tráfico de indocumentados que en tránsito a poder internarse a los Estados Unidos, deambulan y residen en la zona, asimismo aquellos que no logran este propósito, constituyendo una población flotante difícilmente cuantificable y que, por las características y dimensión de la problemática que originan estos hechos, son de difícil erradicación y condicionan.

2.6.3.5 Habitacional.

En el área de estudio la densidad de vivienda es baja, en términos generales se presenta diseminada en todo el polígono, siendo las zonas noroeste y oeste donde se presenta este uso como predominante, por otro lado en Zona Norte la Zona Norte, es el área donde han proliferado en vivienda precaria, "vecindades", convivencia con usos incompatibles y en un ambiente urbano degradado.

En toda la ZC la sustitución de vivienda por usos comerciales y de servicios, se presenta de manera importante, caracterizada por un lado el paulatino despoblamiento propiciando la adecuación de vivienda para otros usos, que en la mayoría de los casos estas adecuaciones no garantizan el oportuno funcionamiento de las actividades en algunos casos pudiendo representar importantes inconvenientes.

2.6.4 Infraestructura.

La cobertura de la ZC es del 100% y cuenta con una calidad de servicio aceptable. Los problemas principales se deben a que, en algunas zonas es deficiente el sistema de alcantarillado debido a que, por motivos de acumulación de basura y o sedimentos, que tienden a obstruir el funcionamiento del sistema, ocasionan encharcamientos importantes, provocando que los flujos viales se vean seriamente afectados.

Si bien es cierto que la infraestructura cuenta con una amplia cobertura, las instalaciones como posterías, repositorios, medidores, etc., representan una serie de inconvenientes, ya que la diversidad y el estado de los mismos, su anárquica e inconveniente ubicación, obstaculizan el funcionamiento y dañan la calidad del espacio público, proyectando una imagen urbana desordenada, ilegible y desagradable.

Si además, se agrega a esto la confusión generada por el deterioro de los inmuebles, la diversidad de formatos de letreros de marquesinas y anuncios de los comercios, etc., la ZC resalta por contar con una imagen sumamente degradada. Por otro lado, se están llevando a cabo estrategias de imagen urbana donde parte de la infraestructura se está dotando de manera subterránea y que, aunado a un tratamiento más integral de imagen urbana, se han obtenido buenos resultados. En términos generales, no hay problemas por suministro de agua y energía eléctrica; sin embargo, algunas de estas instalaciones, principalmente las de agua potable y alcantarillado cuentan con más de 40 años, siendo necesaria su restitución.

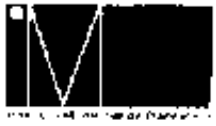
2.6.5 Riesgos.

Diversos riesgos de carácter físico se presentan en la ZC. Por una parte el riesgo del terreno por inundación se localiza principalmente en la parte norte del área de estudio, por otro lado, hacia el sur de la Zona existe la posibilidad de erosión de las laderas y deslizamientos, que inducen el riesgo el arrastre de sedimentos, complicando con esto el adecuado funcionamiento de la infraestructura pluvial y potenciando el riesgo del funcionamiento vial, principalmente en presencia de precipitaciones.

Por otro lado, la gran concentración de actividades y la alta intensidad de usos, ocasionada por los diversos usos (usos intensos prácticamente las 24 horas) trae como consecuencia una alta producción de basura. Algunos usos, como los que se dedican a la preparación de alimentos o al abasto, generan importantes cantidades de desechos, así como también el comercio en la vía pública, el comercio informal, el ambulantaje (muy arraigado en la ZC) y los mercados sobre ruedas son aportadores muy importantes de basura, esto se magnifica con la prácticamente nula presencia de mobiliario para la disposición de la misma.

Ante la alta producción de basura, se suma la insuficiente recolección de la misma, dando como resultado la disposición inadecuada en callejones baldíos o calles que es muy evidente y problemático, pues crea una imagen inconveniente y estimula la proliferación de tiraderos clandestinos de basura. Es importante también no dejar de lado que, no se cuenta con un registro o datos acerca de la disposición de residuos biológico-infecciosos, que manifiesten la naturaleza y el manejo adecuado de los mismos, ya que la gran cantidad de usos englobados en la categoría de servicios

médicos, requieren de atención y control muy cercano. Asimismo otros usos como los talleres mecánicos y de pintura automotriz, disponen y emiten diversas sustancias nocivas y contaminantes al medio ambiente



3. Pronóstico

3. Pronóstico.

3.1 Aspectos Socioeconómicos.

3.1.1 Crecimiento Poblacional.

La ciudad de Tijuana ha presentado en los últimos años un crecimiento sobresaliente, registrando una tasa de 5.41 para el periodo 1900-2000; sin embargo, el comportamiento en los distintos sectores de la ciudad se llega a presentar tasas de hasta de 20.0 puntos como es el caso de la zona este de la ciudad. En lo que respecta a la ZC, sucede lo inverso, ya que los datos analizados detinen que para este mismo periodo se presentó una tasa del -1.27, evidenciando un despoblamiento en la Zona.

Tabla No. 59. *Tendencia y Proyección de Población*

Periodo	Tendencia Natural	TMCA	Proyección	Diferencia comparativa
2000	29,126	-1.27	29,126	-1.27
2001	28,756		28,756	
2002	28,391		28,391	
2003	27,933	-1.27	27,933	2.5
2004	27,576		28,073	
2005	27,228	-1.27	28,213	3.1
2006	26,882		29,048	
2007	26,542		29,989	
2008	26,204		30,919	
2009	25,871		31,878	
2010	25,543	-1.27	32,866	2.6
2011	25,218		33,720	
2012	24,898		34,597	
2013	24,582		35,497	
2014	24,269		36,420	
2015	23,961	-1.27	37,366	2.2
2016	23,657		38,189	
2017	23,356		39,039	
2018	23,060		39,887	
2019	22,767		40,765	
2020	22,478		41,662	1.7
2021	22,192		42,370	
2022	21,911		43,090	
2023	21632		43,823	
2024	21,356		44,568	
2025	21,086		45,325	

Fuente: IMPlan, estimación propia con base al XI y XII Censo General de Población y Vivienda, 1990 y 2000. INEGI

Ante esta situación, se plantea la siguiente hipótesis de crecimiento para la ZC, basada en una propuesta que considere un escenario de mejoramiento, es necesario contar con un equilibrio de usos del suelo que garanticen la adecuada y racional utilización de la Zona, siendo el uso habitacional un elemento primordial para lograr este propósito.

Este poblamiento asegure una reactivación de dinámicas en la ZC que en la actualidad se encuentran en abandono, buscando la reactivación y reestructuración urbana, para lograr la adecuada convivencia de las actividades que ahí se presentan, de manera que ayuden a la construcción de un ámbito urbano armónico.

La proyección planteada de población esta basada en revertir la tendencia en un corto plazo; para en el mediano, articular acciones que permitan estimular el crecimiento y, en el largo plazo, contar con un crecimiento moderado que le imprima vitalidad a la ZC y que se articule en congruencia con los proyectos de reestructuración urbana.

En el comparativo de la tendencia actual con la de la propuesta se advierte una pérdida considerable para el año 2025, de casi 8,000 habitantes y la de la propuesta estima un crecimiento de 18,000 habitantes (ver Tabla No. 59. *Tendencia y Proyección de Población*).

3.1.2 Actividad Económica.

Para atender al objetivo de reactivar la actividad económica, aprovechando la ventaja comparativa de localización estratégica de la ZC, se propone

Promover un esfuerzo coordinado de los actores involucrados en la revitalización económica de la Zona: empresarios, organizaciones y gobierno.

Propiciar a través de este *Programa Parcial*, condiciones urbanas de espacio y control que contribuyan al mejoramiento de actividades compatibles con los usos del suelo vocación de la zona de comercio y servicios. En este *Programa* se reconoce a las actividades que atienden una demanda transfronteriza y aquellas que satisfacen una demanda local y de otros visitantes de la ZC.

Estimular la localización de aquellas actividades identificadas en el Nivel Diagnóstico como actividades potenciales o nichos de oportunidad en cada una de las Siete Zonas y los corredores comerciales y de servicios principales. Las actividades que resultan importantes son: 1) Comercio y Servicios Turísticos, 2) Servicios y Comercio de Salud, 3) Comunicaciones y Transporte.

Impulsar el mejoramiento y control de otras actividades que tienen esperanza aunque no estén catalogadas como nichos, pero que se busca promover porque tienen presencia en la ZC, siendo estas: 4) Talleres Mecánicos y Servicios de Mantenimiento Automotriz, 5) Servicios Profesionales, 6) Servicios Financieros, 7) Actividades Educativas.

Fomentar y estimular la localización de actividades que diversifiquen la oferta turística, elaborar un *Estudio de Mercado* dirigido a proponer este fortalecimiento y prever su localización y efecto.

Ofertar calidad en los productos y servicios a través de programas de orden económico que brinden a las empresas establecidas en la ZC, asesorías empresariales y de financiamientos que les permitan alcanzar un mejoramiento en la calidad de los servicios que ofrecen.

Se requiere elaborar un *Estudio de Mercado Inmobiliario* de la ZC para conocer las tendencias del mercado real del valor del suelo en las zonas de mayor intensidad de actividad comercial y de servicios.

- Se requiere la elaboración de un estudio específico, encaminado a la evaluación de sitios y un programa específico de acciones para reubicación de comercio ambulante.
- Promover la localización de microindustrias compatibles con las actividades de la ZC y en particular con las actividades de las zonas como pueden ser: sastrerías, talleres de artesanías diversas, imprentas etc.

3.2 Planificación.

3.2.1 Requerimiento de suelo.

Al realizarse el análisis de la dosificación del uso del suelo en el área de estudio se determinó que, actualmente, del total de 450.306ha, el 64.24% representa la superficie ocupada en el polígono, siendo ésta de 281.1375ha (como resultado de la Tabla No. 17, *Distribución de Usos de Suelo Actual*, del concepto de superficie ocupada es de 289.0560ha y restando la superficie de 7.9268ha concepto de baldío, desocupado, abandonado, en construcción) de los cuales predominan de manera importante el comercio y los servicios con el 44.8% y el habitacional con el 32.7% y, debido a las características de la ZC, sobresale también el equipamiento con el 16.1%.

Tabla No. 60, *Requerimiento de Superficie por Uso al 2025*

	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Equipamiento	45.3898	2.9406	11.7250	9.8686	59.9242
Comercio y Servicios	126.0485	27.0657	30.4681	14.557[illegible]	193.9555
Habitacional	92.0001	5.9604	23.7652	20.2342	142.000[illegible]
Industria	12.9529	0.3461	9.8130	0.9484	23.9606
Usos Especiales	4.3461	0	0	0.6326	4.9787
Total	281.1375	100	66.2715	46.0812	430.3932

Fuente: IMPlan, estimación con base a información catastral de la DACI, Censos Poblacionales y Económicos 1990, 1994, 1999 y 2000 del INEGI y Levantamiento de Usos de Suelo [illegible]

[illegible] Op.cit. 24

3. DIAGNOSTICO

3.3 Requerimiento de Vivienda.

Tabla No. 01, *Necesidad de la Vivienda*

Periodo	Requerimiento Por Inercia (Viviendas)	Requerimiento por cambio de uso del suelo (viviendas)	Necesidad Total (Viviendas)
2004-2007	463	93	556
2007-2016	1981	392	2373
2016-2025	1723	345	2068

Fuente: INEGI, estimación con base en el Censo de Población y Vivienda 2000, 1995 y Proyecciones de crecimiento.

Requerimiento de Superficie para Uso Habitacional Multifamiliar.

En las zonas 2, 3, 6 y 7 que se ubican en la zona central del área de estudio, se determina el requerimiento de 25ha para uso habitacional. Por la vocación de estas zonas se propone Vivienda en uso mixto con actividades comerciales y de servicios, con densidades medias multifamiliares (Dmm) de 207 hab/ha. Para la zonas 4 y 5 se determina un requerimiento por uso del suelo de 24ha, de acuerdo a la vocación habitacional de estas zonas y a la propuesta de poblamiento con una Dmm de 165 hab/ha. Además:

- Se requiere análisis de vivienda que identifique las condiciones de propiedad y físicas de la vivienda en la ZC y en cada una de las zonas, en particular de la vivienda abandonada.
- Es necesario elaborar una propuesta de reposición, mejoramiento y conservación de áreas habitacionales, así como promover acciones de regeneración de la vivienda.
- Fomentar la creación de nueva vivienda, considerando las condiciones del mercado de vivienda para la ZC, así como la vivienda en compatibilidad con usos comerciales y de servicios.

3.4 Requerimiento de Infraestructura.

La cobertura de infraestructura en la ZC se encuentra, en términos generales, en un 100%, sin embargo, la antigüedad de la misma obliga a considerar que es indispensable la reposición de la misma, pensada en la redistribución eficiente de los sistemas.

Para instrumentar esta reposición se consideran dos criterios básicos: el primero considera la reposición de infraestructura, a partir de los proyectos estratégicos que la zona albergará, y, el segundo, ser el punto de partida para la reposición en una zona definida del polígono. Además aquellas zonas que cuenten con un potencial para la densificación serán objeto de considerarse como las áreas para la reposición. Es necesario que al llevar a cabo la sustitución de infraestructura, se considere de manera oportuna e integral la estrategia más adecuada para llevar a cabo esta actividad.

En cuanto a los servicios públicos y alumbrado, es necesario atender el deterioro que presentan dichas instalaciones mejorando su calidad y prever la conservación de las mismas, así mismo es necesario contar con los controles y vigilancia para ofrecer un servicio adecuado en la ZC.

3.5 Requerimiento de Vialidad y Transporte.

3.5.1 Vialidad

En las arterias de la ZC que funcionan como enlace entre la zona poniente y la zona oriente de la ciudad, el crecimiento del volumen vehicular seguirá en ascenso, esto de acuerdo al índice de crecimiento que presenta la ciudad, con ello será necesario tomar algunas medidas para contrarrestar la disminución gradual de la capacidad y la disminución de los niveles de servicio en sus principales intersecciones en las horas de máxima demanda. Algunas de las medidas son las siguientes:

- Eliminación de estacionamiento en la vía pública.
- Reubicación de estacionómetros.
- Cancelación de líneas exclusivas amarillas.
- Reubicación de vendedores ambulantes que obstruyen el tránsito peatonal.
- Reubicación de cierres de circuito del transporte público.
- Reubicación de sitios de taxis que actualmente se encuentran sobre vialidades que presentan alta demanda de flujo vehicular.

Sumado a las medidas anteriores será necesario crear infraestructura de apoyo para el tránsito y transporte que diariamente circula por la ZC, tales como bahías de transporte que se definan previamente y diseñadas para el ascenso y descenso de pasajeros sin que obstruyan el flujo vehicular. Para ello es necesario que se lleven a cabo *Estudios de*

Ingeniería de Tránsito y de Transporte, los cuales determinen el número requerido de paraderos sobre una vialidad en función de las rutas que circulen por ella, de acuerdo a la demanda de usuarios que utilizarían este tipo de infraestructura. Esto mismo conlleva a realizar algunos ajustes en el ancho de las banquetas en los lugares donde la demanda de usuarios del transporte público sea alta, acompañado de un *Estudio de Capacidad y Nivel de Servicio* en las banquetas que justifique su reestructuración y los niveles de servicio deseados en los cuales deberá operar.

Respecto a la zona del cruce fronterizo, es imperativo que los tres niveles de gobierno se coordinen junto con el gobierno norteamericano para dar soluciones coordinadas e integrales a este problema que se traduce en implementar mejoras en los siguientes aspectos:

- Funcionamiento del sistema vial
- Funcionamiento en la operación del transporte público
- Mantenimiento del señalamiento horizontal y vertical
- Construcción de infraestructura para estacionamientos públicos
- Estricto apego a los usos del suelo permitidos
- Creación de alternativas de circulación vehicular que ayuden a disminuir la utilización de las vialidades con mayor grado de saturación.

En algunos puntos estratégicos se deberán realizar ajustes al flujo peatonal y vehicular dependiendo de la prioridad que cada uno de ellos vaya a presentar de acuerdo al uso del suelo de los distintos sectores de la ZC. Por ejemplo, en la Av. Revolución la prioridad se ventará en el flujo peatonal permitiendo con ello el ensanchamiento de banquetas y la disminución en el número de carriles para los vehículos que circularán por esta avenida, existirá circulación vehicular de baja velocidad la cual será exclusivamente de servicio para los establecimientos del lugar así como transporte público que sea acorde con el diseño arquitectónico del corredor.

Será necesario realizar algunos cambios en la circulación y ajustes en la operación para que las vialidades sean utilizadas de manera eficiente por vehículos y peatones, proyectos como la Garita del Chaparral, proyecto que se encuentra en gestión y que por la magnitud del mismo generará un gran impacto en la ZC.

Es necesaria la modernización de la infraestructura vial, especialmente la relacionada con el sistema de semáforos de la ZC que permita la coordinación y sincronización de los diferentes corredores vehiculares que se forman de acuerdo a los diferentes horarios de demanda.

En las intersecciones donde hay tránsito peatonal será necesario proveerlas con equipamiento e infraestructura que permita incrementar su capacidad y, sobre todo, mejorar y/o mantener el nivel de servicio en el cual operan actualmente.

Es indispensable contar con las adecuaciones necesarias con el fin de proveer un tránsito seguro y conveniente a las personas con capacidades diferentes.

Respecto a los subsistemas de semáforos, señalamiento vial y pavimentación, es necesario su mantenimiento mediante la aplicación de actividades permanente.

Para una mayor capacidad para el desplazamiento de los vehículos será necesario prohibir el estacionamiento en la vía pública, asimismo, será necesario realizar estudios específicos de estacionamiento que ayuden a determinar la demanda total, el movimiento máximo que presentan los vehículos en una área específica y el índice de rotación de los cajones de estacionamiento de la misma, que marque la pauta para mantener el equilibrio adecuado entre la oferta y demanda de los espacios de estacionamiento.

La observación de lo anterior mediante la ejecución de *Estudios de Ingeniería de Tránsito* permitirá mantener una visión anticipada de los posibles problemas que se generen por los efectos del tránsito, el mismo estudio reflejará las medidas que habrá de tomarse para la mitigación e implementación de estrategias para su control y erradicación, en el caso donde sea posible. De la misma manera es conveniente contar con estudios periódicos de análisis de capacidad y nivel de servicio en andadores peatonales, banquetas y cruces peatonales para determinar si es necesario realizar ajustes en la anchura de los andadores o banquetas, dotarlos de servicios, equipamiento, seguridad, etc.

3.5.2 Transporte.

Para del transporte público, es necesario realizar estudios conjuntos de *Ingeniería de Transporte e Ingeniería de Tránsito*. A la par con esto contar con una *Base de Datos* actualizada y sistematizada que muestre la demanda de transporte, la oferta de transporte, los parámetros de operación de las diferentes rutas y el grado en el cual se está brindando el servicio al usuario del transporte, y así contar con la información para la toma de decisiones en el ajuste a rutas, cuencas de captación, tarifas, horarios, frecuencias.

Público de Pasajeros

Con la finalidad de erradicar el problema actual de saturación de rutas, es necesario realizar un estudio de reestructuración de rutas. Es necesario gestionar, en coordinación con los grupos de transportistas, los mecanismos para el financiamiento para la adquisición de unidades de transportes no contaminantes, realizando los estudios de

factibilidad técnica y económica.Es conveniente la ubicación del transporte público en un solo predio, generando una terminal de transporte, en un proyecto integral para las diferentes modalidades que operan en la zona y evitar realizar esta actividad en la vía pública.

De Carga.

Es necesario, contar con un reglamento que regule el tránsito de transporte de carga de la ZC, buscando el equilibrio entre la distribución a tiempo de las mercancías y la minimización de los factores que limitan el tránsito en la Zona, dotando de la infraestructura adecuada para la realización de maniobras en las áreas de mayor demanda.

Turístico

Con relación al transporte turístico, es necesario articular en una ruta definida los atractivos más representativos de la ZC, que permita contar con una alternativa atractiva para los visitantes y, a su vez, se desarrolle de manera adecuada sin crear conflictos e inconvenientes funcionales en la Zona.

De Residuos Peligrosos.

Es indispensable establecer, entre las empresas prestadoras del servicio y la autoridad, las regulaciones en materia de transporte de materiales peligrosos, horario, ruta de recolección, características de los vehículos, manejo y disposición del material.

Es importante que, para mantener un seguimiento constante a la administración, planeación y operación del transporte de la ciudad, se conforme un Organismo Público Descentralizado, que desarrolle y eficientice las actividades en la materia y sea un promotor de la mejora continua en los procesos del servicio de transporte.

3.6 Requerimiento de Equipamiento Urbano.

Este requerimiento responde al incremento de población identificado en la proyección de población para el año 2025, así como a la búsqueda de apoyo a las actividades económicas potenciales identificadas, con la finalidad de propiciar una reestructuración urbana integral. Entre las que cuentan con mayor demanda destacan las actividades referidas a *Salud* con un requerimiento acumulado de 4.9069 ha, *Recreación* con 3.6802 ha y *Comercio* 3.1895 ha., ya que éstas, debido a su dinámica actual y la visualización de la misma, se ven con actividades con una mayor necesidad de superficies. Resaltan también los subsistemas de *Cultura* y el de *Servicios Urbanos* que, por ser de índole regional, se estima también un crecimiento importante que, en ambos casos, asciende a un acumulado para el año 2025 de 2.4524 ha.

Tabla No. 32. Requerimiento de Equipamiento Urbano

Subsistema	Déficit Actual ha	Crecimiento ha	Déficit Acumulado ha	Crecimiento ha	Requerimiento Actual del ha	Requerimiento Total Acumulado ha
Educación	3.6717	0.1176	0.4690	0.3947	0.9814	4.6531
Cultura	1.1830	0.2943	1.3725	0.9869	2.4534	3.6334
Salud	25.4622	0.5881	2.3450	1.9717	4.9069	30.3691
Asistencia Social	0.5194	0.1764	0.7035	0.3921	1.4721	1.9915
Comercio	0.1914	0.3821	1.5243	1.2829	3.1895	3.5809
Abasto	0.8056	0.2490	0.9883	0.4934	1.2267	2.0323
Comunicaciones	1.0931	0.0588	0.2346	0.1974	0.4907	1.5818
Transporte	1.7162	0.1176	0.4690	0.3947	0.9814	2.6976
Recreación	2.5871	0.4411	1.7588	1.4803	3.6802	6.2673
Deporte	2.7182	0.1764	0.7035	0.5921	1.4721	3.4902
Administración Pública	0.2134	0.1470	0.5863	0.4934	1.2267	1.4421
Servicios Urbanos	5.5915	0.2941	1.1725	0.9869	2.4534	8.0450
Total	**45.3899**	**2.9406**	**11.7251**	**9.8687**	**24.5344**	**69.9243**

Fuente: IMPlan, estimación con base a información catastral de la DAU, Censos Poblacionales y Económicos 1990, 1994, 1999 y 2000 del INEGI y Levantamiento de campo[12]

3.7 Requerimientos para Imagen Urbana.

Se deberá establecer un control urbano adecuado a las características de la ZC debido a que en ésta se conjugan de manera muy intensas aspectos como intensidad de uso, diversidad arquitectónica, edificios patrimoniales con valores históricos culturales, una alta utilización de la vía pública, saturación de transporte público, invasión e inadecuada disposición en la vía pública de elementos como anuncios y publicidad, infraestructura o mobiliario urbano.

[12] Op cit. 24

También es indispensable contar con *Disposiciones Normativas* que permitan el ordenamiento de las actividades que se realizan en la vía pública, con la finalidad de establecer un ambiente más agradable para los visitantes y el mejor desarrollo de las actividades de la *ZC*.

Es necesario poder contar con disposiciones para fomentar la peatonalización de los espacios destinados con potencial, y así garantizar su adecuado funcionamiento en vías de contar con un ámbito más agradable y propicio para que se desarrollen las actividades en la *ZC*.

Por la importancia que reviste para la ciudad y para la Zona, es necesario dar seguimiento a la *Declaratoria de Centro Histórico de la Ciudad de Tijuana*, para con esto garantizar la salvaguarda del patrimonio cultural, urbano y arquitectónico de la Zona así como lograr la instrumentación de las acciones conducentes a dignificar los edificios históricos y aquellos considerados con algún valor histórico cultural.

Es necesario llevar a cabo acciones de recuperación o de utilización de edificios abandonados procurando evitar la mala imagen que éstos generan y al mismo tiempo elimina puntos conflictivos o inseguros. Sobre esta misma idea es importante encaminar acciones tendientes a contar con una eficiente iluminación en calles y plazas.

3.8 Requerimientos para el Desarrollo Institucional.

Para la mejor y adecuada administración y participación de diversos actores en la *ZC* se ha identificado lo siguiente:

Fortalecer el proceso de descentralización de funciones a través de procedimientos de supervisión y gestión; que puede considerar los siguientes puntos.

- Elaboración de indicadores de desempeño.
- Desarrollar e instrumentar nuevos procesos administrativos.
- Sistematización y análisis de información.
- Elaboración de bases de datos y diagnósticos.
- Reubicación de la DMC y disponer de instalaciones más adecuadas y funcionales.

Para llevar a cabo las acciones en materia de planeación estratégica, planeación urbana y desarrollo social se considera oportuno la *Conformación de un Organismo para la Gestión, Seguimiento y Realización* más conveniente de acciones urbanas en la *ZC*, bajo un esquema ordenado de planeación que logre establecer una amplia participación de grupos, asociaciones, instituciones y los diferentes niveles de gobierno.[143]

3.9 Medio Ambiente.

La construcción de un escenario, desde la perspectiva de las condiciones ambientales, se apoya en el análisis de las tendencias recientes de poblamiento y despoblamiento de la ZC, así como de la diferenciación sociodemográfica y económica de actividades, en la provisión de servicios públicos, y de las condiciones de la vivienda que prevalecen en cada uno de los sectores identificados.

Para lograr un esfuerzo de mejoramiento al medio ambiente es indispensable: fortalecer la capacidad de control, regulación y gestión de iniciativas públicas, privadas y sociales que contribuyan a la prevención y mejor disposición de fuentes principales de contaminación en la ZC, así como el reconocimiento de zonas de riesgo y vulnerabilidad por condiciones naturales, socio-organizativas o químicas.

3.9.1 Requerimientos de Medio Físico y Ambiental para la *ZC*.

Tabla No. 63, *Requerimientos del Medio Ambiente*

Zona 1	Vacuna alternativa para uso de transporte masivo Limitada integración de cruces y transporte fronterizo Asociación y gestión municipal limitada	Desarrollar estudio de integración vial y de transporte (Proyectos Estratégicos) Implementar campaña de apercibimiento a establecimientos comerciales Celebrar acuerdos de coordinación y concertación de proyectos Reglamentar la forestación urbana

[143] Revisar 8.4. Agencias de Desarrollo Urbano Hábitat en el Nivel Intermunicipal

Continúa Tabla No. 03, *Requerimientos de Medio Ambiente*

Zona	Problemas Urbanos	Requerimientos
Zona 2	Limitaciones mecánicas y estructurales a la edificación Problemas de estabilidad y compactación de suelos Alto riesgo de incendio Alta posibilidad de enfrentar pérdidas por sismos Disminución de oportunidades de inversión económica	Códigos para edificación antisísmica y de seguridad contra incendios Estudios de cimentaciones y geotecnia Aseguranzas obligatorias Reglamentar la forestación urbana Control estricto de imagen urbana y el ruido Implantar sistemas de control de contaminación
Zona 1	Problemas de estabilidad y compactación de suelo (rellenos, deslizamiento y o socavación del terreno) Alto riesgo de incendio Alta posibilidad de enfrentar pérdidas por sismos	Códigos para edificación antisísmica y de seguridad contra incendios Limitaciones mecánicas y estructurales a la edificación Control estricto de nuevos, limitar subdivisión de lotes, limitar densidades Aseguranzas obligatorias Reglamentar la forestación urbana Control estricto de imagen urbana y el ruido Prohibir circulación de camiones de carga pesada y de transporte de materiales peligrosos Supervisar y controlar generación de residuos biológico infecciosos Implantar sistemas de control de contaminación
Zona 4	Alto riesgo de incendio Limitaciones a instalación de industrias Problemas de estabilidad de suelos	Implantar códigos de seguridad contra incendios Control estricto de imagen urbana Supervisar y controlar generación de residuos biológico infecciosos Cercar y controlar lotes baldíos
Zona 5	Problemas de inestabilidad de laderas, y de escurrimientos Riesgos por operación inadecuada de la industria Problemas de ordenación y mezcla de usos	Limitar densidades, control de usos mixtos Supervisar y controlar generación de residuos peligrosos Forestación de laderas Cercar y controlar lotes baldíos Implantar sistemas de control de contaminación
Zona 6	Limitaciones mecánicas y estructurales a la edificación Problemas de estabilidad y compactación de suelos Alta posibilidad de enfrentar pérdidas por sismos	Códigos para edificación antisísmica Aseguranzas obligatorias Supervisar y controlar generación de residuos peligrosos Reglamentar la forestación urbana Cercar y controlar lotes baldíos Implantar sistemas de control de contaminación
Zona 9	Riesgos por el mal manejo de sustancias y residuos peligrosos Problemas y daños al sistema de drenaje	Supervisar y controlar generación de residuos peligrosos Controlar usos mixtos Reglamentar la forestación urbana. Cercar y controlar lotes baldíos Establecer horarios para circulación de transporte pesado Implantar sistemas de control de contaminación

Fuente: IMPlan, estimación propia

3.9.2 Contaminación.

En materia de contaminación, se requiere controlar y revertir el efecto actual, previendo el impacto que, a futuro generará la dinámica urbana, tanto por el crecimiento de población tanto residente como visitante, y por el crecimiento de las actividades económicas y el incremento de volúmenes de residuos sólidos, emisiones a la atmósfera y contaminación por ruido en la ZU. Para ello se requiere consolidar la desconcentración de facultades en materia ambiental a la DMU con el respectivo traspaso de recursos.

En el problema de descargas al sistema de drenaje, se requiere aplicar medidas y acciones que tiendan, primero que nada, a conocer en detalle esta problemática, para poder regularla en forma más eficaz.

En el rubro de los residuos sólidos es necesario fortalecer las políticas, los planes y programas para el manejo integral de los residuos, e impulsar un nuevo enfoque de gestión, para ello se necesita:

- Crear organismos operadores desconcentrados de la Administración Central del Ayuntamiento, que cuenten con personalidad jurídica y patrimonio propio, apoyados y avalados por grupos ciudadanos de los diferentes sectores de la sociedad.
- Incrementar la participación de la sociedad en este rubro mediante campañas de concientización ambiental, y programas de fomento e incentivación económica.
- Consolidar el marco normativo para el manejo de los residuos sólidos municipales, que propicie la creación de organismos operadores desconcentrados, impulse el establecimiento de sistemas de recuperación de costos de inversión y operación, y de garantías a la inversión privada.

- Establecer sistemas de recuperación de inversiones acorde con la capacidad de pago de la población y de los costos totales de operación que permitan continuidad y eficiencia en los programas.

En materia de emisiones, es necesario, además de apoyar la operación de un monitoreo atmosférico en la ZC, un mayor número de estudios epidemiológicos y toxicológicos para evaluar efectos en la salud de la población local.

Desde el punto de vista de la contaminación ambiental, es necesario desarrollar indicadores de desempeño y cumplimiento ambiental para los establecimientos comerciales que se ubiquen en la ZC, asimismo incorporar Sistemas de Administración Ambiental, para que las empresas empiecen a trabajar en mejorar su desempeño ambiental y reducir los efectos contaminantes en la ZC derivados de sus operaciones.

3.9.3 Riesgo y Vulnerabilidad.

Debido a que, en la ZC se conjugan una serie de factores y elementos de riesgo como son mezcla de actividades de distinta naturaleza, condiciones deterioradas en vivienda y edificios, antigüedad en la infraestructura, alto flujo de personas y grado de urbanización, además de carencia de programas de prevención y fallas en aspectos de coordinación y control de amenazas y riesgos, esta Zona se considera altamente vulnerable a la ocurrencia de contingencias ambientales y de tipo sociorganizativo.

Existen muchas actividades que, en conjunto o por separado, provocan que la vulnerabilidad ante posibles desastres sea mayor en algunos sectores de la ZC; por ejemplo las condiciones de desigualdad social y económica que se presentan entre algunos sectores genera segregación de áreas con deficiencias severas en ciertos equipamientos y medidas de seguridad, que promueven riesgos y una mayor vulnerabilidad en otras zonas circunvecinas y en proyectos de interés, como sucede con las zonas 1, 2, 3 y 4.

Desde el punto de vista del riesgo, se requerirá la realización de estudios y reforzamiento de estructuras originales o edificios localizados en áreas susceptibles a licuación o de máxima amplificación de ondas sísmicas, principalmente de aquellos predios considerados para rehabilitación y redensificación de vivienda u otro tipo de actividad.

En términos del control de descargas al sistema de drenaje, se requiere definir las restricciones que habrán de aplicarse de manera más específica, particularmente, en zonas como la 2, 3, 4 y 7; será necesario también fortalecer las tareas de monitoreo y control de descargas y de sustancias peligrosas al sistema de drenaje.

Para el caso de los riesgos asociados a la generación y manejo de residuos peligrosos se requiere tener un conocimiento y control de la forma en que operan las clínicas, hospitales, farmacias, talleres mecánicos, lavanderías y otros giros que generan descargas y otras sustancias y residuos peligrosos dentro de la zona de estudio, particularmente en aquellas zonas donde se va a estimular la ubicación de este tipo de actividades, como la zona 3 y 6.

Para atender amenazas de peligro por incendios se debe reforzar los aspectos preventivos y de seguridad, ya que estos pueden provocar grandes conflagraciones que resulten en pérdidas humanas y materiales mucho mayores que los directamente derivados por movimientos sísmicos.

En general, es necesario conocer los tipos y niveles de riesgo que se presentan en cada sector de la Zona, y evaluar cualitativa y cuantitativamente el nivel de riesgo asociado con la presencia de actividades consideradas riesgosas.

Los aspectos que es necesario definir y trabajar a un mayor nivel de detalle son:

- Evaluar el riesgo en la operación de los sistemas para los distintos sectores.
- Evaluar características del diseño tanto en la edificación como en las nuevas infraestructuras.
- Evaluación de procedimientos y planes de emergencia.
- Evaluación de las actividades de inspección y mantenimiento de sistemas de seguridad.
- Jerarquizar las actividades de reacondicionamiento de sistemas y equipos, así como el entrenamiento del personal.

4. Estrategia.

4.1 Visión.

De acuerdo a la identificación de la situación actual de la ZC, desarrollada en el diagnóstico y a la reflexión de los requerimientos resalta lo siguiente:

La estrategia tiene como objeto generar una propuesta de mejoramiento integral para la Zona, que considere la importante localización estratégica con la que cuenta, la gran afluencia de visitantes que acuden a ella, que rescate los valores tradicionales de la Zona centrados en el origen de la ciudad y el patrimonio edificado y que, al mismo tiempo, la importante dinámica de la actividad económica se oriente hacia la modernización de un Centro que aproveche las ventajas que ofrece el lugar.

4.2 Estrategia de Desarrollo Urbano.

El proceso de mejoramiento para la ZC está concebido como un planteamiento flexible de revitalización urbana que busca impulsar las políticas rectoras de mejoramiento, crecimiento y conservación para elevar la calidad del entorno que constituye la ZC de Tijuana. Se busca reforzar el carácter patrimonial que posee y a la vez aprovechar su importancia económica como centro urbano y núcleo receptor de visitantes extranjeros, potenciando la consolidación de su territorio y su localización geográfica como atributos comparativamente inigualables dentro del Centro de Población de Tijuana (ver plano No. 4a, *Estructura Urbana propuesta*).

Para alcanzar este objetivo se requiere establecer como meta lo siguiente: "Integrar un programa de acciones sociales, económicas y administrativas congruentes con la recuperación de la centralidad y el mejoramiento de la imagen urbana de la y, ponderando el reconocimiento del estigma tradicional e histórico de sus componentes meritorios y la congruencia entre la actividad económica y su disposición a través de los usos del suelo, para incentivar la evolución del desarrollo urbano, en equidad con la identidad y la pertenencia de un centro metropolitano en desarrollo".

Esto implica, en el ámbito urbano, elevar la calidad de vida de la población que la habita a través de la rehabilitación de la vivienda, la vía pública y de los servicios, así como, impulsar la optimización de los usos del dominio público y la funcionalidad de su infraestructura, en proporción a la alta demanda de consumo que presenta la Zona [18].

A futuro, se visualiza la ZC de Tijuana como el preámbulo hacia la imagen de desarrollo sustentable, proyectada para la futura Metrópoli (a 25 años) constituyéndose en el espacio de transición internacional entre el puerto fronterizo y la ciudad, con presencia mundial, ordenada, segura y con servicios de alta calidad.

Directriz para el desarrollo de la Estrategia General: Reestructuración urbana.

Entendida como la importancia del equilibrio espacio-sociedad, en donde destacan los elementos: Accesibilidad (regional y local); Conectividad (intraurbana e interurbana); Satisfactores de calidad en términos de consumo: de hábitat, de bienestar socio-cultural así como servicios de administración pública en general. En virtud de facilitar la movilidad que requieren tanto habitantes como visitantes dentro de la ZC e impulsar la apropiación integral y colectiva, como parte fundamental durante el proceso de revitalización.

En general, se establecen dos premisas que constituyen la visión futura de la ZC:

- La creación de un marco normativo particular. La adaptación de medidas y consideraciones particulares dentro de su propio marco normativo, afectando internamente el área de estudio y previendo la posibilidad de expansión hacia el resto de la ciudad, comunicándole físicamente con las zonas aledañas compatibles, mediante la presencia de arterias de primer orden y corredores urbanos importantes, promoviendo una propuesta de *Densificación*:
  - Mejoramiento y restitución de infraestructura.
  - El reordenamiento del espacio público y su uso.
  - Mejoramiento y de la infraestructura vial y de transporte público.
  - El fortalecimiento de la función habitacional.
  - Mejoramiento de la calidad del medio ambiente.
  - Dotación de equipamiento que apoye la demanda local y asimismo aquél que sea benéfico para la Zona y que sea de cobertura regional
  - Fortalecer las funciones administrativas de la ZC y estimular la participación de grupos y actores de la misma.

[18] Comprende la población residente o local y en tránsito "visitantes y población de paso".

- La reestructuración urbana implica una estrecha relación con aspectos de índole económico, los cuales obligan al reconocimiento de buscar acciones que contribuyan a una Reactivación económica de la ZC

4.2.1 Objetivos generales.

- Contar con una estrecha vinculación desarrollo urbano - desarrollo económico y social, a través de la reestructuración urbana orientada hacia la reactivación económica buscando potenciar la localización estratégica del lugar; constituyendo un ámbito urbano armónico capaz de poder satisfacer las necesidades sociales de sus habitantes y las demandas de sus visitantes.
- Establecer una estrategia encaminada a robustecer la capacidad urbana de la ZC mediante un esquema de densificación que se centre en la mejora y dotación de infraestructura y la potencialización de la capacidad de la Zona para alojar actividades que ayuden a la constitución de un centro dinámico y moderno
- Mejorar la imagen urbana de la ZC, resaltando los valores propios de cada distrito, garantizando un ambiente urbano legible y agradable; resaltando y dignificando sus valores patrimoniales culturales.
- Resguardar la seguridad de los habitantes y visitantes de la ZC al atender de manera coordinada y oportuna la problemática de riesgo físico y antropogénico, así como el establecimiento de los monitores y la disposición adecuada de los desechos que en la Zona se generan. Asimismo es necesario garantizar la seguridad pública, tránsito eficiente para el desarrollo adecuado y la convivencia plena en la Zona.

4.2.2 Objetivos particulares.

1) Planeación.

- Establecer la coordinación de las acciones y la elaboración de instrumentos de planeación, programas comunitarios, reglamentos, declaratorias, planes maestros, proyectos estratégicos y acciones puntuales en la ZC y aquellos que en un ámbito inmediato y por su magnitud repercutan de manera significativa.
- Estrechar la coordinación para la planeación transfronteriza, particularmente en materia del análisis de mejoras y opciones relacionadas con el cruce fronterizo actual, y aquellas alternativas factibles para nuevos cruces
- Impulsar lo proyectos que, por sus características, repercutan de manera positiva a la mejora de la calidad del entorno urbano y la actividad económica de la ZC.
- Orientar e impulsar la elaboración del Programa Estratégico para la ZC, con el propósito de unir esfuerzos públicos y privados hacia la promoción y realización de los proyectos adecuados para la rehabilitación de las zonas con potencial especial para el desarrollo de actividades habitacionales, comerciales, mercantiles (industria de bajo impacto), de recreación y esparcimiento, así como la difusión de las actividades y servicios tanto culturales como turísticos que en su conjunto coadyuven al fortalecimiento de una imagen digna de la ZC, a nivel internacional.
- Designar el órgano facultado para promover proyectos y acciones, producto de los programas propuestos integrados en este Programa
- Establecer medidas y provisiones en materia de desarrollo urbano y medio ambiente (infraestructura, vialidad y transporte, vivienda, equipamiento) en función de la visión integral que plantean los escenarios de población propuestos para el año 2025, distribuido en cuatro periodos: el Corto Plazo del 2004 a 2007; el Mediano Plazo de 2007 a 2016 y el Largo Plazo de 2016 a 2025.

2) Suelo.

- Propiciar un ordenamiento adecuado de los usos del suelo y de la vía pública que contribuyan a la Regeneración urbana través de disposiciones generales, particulares y una matriz de compatibilidad que se constituirá en el instrumento rector para la administración, gestión y autorización de los usos del suelo para la ZC. En ella se indicarán los usos recomendables, condicionados y no compatibles, así como las consideraciones por cada área específica susceptible de quedar restringido su desarrollo al cumplimiento y resultado de estudios técnicos especializados que así se señalen.
- Definir el marco normativo y zonas de aplicación, distritos, primer cuadro, centro histórico, acorde de acuerdo al potencial específico que presenta cada distrito que integra el área de estudio de la ZC
- Promover el acondicionamiento de edificaciones abandonadas para su aprovechamiento.
- Controlar la transformación descoordinada de los usos conforme a un plan estratégico flexible (pudiera cambiarse o reservarse unidades completas con una vocación específica contemplando la opción de la redistribución de los usos en forma equilibrada)

- Establecer de manera integral prioridades (plazos) para la implementación de acciones y programas coordinados (viales, de infraestructura y de usos del suelo) para garantizar el desarrollo óptimo de cada distrito que integra la ZC.
- Identificar acciones necesarias para recuperar el espacio público y establecer las normas y lineamiento para su utilización.
- Promover acciones de fomento y control de uso del suelo de actividades económicas basadas en un conocimiento del valor del suelo y la identificación de tendencias del mercado inmobiliario real en los distintos distritos.

A continuación se definen los siguientes términos (ver plano No. 45, *Estructura Urbana propuesta*):

- ***Distrito.***

Unidad territorial definida por la homogeneidad e intensidad de los usos que en ésta se presentan, las características del medio físico natural así como las características del entorno edificado (las zonas que se definen en el apartado 2.2.2 se asumen como distritos para la estrategia).

- ***El Primer Cuadro de la ciudad.***

Área de aplicación de especificaciones normativas en función de los siguientes factores: oferta de bienes y servicios locales y turísticos, presencia de inmuebles gubernamentales y privados representativos para la ciudad, potencial para alojar actividades recreativas o culturales de uso intensivo, tanto en espacios cerrados como abiertos (desfiles, actos cívicos y conmemorativos) con fluidez para el tránsito y permeabilidad respecto al exterior de la ZC en caso de su exclusión temporal por algún evento masivo. Está definido por los distritos 2, 3, 6 y 7 del área de estudio.

- ***Zona de densificación.***

Área específica que por sus características en relación al valor del suelo, su ubicación en relación a zonas aptas y de riesgo, su cercanía a sistemas de transporte, cercanía o inmerso en corredores urbanos consolidados principalmente: es susceptible de poder ser intensificada su ocupación y su intensidad de uso.

- ***Centro Histórico.***

Tomando como base el polígono de la Declaratoria del Centro Histórico de Tijuana, área definida como aquella que cuenta con los mayores atributos de índole histórica a través de elementos contenidos, como el origen de la ciudad, la traza, y la concentración edificios y zonas patrimoniales y meritorias.

El Corredor Comercial y de Servicios.

De acuerdo con la continuidad y homogeneidad de los usos del suelo, donde coexisten el mayor número de comercios y servicios soportados por rutas principales de transporte de la ciudad (definición del trayecto y distancia de recorrido).

- ***El Corredor Turístico.***

De acuerdo con la continuidad de los usos del suelo, la ubicación de infraestructura turística y cultural y comercio especializado para este fin, brindando a su vez la accesibilidad con diversos sitios afines y conectividad para integrar a través de su trayecto otras zonas atractivas para el visitante: lo integran la Av. Revolución, desde Av. Internacional hasta el Blvr. Agua Caliente.

- ***Distrito Turístico.***

Definido por la importante actividad de comercio y servicios relacionados con el sector turismo, el cual además cuenta con una alta concentración de elementos que, por su antigüedad, representatividad o estilo, son considerados meritorios y que constituyen el Patrimonio Histórico de la Ciudad, para conservarse y preservarse, constituyéndose como un atractivo para los visitantes, y representado por el Distrito 3.

- ***El Andador Peatonal Turístico.***

Considerando el área de transición que conduce al transeúnte a través del Puente México, desde la garita San Ysidro (Plaza Viva Tijuana) hasta la ZC.

3) Vivienda.

- Impulsar la permanencia de la función habitacional como respuesta al despoblamiento y acción de apoyo a la seguridad y bienestar social mediante programas que sirvan para fomentar la conservación y mejoramiento de las áreas habitacionales existentes, así como para fomentar el desarrollo de nuevas viviendas.
- Reconocer el papel de la vivienda como factor de desarrollo y de potencial económico que garantiza la existencia de una zona urbana.
- Establecer un mecanismo para evaluar las condiciones de la vivienda abandonada con facultades para:
  - Determinar su mejor aprovechamiento.
  - Promover acciones de regeneración para la vivienda inhabitable por deterioro y alto costo de

recuperación.

- Promover la ocupación de inmuebles en condiciones aceptables para estar habitados.

- Establecer las condiciones para la introducción de vivienda nueva de acuerdo a las posibilidades del mercado y de acuerdo a las posibilidades de su entorno

4) Infraestructura.

- Gestionar con los organismos correspondientes su colaboración para implementar sistemas de información que proporcionen datos específicos sobre la capacidad de los sistemas y su condición física así como de los planes de reposición e introducción de infraestructura a corto, mediano y largo plazo.

5) Vialidad y transporte.

- Promover el uso del transporte masivo para lograr mayor fluidez de los sistemas, así como recuperar dignamente el espacio reglamentario para la circulación del peatón, del discapacitado y el ascenso y descenso de pasajeros.
- Proponer circuitos peatonales y vehiculares, de acuerdo a las principales actividades que tienen lugar en la ZC, privilegiando las turísticas y principales accesos peatonales (puerto fronterizo y áreas escolares)
- Definir de forma integral la estructura vial (vías alternas, vías de penetración y ligas) que garanticen la fluidez del tránsito para la ZC y propicien su integración a la estructura vial de la ciudad.
- Involucrar en los programas de vialidad y transporte.
  - Las posibilidades de ágil integración bi-direccional oriente-poniente entre las principales arterias de la Zona Río (Blvr. Paseo de los Héroes y Sánchez Taboada), otra propuesta en el sentido bi-direccional norte-sur con el Blvr. Fundadores y una tercera integración de igual magnitud en el sentido oriente-poniente con el Blvr. Salinas (prolongación Blvr. Agua Caliente)
  - La propuesta de rutas y horarios para transporte de carga, transporte de pasajeros y reparto en función de la demanda y la frecuencia de abastecimiento para garantizar el óptimo funcionamiento de la vía pública
  - Los sitios donde se ubican eventualmente las festividades tradicionalmente programadas dentro de la ZC para la disposición de las diversas rutas de transporte público.
- Involucrar a la iniciativa privada en la propuesta definitiva para la remodelación de la Av. Internacional.

Acciones de mejoramiento

Se propone establecer provisiones a implementar y/o regular respecto a las siguientes acciones (Ver plano No. 46. *Estructura Vial propuesta*):

- Dotación de estacionamientos
- Incorporación de transporte público turístico.
- Disposiciones para establecer rutas alternas a la ZC de la ciudad como medida para desconcentrar el transporte.
- Semaforización y señalamiento informativo
- Instalación de nomenclatura oficial
- Integraciones y ligas viales
- Transformaciones de secciones de calles y avenidas (ensanchamiento o incorporación de camellón central y bahías).
- Flujos a re-direccionar (cambios de sentido) e integración de pares viales.
- Abordaje de pasajeros (paradas).
- Incorporar nomenclatura internacionalmente reconocida.
- Acciones de mejoramiento.

A continuación se define lo siguiente:

- ***Ruta para transporte de carga.***

El trayecto definido para los vehículos del transporte comercial en servicios de recepción, entrega y manipulación de bienes (mercancías).

- ***Ruta de transporte de materiales peligrosos.***

El trayecto definido para los vehículos del transporte de residuos considerados como peligrosos (hospitales, industrias, servicios, etc.); y se refiere a la recepción y depósito final de los mismos.

- ***Ruta para transporte urbano (Ruta troncal RT-01).***

El trayecto definido con la infraestructura especial para los vehículos que permiten el movimiento y traslado de personas en unidades de alta capacidad.

- ***Transporte local.***

A diferencia de la RT-01 se refiere a los trayectos para el transporte que apoyará a la mencionada RT01, mediante otros modos de transporte (minibus, taxis, etc.).

- ***Vialidades propuestas.***

Son las obras de infraestructura vial (adecuación, prolongación o habilitación de vías), que complementarán la red vial para la ZC y sus enlaces con el resto de la ciudad.

6) Equipamiento y Servicios.

- Evaluar el equipamiento de la ZC en función de su papel como centro de la ciudad, estableciendo los requerimientos de equipamiento como tal y proponer mecanismos y programas *adoc* al perfil y necesidades de acuerdo con su vocación turística y cultural:
  - Sitios de atención al turista (puestos de socorro y de información).
  - Servicios públicos (teléfonos, sanitarios, unidad de socorro).
  - Nomenclatura informativa para el turista.
- Conservar el tipo de equipamiento urbano que puede otorgar servicio a través de vehículos alternativos no contaminantes.

7) Imagen Urbana.

- Coadyuvar con acciones funcionales encaminadas al mejoramiento de la imagen urbana de la ZC de la ciudad de Tijuana.
- Preservar las áreas con valor natural, cultural e histórico, equilibrando la distribución de espacios construidos y los espacios abiertos, para permitir la protección al medio ambiente.

Sitios Patrimoniales.

- Fomentar la conservación de sitios, monumentos y tradiciones que enaltezcan la imagen de la ZC y en general de la ciudad.
- Reconocer de manera pública edificios con valor histórico para estimular una conciencia de conservación.

8) Espacio Público.

- Apoyar en la difusión e implementación de programas comunitarios de concienciación para usuarios y proveedores de servicios:
  - Conservación y mantenimiento del espacio público.
  - Optimización del agua y su reutilización para riego.
  - Disposición y clasificación de basura.
- Establecer y regular las condiciones técnicas y operativas (accesos, rutas, horarios y acondicionamiento de instalaciones por manzana, rampas, registros, etc.) específicas para las actividades de:
  - Instalación y retiro de letreros.
  - Descarga y/o entrega por camiones.
  - Servicio de recolección de basura.
  - Descargas y tomas especiales (incluyendo acceso a hidrantes).
  - Tendido de líneas aéreas, introducción de nuevos sistemas, conexiones y reconexiones a redes que rebasen la demanda del uso original.

9) Desarrollo Institucional.

- Crear una instancia de apoyo a la conducción de la inversión privada.
- Crear el mecanismo con facultades para coordinar, evaluar y dar seguimiento a los proyectos, obras y acciones acordes con las políticas de mejoramiento, conservación y crecimiento que se juzguen en beneficio común de la ZC en lo particular, de acuerdo a los programas sectoriales y parciales de los distintos ámbitos de planeación.
- Fomentar la participación social que garantice que el esfuerzo de planeación de este *Programa* tenga efecto. Se apoyará a través de acciones consultivas a los distintos grupos que tienen presencia en la ZC (organizaciones civiles, barriales, vecinales, sociales, grupos empresariales). Se propondrán mecanismos e instancias de participación ciudadana en funciones de evaluación, control y vigilancia que contribuyan al cumplimiento de los ordenamientos establecidos en este *Programa* para lograr una participación social en la administración urbana de la ZC.
- Fortalecer las funciones administrativas para el centro de Tijuana como área de actuación.

- Reconocer las capacidades y limitaciones administrativas de la DMC y su dependencia facultada dentro del ámbito municipal para dar seguimiento al *Programa*: apoyar el proceso de descentralización con la asignación de sus recursos y capacitación para el mejor desempeño de funciones, así como la implementación de mecanismos de evaluación y gestión.

10) Medio Ambiente Natural.

Conservación de áreas verdes y forestación.

- Proponer alternativas para mejorar el ambiente en cuestión de control y seguimiento de programas específicos para el saneamiento de los espacios públicos.
- Fomentar la participación ciudadana para la conservación de áreas verdes y la forestación de taludes.
- Identificar las especies que, por sus propiedades climáticas, edáficas, ambientales y funcionales se consideran adecuadas para el área de estudio, incorporando especies nativas y otras variedades para la integración de áreas verdes y espacios recreativos diferenciando su distribución de acuerdo con las diversas funciones que estas puedan desempeñar respecto a ornato, saneamiento o mejoramiento ambiental.

Contaminación.

- Coadyuvar con la sociedad para eliminar la contaminación por residuos sólidos, motivando a que la participación comunitaria se suma a la capacidad operativa del organismo operador del servicio de limpia.
- Impulsar con las instancias gubernamentales y ante la sociedad el monitoreo de emisiones contaminantes y del ruido producidos por la alta concentración vehicular de toda la ZC, incluyendo los largos periodos de espera vehicular para el cruce fronterizo de la garita San Ysidro, con el propósito de medir el impacto de la contaminación ambiental y posibilitar la pronta atención del problema en torno a reducir y prevenir los impactos negativos al ambiente.
- Gestionar con la Comisión Nacional del Agua (CNA) y CESPT su colaboración para implementar un sistema de información sistematizada sobre la red de alcantarillado que proporcione datos específicos sobre la capacidad de la red así como de la información pluviométrica de las cuencas, del territorio, de la calidad del agua y de los vertidos que se hacen al medio receptor, así como del funcionamiento integral del drenaje que conforma la ZC.
- Desconcentrar las funciones de inspección y control de la contaminación ambiental.

4.3 Estrategia Económica y Social.

El éxito de la revitalización en la ZC constituye un factor crucial de concienciación interna y de una nueva imagen externa, esto requiere realizar un esfuerzo de planificación económica vinculada a planificación urbana.

Su instrumentación interna se concentrará como punto de partida en el seguimiento de acciones de ordenación y proyectos de regeneración que propiciarán mayores oportunidades de aprovechamiento del suelo y de las edificaciones disponibles, elevando con ello su competitividad frente a otras zonas y, motivando el aprecio y el interés del mercado inmobiliario como polo de atracción de inversiones.

Este objetivo general comprende la atención de la problemática sectorial en tres sentidos: el control de los giros industriales, comerciales y de servicios que se encuentran en funcionamiento así como para la instalación de nuevos establecimientos, la conservación de los sitios más representativos a través de su promoción, y la ampliación de posibilidades para la introducción de giros que coadyuven a incrementar la oferta de servicios turísticos de calidad.

Es importante tomar en cuenta lo siguiente:

- Apoyar el sector turístico a través de la ampliación de la oferta turística y cultural.
- Controlar y regular los giros industriales incompatibles con las zonas habitacionales.
- Garantizar la dotación de estacionamientos de acuerdo a la intensidad de uso de cada sección (sector, distrito, zona, corredor) que integra la ZC.

Una de las principales contribuciones a la Estrategia Económica será la recuperación de la vía pública como elemento integrador entre la ZC y el resto de la ciudad, de ahí que su saneamiento contribuirá decisivamente al aumento de la calidad de vida y a la mejora de su atractivo, ya que el aprovechamiento del entorno inmediato y cercanía geográfica como la Zona Río y el Blvr. Agua Caliente, pueden igualmente facilitar la mejora del posicionamiento competitivo de la ZC.

Reconocer la importancia del sector terciario dentro del perfil de la ZC, con el propósito de mejorar la calidad del servicio, apoyando su fortalecimiento a través de acciones que contribuyan de manera conjunta a propiciar el mejoramiento de sus condiciones ambientales y de la imagen urbana que generan.

- Aprovechamiento del potencial generado por los visitantes a la ZC.
- Elaborar un diagnóstico detallado de actividades y giros industriales en operación dentro de la ZC
- Cambio de usos habitacionales por comerciales y de servicios bajo un control y ordenamiento de acuerdo a vocación de las zonas

Aspectos Sociales.

- Propiciar acciones en un contexto de planificación económica, social y urbana para lograr el mejoramiento integral de la Zona.
- Propiciar la participación y el mayor involucramiento de la mayor cantidad de actores para lograr la ejecución del programa y, por consecuencia, el mejoramiento de la ZC.
- Promover la integración de áreas marginadas a través de alternativas que dignifiquen el uso de espacio público y propiciar la seguridad de sus habitantes (obstrucción de accesos y callejones) revitalizándolas (habilitando el alumbrado público).
- Impulsar las obras de mejoramiento sobre la vía pública que proporcionen mayor accesibilidad y seguridad para la Zona
- Involucrar, dentro del mejoramiento del espacio público y el sistema de transporte, la presencia de población discapacitada

Seguridad.

- Proponer esfuerzos coordinados entre dependencias responsables, para atender los focos de mayor incidencia de inseguridad, como áreas de robos, asaltos, venta clandestina de droga y ejercicio de la prostitución.
- Desarrollar alternativas de apoyo y asistencia social para la atención de grupos vulnerables y la permanente llegada de inmigrantes, tanto deportados, como de personas que intentan cruzar a los Estados Unidos
- Fortalecer la vigilancia para garantizar seguridad y confianza de visitantes que acuden a la ZC, de personas que trabajan en ésta, de residentes que buscan seguridad física y en su patrimonio.

4.4 Proyectos Estratégicos.

La estrategia incluye la puntualización de diversos proyectos en la ZC que tienen la intención de repercutir de manera positiva en ella, sumarse a la mejora integral de la Zona a través de acciones concretas. Proyectos que, por sus características y potenciales, repercutirán ampliamente en el beneficio de la Zona y en diversos ámbitos, a estos proyectos se les ha denominado como estratégicos. Cada uno de estos tiene su impacto en la ZC, algunos serán de intensidad o en relación a un ámbito muy localizado y otros son de una importancia muy significativa, inclusive de índole regional. De esta manera se considera que no hay proyecto estratégico pequeño, sino que el proyecto estratégico de la zona se concibe como la suma de la totalidad de estos proyectos.

El mejoramiento de la imagen urbana y la reactivación económica y cultural, no se pueden lograr con acciones aisladas, sin que en éste se consideren estrategias de usos del suelo, vivienda, equipamiento, vialidad y transporte, infraestructura y medio ambiente, es decir, una propuesta integral que coadyuve a renovar los espacios públicos y a mejorar la imagen del espacio construido

Siendo congruentes con el diagnóstico, se identificaron zonas con alto potencial para desarrollar proyectos que permitan cumplir con los objetivos previamente planteados en este Programa, identificando, entre ellos, los siguientes proyectos estratégicos (ver plano No. 51, *Proyectos Estratégicos*).

1) Proyectos dirigidos a la Vivienda.

El centro se ha visto seriamente afectado por la competencia del control del espacio urbano, donde predomina la intención de rentabilizar el uso del suelo mediante la construcción de edificios con alta densidad y totalmente ajenos a la imagen y vocación de la ZC.

- Proyecto de regeneración Habitacional e impulso al Multifamiliar
- Proyecto de regeneración Habitacional.

2) Proyectos dirigidos a Actividades Culturales.

Las experiencias visuales más importantes en el interior de la ZC se obtienen de la Casa de la Cultura o, propiamente, de la rampa Altamira, las visuales giran 180 grados para poder apreciar el valle en el que se encuentra la Zona, o del Parque Teniente Guerrero, donde la vegetación es muy agradable y está bien conservado. Hablando específicamente de edificios, como la Casa de La Cultura y el ex-edificio del Isi-Alu, estas acciones tienen como finalidad, integrarlos al presente, es decir, hacerlos vivir en nuestra época con alguna utilidad práctica, ya que, después de intervenidos, se

protege y prolonga su existencia, actualizando sus funciones en formas muy diversas que pueden implicar desde habilitarlos con cualquier actividad humana, hasta su contemplación en cuanto a su goce estético o valor histórico

- Proyecto de impulso a actividades culturales.
- Proyecto de impulso del corredor cultural.
- Proyecto de conservación del edificio Jai-Alai.
- Proyecto de regeneración y construcción del mirador y parque lineal

3) Proyectos dirigidos a actividades Comercio y Servicios.

Existe un sinnúmero de puestos de comercio informal de múltiples estructuras, tamaños, colores y accesorios. Edificios con *mala* y *muy mala calidad* en su construcción que, por falta de interés de los mismos propietarios (por cuestiones legales en la propiedad hasta por la falta de mantenimiento), degradan la imagen de la ZC, convirtiéndolos muchas veces en focos de inseguridad.

- Proyecto de impulso al comercio y servicios.
- Proyecto de impulso en apoyo a actividades turísticas vanguardistas y cosmopolitas.
- Proyecto de regeneración de actividades de abasto
- Proyecto de mejoramiento para impulso del comercio formal

4) Proyectos dirigidos a la Imagen Urbana.

Hay muchos sitios en donde la imagen urbana se encuentra muy deteriorada, por ejemplo la Av. Internacional y la colonia Zona Norte, aquí se encuentra un conglomerado de edificaciones y baldíos con muy malas construcciones y como parte de sus visuales es el conocido "Bordo" (Av. Internacional), que al transitar por esa avenida lo único que se tiene como visual es la zona deteriorada, esta zona es una de las principales como visuales del centro, ya que es una avenida principal que sirve como acceso a la ciudad, por la cual transitan la mayoría de los visitantes, especialmente extranjeros. La Catedral constituye un hito importante.

- Proyecto de regeneración Av. Internacional
- Proyecto de mejoramiento escalinata Col. Castillo.
- Proyecto de mejoramiento urbano
- Proyecto de revitalización urbana
- Proyecto de regeneración y emplazamiento para la Catedral.

5) Proyectos dirigidos a Equipamiento.

La falta de conservación y mantenimiento de los inmuebles, que provocan el deterioro urbano y arquitectónico del centro, así como el abandono de los espacios públicos, no sólo dañan la imagen urbana de esta zona patrimonial, sino que también favorecen las conductas antisociales y la violencia urbana. El proceso de despoblamiento y de descentralización crearon varios vacíos que han sido ocupados por actividades informales

- Proyecto de consolidación de parque de barrio.
- Proyecto de impulso comunicación y transporte.

6) Proyectos dirigidos a Infraestructura Binacional.

En la ZC las principales afectaciones a la imagen urbana están constituidas por la contaminación visual, debido a que en gran parte de esta se puede encontrar anuncios luminosos irregulares en medidas, tamaños, figuras y estilos, colores y materiales, sin respetar los reglamentos vigentes. Otros se instalan de gran tamaño en lo alto de las fachadas de los edificios, adosados o volados hacia más de la mitad de las banquetas, invadiendo la vía pública. También los espacios destinados al cruce fronterizo cada vez son insuficientes, por lo que se requiere atenderlos a estos de manera integral para que funcionen adecuadamente.

- Proyectos de cruces fronterizos (promovidos por el gobierno o por particulares).
- Proyecto del nuevo Puerto Fronterizo "El Chaparral".
- Proyecto de regeneración Puerta México.

4.5 Estrategia Normativa.

Introducción.

Conforme al planteamiento de la estrategia general, misma que genera una propuesta de mejoramiento integral para la ZC, a continuación se establece un segundo nivel en el desarrollo de la misma a partir de las directrices de reestructuración y re-activación económica, siendo necesario elaborar un marco normativo particular que permita establecer disposiciones claras y específicas para el área de estudio definido en este *Programa*, y lograr la imagen del desarrollo sustentable proyectada. La estrategia normativa será aplicable en el área previamente definida (plano No. 2.

Límite del Polígono de la Zona Centro), quedando excluida el resto de la superficie de la DMC, misma que continuará apegándose a las disposiciones normativas que establece el PDUCPT actualización 2002-2025[45].

Para lograr dar cumplimiento a las políticas de mejoramiento, crecimiento y conservación que buscan elevar la calidad del entorno a la ZC, ha sido necesario identificar cuales son los distritos y los subsectores[46] que requieren mejorar su infraestructura, reordenar el espacio público, fortalecer sus actividades económicas, mejorar la vivienda, ordenar el mobiliario urbano, homogenizar y mejorar la imagen urbana y aprovechar adecuadamente la infraestructura vial existente.

Esta normatividad se apoyó en un sistema de información geográfica, como soporte para hacer más eficiente la determinación de los coeficientes de ocupación y utilización del suelo, y el análisis de compatibilidad para usos de suelo en el área de aplicación de este *Programa*. Asimismo fue relevante la investigación de campo en la que se realizó un levantamiento detallado arrojando un registro de 4 701 predios con 7400 usos de suelo, elaborándose 3534 encuestas (vivienda, actividad económica, visitantes, etc.)[47] que arrojaron datos importantes en los que se justifica esta Estrategia Normativa.

A partir de un análisis de aptitud física presentado en el nivel diagnóstico del mismo, así como de las variables de transporte, estructura vial, equipamiento urbano, proyectos estratégicos propuestos, los usos del suelo existentes y actividades socioeconómicas se define una vocación por distrito y manzana, lo cual generó una propuesta de dosificación de los usos del suelo en la ZC. Delimitándose dentro de la DMC, una superficie conformada por siete distritos que contienen doscientos subsectores; a cada distrito se asigna un uso de suelo predominante y se establece su compatibilidad con otros usos y destinos a través de matrices de compatibilidad para cada uno de los distritos. Una peculiaridad de estas matrices es que se integraron los usos de comercio y servicios, definiéndose por Grupo 1, 2, 3 y 4.

El principal objetivo es incentivar y reforzar las actividades compatibles, fomentar la instalación del equipamiento requerido, y proponer zonas de trabajo y vivienda de manera conjunta, equilibradas y mezcladas con un orden, procurando que las actividades que realizan los residentes de la ZC cotidianamente, puedan efectuarse de manera congruente con los objetivos de este *Programa*.

De acuerdo a lo anterior se presentan una serie de disposiciones generales y específicas en materia de usos y destinos del suelo, vialidad, transporte, imagen urbana, conservación del patrimonio cultural e histórico, anuncios, mobiliario urbano, y preservación del medio ambiente, entre otros.

4.5.1 Disposiciones para el Desarrollo Urbano.

Con el propósito de evitar situaciones que ponen en riesgo o peligro la vida de la población urbana, así como evitar situaciones que impliquen un elevado costo social, ambiental y/o económico, los usos y destinos del suelo deberán cumplir, a reserva de las disposiciones específicas, con los siguientes requerimientos:

- Cumplir con las normas y especificaciones de urbanización y edificación conforme a las leyes y reglamentos en la materia.
- Identificar de impactos físicos, ambientales, económicos, sociales y urbanos como usos y destinos del suelo, tránsito, infraestructura y otros de la acción de urbanización en el predio y su zona de influencia.
- Evitar que las instalaciones y equipamientos complementarios generen conflicto con otras actividades previamente establecidas.
- Cualquier acción u obra de urbanización [48] y/o edificación de gran importancia que por sus dimensiones, su giro o su incidencia sobre el medio natural o construido, requerirá de estudios previos de impacto urbano y ambiental, para su adecuada integración a la zona. Se consideran de gran importancia los centros comerciales, centrales de abasto, terminales de transporte urbano, conjuntos habitacionales, así como los usos especiales o cualquiera que por su incidencia dentro de la ZC requiera de un mayor análisis.
- Toda acción u obra de urbanización y/o edificación, que pretenda localizarse en terrenos vulnerables o susceptibles a la inestabilidad física, o a sufrir el efecto de fenómenos meteorológicos, sísmicos u ocasionar daños físicos a terceros, deberá presentar ante la autoridad competente los estudios técnicos específicos que cada caso requiera.

---

[45] Op. Cit. 1

[46] Para este Programa, los subsectores se refieren a lo que en Catastro se denomina a las "manzanas".

[47] Op. Cit. 21-25.

[48] Como lo establece la Ley de Desarrollo Urbano del Estado de BC. Publicado en el Periódico Oficial No. 20, sección I, de fecha 24 de junio de 1994, tomo CI.

- Para prever la existencia de riesgos potenciales y como apoyo en la dictaminación y solicitud de estudios técnicos[14] geológicos, geofísicos y de mecánica de suelos ó de tipo estructural, la autoridad se auxiliará de los planos de medio físico natural que se incluyen en este documento para la localización de fallas, las zonas con deslizamientos reiterativos, las zonas de licuación de vulnerabilidad sísmica, y en el plano síntesis de zonas con potencial de riesgo físico.
- Para otorgar autorizaciones de movimientos de tierra para cualquier obra pública o privada, la autoridad competente se apegará a lo establecido en el Reglamento para la Excavación, Extracción y Nivelación de Terrenos en el Municipio de Tijuana, B.C.[15] y las Normas de Movimiento de Tierra[16] para la aplicación del reglamento antes citado, en función de la superficie a modificar y en función de las condiciones físicas del terreno, tomando en consideración la ejecución de las distintas etapas del proyecto.
- Para las áreas de estacionamiento en tanto no exista el reglamento correspondiente, deberán considerarse las disposiciones que se enuncian en este *Programa*.
- En todo proyecto se deberá prever y evitar los problemas y congestionamientos viales, sean éstos de carácter temporal o permanente.
- Los usos comerciales, de servicios e industriales, deberán prever el área de carga y descarga al interior del predio de manera que no obstaculice las actividades en la vía pública.
- El acceso de los vehículos de carga a usos industriales deberá realizarse conforme a disposiciones específicas de este apartado.
- Todo uso y destino de suelo deberá prever la infraestructura necesaria para el adecuado desarrollo de la actividad solicitada.
- Todo desarrollo urbano, comercial, o habitacional unifamiliar y multifamiliar en fraccionamiento o en condominio, deberá prever las superficies necesarias para el equipamiento público de los habitantes de acuerdo a las indicaciones de este *Programa*, del Ayuntamiento y demás disposiciones aplicables, además deberá incluir proyectos de paisaje, urbanización, forestación y tratamiento de espacios abiertos.
- Toda industria deberá contar con sistemas adecuados para el tratamiento y reuso de aguas residuales y pluviales.
- Todo proyecto de edificación deberá preservar la imagen del distrito y mejorarla, integrándose al contexto urbano de la misma, quedando restringido en su diseño a las características arquitectónicas del distrito, debiendo cumplir con las disposiciones del Reglamento de la Ley de Edificaciones y las que establece este *Programa*.
- La autoridad correspondiente vigilará que las edificaciones o modificaciones que a éstas se realicen, contemplen facilidades urbanísticas y arquitectónicas adecuadas a las necesidades de las personas con discapacidad, de conformidad con las disposiciones aplicables en la materia.
- Las áreas de donación deberán situarse de manera accesible al público, o en el caso de conjuntos cerrados, segregadas de los mismos, y deberán contar con acceso vial. Ninguna donación resultante de una acción de urbanización y edificación estará situada en derechos de vía de infraestructura, servidumbres públicas, en zonas de protección o no aptas para desarrollo urbano.

Para la autorización de acciones de urbanización, obras de urbanización y/o edificación, obras en régimen en condominio se deben cumplir las siguientes condiciones:

- Que el uso o destino del suelo propuesto no sea diferente al previsto en este *Programa* y a las declaratorias que en éste incidan.
- Que no afecten las zonas arboladas o con vegetación nativa, de preservación ecológica, con valor de paisaje o que por sus características topográficas, hidrológicas o geológicas, sean riesgosas para la ejecución de acciones de urbanización.
- Que las modificaciones topográficas no alteren las condiciones naturales de escurrimiento, las características propias del suelo, ó afecten negativamente su zona de influencia.
- Que no afecten las zonas monumentales, históricas o cualquier elemento que integre el patrimonio natural y cultural de la ZC.
- Que respeten las especificaciones de dimensionamiento, equipamiento y obras de urbanización mínimas marcadas en el Reglamento correspondiente para los predios resultantes.
- Que respete la densidad de población y construcción propuestas en este *Programa*.

---

[14] Considerados dentro de las condicionantes que se aplican por factor de riesgo físico.
[15] POE No. 26, sección I, de fecha 24 de Junio de 1993 tomo C.
[16] Aprobadas por Cabildo el 2 de abril de 1990.

4. ESTRATEGIA

- Que respete el ambiente, el equilibrio y la armonía de la zona y que la demanda de servicios se pueda satisfacer con las redes existentes o mediante la realización de las obras necesarias para dotar de equipamiento y servicio a los predios resultantes.
- Contar con la red de drenaje sanitario y pluvial necesaria para la capacidad del tipo de uso e intensificación que se requiera, en caso de no contar capacidad suficiente en la red deberá apegarse al proyecto definido por la CESPT y la DMU.

Para la autorización de acciones de expansión o renovación urbana, es indispensable que se encuentren previstas dentro de este *Programa*, o en su defecto, se presente para su aprobación el correspondiente Programa Parcial Comunitario. En los casos de acciones de urbanización y edificación para renovación o modificación, se requerirá de la conformidad expresa de los propietarios y ocupantes de los inmuebles en la zona de influencia con el procedimiento que determine el reglamento correspondiente.

Las acciones de urbanización y edificación autorizadas se identifican por su uso predominante indistintamente del régimen de propiedad al que se sujeten y de acuerdo a la siguiente clasificación (matrices de compatibilidad): habitacional, industrial, equipamiento y servicios, especial.

La normatividad establecida en este *Programa* integra los aspectos indicados en el Sistema Nacional de Normas para el Desarrollo Urbano de la SEDESOL, refiere dos tipos de usos:

- *Usos Predominantes*. Los distritos y subsectores sujetos a este *Programa* se caracterizan por la existencia de un uso predominante, esto es, el que se presenta con mayor frecuencia. El uso predominante corresponde a la actividad que ocupará la mayor cantidad de suelo. Se entiende como uso predominante a la actividad que se presente en más del 60% del distrito y subsector.
- *Usos Complementarios*. Son aquellos que se apoyan o complementan mutuamente como son los servicios, la industria, el comercio y la vivienda. Es recomendable que los usos complementarios en cualquier tipo de zona, representen como mínimo 40% del distrito y manzana. Además estos estarán sujetos a lo establecido por las matrices de compatibilidad.

Para prevenir conflictos derivados de usos y destinos incompatibles se establecen las siguientes categorías:

- *Usos Condicionados*. Los que por sus características de funcionamiento, frecuencia con que se presentan o especialidad, no llegan a conformar un distrito, o bien no se ajustan a la tipificación de usos y destinos prevista, por lo que no es posible predeterminar su compatibilidad en las diferentes manzanas de un distrito. Estos usos requieren para su autorización de estudios, justificación y garantías suficientes que no perjudiquen el correcto funcionamiento del área en que se ubiquen. Tal es el caso de los espacios destinados a terminales de transporte urbano, centros nocturnos, expendios de licor y cerveza, tiendas especializadas, establecimientos menores y gasolineras, entre otros.
- *Usos Prohibidos*. Son los que resultan incompatibles con el uso predominante dentro de la *ZC* y los no considerados en la matriz de compatibilidad de este programa; estos casos deben prohibirse en forma expresa.

Normas de Dosificación para Establecer la Densificación.

Para orientar los usos y destinos del suelo en forma congruente con los objetivos particulares del presente *Programa* se aplicarán las tablas de valoración definidas en el PDUCPT actualización (de equipamiento, infraestructura, del medio físico y de topografía), para clasificar las zonas homogéneas del área de estudio en la *ZC* y determinar la densidad específica de cada predio.

El procedimiento para el cálculo de las densidades será:

1. Localizar el predio e identificar el distrito y subsector al que pertenece.
2. Identificar las políticas, usos y destinos del suelo asignados por este Programa.
3. Identificar el uso o destino del suelo designado al subsector así como el tipo de densidad asignada.
   - HMU Habitacional Densidad Media Unifamiliar.
   - HAU Habitacional Densidad Alta Unifamiliar
   - HMM Habitacional Densidad Media Multifamiliar.
   - HAM Habitacional Densidad Alta Multifamiliar
4. Aplicar las tablas de valoración mencionadas anteriormente, con las que se determinará el rango de densidad potencial del predio.
5. Determinar los rangos de acuerdo con las tablas de valoración, para clasificar el predio dentro de la tabla *Densidades Ponderadas*.

Densificación.

Cuando existan solicitudes para la redensificación de un uso habitacional tanto en edificaciones existentes como para predios baldíos, solo se podrá autorizar si se presenta la debida fundamentación técnica a través de un Estudio de Impacto Urbano, el cual tendrá que ser aprobado por el IMPlan (*ver apartado 4.5.1.9 Estudios de Impacto Urbano*).

4.5.1.1 Disposiciones para la Valoración de Equipamiento.
Se atenderá los dispuesto en el PDUCPT actualización 2002-2025.

4.5.1.2 Valoración de Servicios de Infraestructura.
Se atenderá lus dispuesto en el PDUCPT actualización 2002-2025.

4.5.1.3 Valoración del Medio Físico.
Se atenderá los dispuesto en el PDUCPT actualización 2002-2025

4.5.1.4 Valoración de la Configuración Topográfica
Se atenderá los dispuesto en el PDUCPT actualización 2002-2025.

4.5.1.5 Cálculo de Densidad
Está referida al diseño de lotes y servicios, conjuntos verticales o su combinación por lo que se deberá considerar los siguientes aspectos:

1. Número de miembros por familia: Se obtiene del análisis socioeconómico de la población por atender.
2. Superficie destinada a vivienda: Se obtiene de la cuantificación de lotes destinados a vivienda.
3. Número de viviendas por lote: En este rubro deberá considerarse el tipo de habitacion que se establezca
4. La densidad neta aplicada a cada predio se obtiene en base al valor asignado en el plano No.46. *Estructura urbana propuesta.*
5. Densidad Domiciliaria igual a 4.14 habitante por vivienda.

El rango de la densidad se obtiene a través de la siguiente sumatoria:

$$Rango = \Sigma VEq + \Sigma VInfr. + \Sigma VTp + \Sigma VMF.$$

Donde

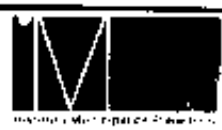
- Σ Veq — valor obtenido de la valoración de equipamiento identificado o propuesto
- Σ Vinfr — valor obtenido de la valoración de infraestructura identificada o propuesta
- Σ VTp — valor obtenido de la valoración de la topografía (pendientes) identificada
- Σ VMF — valor obtenido de la valoración del medio físico identificado

Tabla 64. Densidades Ponderadas para Densidad Media

	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Densidades Brutas (hab/has)	111	165	178-217	214-252
Densidades Neta (Hab/Has)	141	282	287-335	360-418
viviendas/ hectárea	34	68	70-86	83-101
Superficie Mínima de lote	294	140	300-225	180
Rango obtenido	000 a 2 159	2 160 a 4	000 a 2 159	2 160 a 4

Tabla 65. Densidades Ponderadas para Densidad Alta

	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Densidades Brutas (hab/has)	166	207	253	372
Densidades Neta (Hab/Has)	286	345	422-468	472-620
viviendas/ hectárea	69	83	102-113	114-150
Superficie Mínima de lote	150	120	140-110	130
Rango obtenido	000 a 2 159	2 160 a 4	000 a 2 159	2 160 a 4



4.5.1.6 Normas para Regular las Envolventes de Edificación.

Tienen como objetivo establecer las restricciones en las características volumétricas de las construcciones para crear las condiciones adecuadas de salubridad en los edificios, evitar la propagación de siniestros y lograr una densidad de imagen urbana determinada, siendo éstas las siguientes:

- *Altura Máxima Permitida* - Se expresa en número de pisos y metros respecto al nivel de la banqueta de acceso al predio.

  Área de Restricción al Frente del Lote - Tiene por objetivo garantizar la existencia de cajones de estacionamiento al interior del predio, ampliar la distancia entre los parámetros de una calle o lograr una imagen urbana específica.

  Área de Restricción al Fondo del Lote - Tiene como propósito garantizar condiciones de salubridad, seguridad en las construcciones y privacidad.

  Área de Restricción Lateral - Tiene como propósito atender aspectos de seguridad, servicios, climáticos, de salubridad, así como de imagen urbana.

- *Frente Mínimo* - Tiene como objetivo garantizar la existencia de área jardinada en las banquetas y un mínimo de estacionamiento en la vía pública.

Para el caso específico de proyectos integrales y/o estratégicos que contribuyan a la imagen urbana se deberá definir también los aspectos de volumetría, proporciones, ritmo, elementos arquitectónicos, texturas, colores y materiales. Estos serán propuestos por los interesados, para ser revisados y aprobados por la autoridad competente de acuerdo con lo especificado en el apartado de imagen urbana.

4.5.1.7 Normas y Disposiciones para Regular la Intensidad de Uso de Suelo.

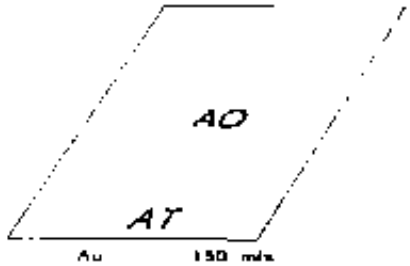
Las normas que regulan la intensidad en el uso de suelo son el coeficiente máximo de ocupación del suelo o proporción de la superficie del predio ocupada por construcciones; y el coeficiente máximo de utilización del uso de suelo o proporción que expresa el número de veces que se puede construir la superficie del predio.

Las características de las construcciones se sujetarán a los parámetros de intensidad de ocupación y utilización de acuerdo a las densidades de ocupación, los coeficientes de ocupación y utilización del suelo. Sin tomar en cuenta los niveles subterráneos, entre el área del lote, no debiendo exceder del indicado para cada distrito.

Para la aplicación de coeficientes de ocupación y utilización del suelo,[152] se tomará en consideración, la capacidad de carga y el potencial de riesgo existente en el sector, para minimizar los riesgos a la población ante la posible presencia de fenómenos naturales, tomando en consideración el plano que identifica los riesgos potenciales por factores físicos.[153]

Figura No. 14

Coeficiente de Ocupación del Suelo COS



Ao 150 mts.

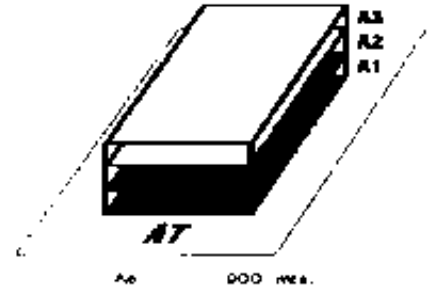
COS = ---- = ---------- = 0.6 (ejemplo)

At 300 mts

AO = área Ocupada
AC = área Construida Total (A1 + A2 + A3 ... AC)
AT = Área Total del Terreno

Figura No. 15

Coeficiente de Utilización del Suelo CUS



Ac 900 mts.

CUS = ---------- = ---------- = 3

At 300 mts.

[152] Para el Polígono de Densificación se consideraron variables que permitieron determinar la intensidad de Uso de Suelo, tales como valor fiscal, número de niveles de edificación (de 1 a 6), capacidad del suelo (fricción alta, media, baja), mezcla de usos, estructura vial (local, secundaria, primaria, acceso controlado), suelo disponible (media calidad, desocupado, baldío), transporte público (ruta troncal, local), y corredores.

[153] Ver apartado disposiciones para zonas de riesgo o condicionadas.

La intensidad de ocupación del suelo se define por medio del coeficiente de ocupación del suelo (COS) la superficie de desplante y el coeficiente de utilización del suelo (CUS) la superficie máxima de construcción, los cuales permiten obtener la ocupación óptima del suelo por medio de las relaciones siguientes:

La superficie máxima construida en los predios será la que se determine de acuerdo con la zonificación y las intensidades de uso del suelo. Asimismo para el caso del Polígono de Densificación (ver plano No. 45. *Estructura urbana propuesta*), se analizó y definió una mayor intensidad para los coeficientes de ocupación y utilización que se vierten en las Tablas 64 y 65.

4.5.1.8 Programas Parciales Comunitarios.
Para la elaboración de programas parciales comunitarios, se atenderá lo dispuesto en la Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Baja California[154] y lo que establece este *Programa*.

Cuando se pretenda desarrollar cualquier acción de urbanización en la modalidad de fraccionamiento en una distrito no acorde estrategias y programas de mejoramiento y/o conservación planteadas en este *Programa*, previo a cualquier autorización, el promotor deberá presentar un proyecto y/o programa de diseño urbano de dicha área, mismo que será evaluado por el IMPlan y aprobación en su caso.

4.5.1.9 Estudios de Impacto Urbano.
El estudio de impacto urbano[155] está enfocado a prever los cambios que las acciones de edificación y urbanización proyectadas puedan tener sobre determinado distrito ó en el contexto general de los subsectores, de manera que el estudio estará relacionado con distintos temas. El estudio deberá ser elaborado por especialistas en la materia según sea el caso y deberá presentar un análisis del estado actual del sitio en el contexto social, ambiental, económico y urbano señalando los efectos que tendría la acción en los rubros que se mencionan más adelante, e indicando las opciones o alternativas de solución que puedan manejarse en el distrito, así como las causas por las cuales se propone la acción determinada ó alternativa seleccionada; debiendo señalar también, las medidas para suprimir, reducir o compensar cualquier consecuencia negativa en los temas que se detallan en los aspectos que se analizarán en el estudio de impacto urbano.

Estarán sujetos a presentar estudios de impacto todos aquellos que deseen realizar acciones de urbanización y edificación, desarrollo y modificación de vialidades que estén consideradas como primarias y secundarias y sus respectivos nodos, infraestructura hinacional, equipamientos de alto impacto y los proyectos estratégicos así como en los siguientes casos:

- Para cambios de uso de suelo
- Para densificación fuera del polígono de redensificación definido por este *Programa*
- Integración vial
- Para todos aquellos usos que se establecen en las disposiciones específicas.

El interesado y/o promotor de un cambio de uso de suelo o cualquiera de los casos anteriores, sea del sector privado o público, deberá presentar un estudio de Justificación Técnica y de Impacto Urbano ante el Instituto Municipal de Planeación integrando la justificación y evaluación de la propuesta de uso de suelo de manera que le permita a éste evaluar si existen variaciones sustanciales y/o impactos negativos a los usos de suelo vigentes y a determinado distrito y/o subsector donde se deseen realizar modificaciones de suelo, para integración vial, etc.

El IMPlan (congruencia y/o coordinación con fideicomiso) será el único quien emita opinión técnica a las propuestas de cambio de uso y destinos de suelo (los usos y destinos que podrán presentar la propuesta de cambio serán únicamente aquellos que se enlistan en el apartado disposiciones específicas de uso de suelo), ubicación de instalaciones y/o usos de suelo especiales así como de aquellos proyectos estratégicos que se prevé tendrán un alto impacto en la estructura urbana de la ciudad.

Además el IMPlan podrá elaborar y en su caso evaluará el estudio presentado por el interesado y/o promotor, de ser necesario se redefinirá el nivel de análisis y área de estudio, a efecto de prever posibles impactos que no estén considerados y que pudieran afectar a diversas zonas y/o distritos. Cuando los estudios sean elaborados por particulares, éstos deberán ser desarrollados por especialistas en la materia y/o profesionales con probada experiencia, en tanto no exista la figura del perito urbano, debiendo anexar la currícula de quien elabore los mismos.

Para la emisión de opinión técnica el IMPlan evaluará que se cumplan los criterios establecidos en los programas comunitarios así como también deberá cuidar que se cumplan las políticas, lineamientos y estrategias incluidas en este *Programa*, tendientes a promover un desarrollo armónico y que se distribuyan equitativamente las cargas y beneficios del desarrollo urbano como lo establece la Ley de Desarrollo Urbano[156]. Los resultados que se determinen serán

---

[154] Ver Capítulo Séptimo de la Ley.
[155] Los estudios deberán integrar mapas, fotografías, gráficas, estadísticas y todo tipo de elementos que se consideren necesarios para sustentar el estudio.
[156] Artículo 32, y 33.

elaborados por escrito por IMPlan y presentados al Departamento de Administración Urbana de la DMC, para su correspondiente seguimiento.

Se excluyen de la posibilidad de ser propuestos para cambios de usos de suelo, todos aquellos predios que estén considerados para uso de suelo de conservación y/o preservación.

Para el caso de edificaciones de valor arquitectónico, cultural, histórico o patrimonial, se podrán dar cambios de usos de suelo, siempre y cuando se respete las disposiciones para zonas y sitios históricos y culturales definidos en este Programa.

4.5.1.9.1 Aspectos que se Analizarán en el Estudio de Impacto Urbano.

A continuación se enuncian algunos de los componentes que deberán analizarse en los estudios de impacto urbano; sin embargo para su elaboración deberá revisarse los términos de referencia elaborados por el IMPlan.

Habitantes.- Identificar la perturbación en las relaciones de convivencia vecinal ó comunitaria y las repercusiones o impactos negativos o positivos en materia de salud, higiene, seguridad, molestias (ruidos, olores, etc.) que pueda generar la actividad propuesta, así como aquellas que ya existan y que se identifiquen como inconvenientes para su ubicación.

Paisaje e imagen urbana.- Identificar la inserción de la acción urbana y/o edificación en la trama y en el paisaje urbano, examinando la manera en que se inserta e interactúa el proyecto en el sitio propuesto.

Medio ambiente.- Identificar de manera particular a las condiciones físicas y naturales del medio tales como la contaminación del aire, agua y suelo, el ruido, los recursos bióticos, la incidencia de vientos, el asoleamiento, los aspectos de riesgo físico. (La información puede derivarse ó ser la misma que aquella que se solicita por otros niveles de gobierno Federación, Estado y Municipio, en las diversas etapas de proyecto)

- *Comunicaciones y transportes.*- Prever la manera en que se modifican las condiciones de la circulación vial (Estudios de Impacto Vial) [15] el transporte (rutas nuevas y/o modificación de las existente, cierres de circuito, zonas de ascenso, descenso, etc.), maniobra y estacionamiento de vehículos ligados con la actividad.

Equipamiento y servicios públicos.- Prever los requerimientos que genera el proyecto en materia de equipamiento, servicios públicos e infraestructura, identificando el impacto en el distrito y/o manzana por efecto de la transformación o densificación de la misma.

Actividades económicas.- Evaluar la repercusión económica del proyecto en la economía local, considerando costos energéticos, beneficios o perjuicios para la población, el comercio local, las actividades económicas preponderantes, la derrama de obra, etc., en las diversas etapas del proyecto.

- *Construcción.*- Analizar los efectos o impactos que se generan durante las obras necesarias para llevar a cabo la construcción del proyecto, en las actividades urbanas y su infraestructura.

Los impactos negativos que arrojen los estudios de impacto urbano, como consecuencia de las acciones de edificación y/o urbanización a realizar serán resueltos por el desarrollador y/o interesado mediante propuesta de solución, conforme a la normatividad correspondiente.

4.5.2 Uso de Suelo.

4.5.2.1 *Zonificación*

Zonificación Primaria.

La zonificación primaria tiene como función el ordenar, regular y planear el desarrollo urbano del polígono de aplicación, por lo que la zonificación primaria divide al mismo en los siguientes distritos (ver plano No. 45. *Estructura urbana propuesta*).

- **Áreas Urbanizadas**

Corresponde al polígono de aplicación de este *Programa*, que cuenta con servicios de infraestructura, equipamientos, construcciones e instalaciones urbanas y turísticas. Estas podrán clasificarse como áreas de urbanización progresiva objeto de acciones de mejoramiento social, áreas de renovación urbana, en donde se requieren acciones técnicas de acondicionamiento del suelo, mejoramiento, saneamiento, reposición y complemento de sus elementos dentro de la ZC, pudiendo implicar la asignación de nuevas modalidades o intensidades para su utilización. Por lo tanto están todas las zonas construidas y equipadas y todas aquellas áreas construibles o susceptibles de mejorarse, de forma inmediata. Sus regulaciones están indicadas en la zonificación secundaria.

[15] Ver apartado 4.5.4 Disposiciones para Vialidad

- **Área de Conservación.**

Son las áreas que se inscriben dentro del polígono cuya fisonomía y valores, tanto naturales como culturales, forman parte de un legado natural, histórico o artístico y que por tanto requieren la aplicación de condicionantes para asegurar su conservación y mantenimiento. Las áreas de conservación se subdividen en:

- Áreas de protección al patrimonio histórico relacionadas con el pasado histórico de la ciudad.
- Áreas de protección al patrimonio cultural y la fisonomía urbana que no están clasificadas como áreas históricas, contienen elementos urbanos o de arquitectura que se consideran manifestaciones de valor cultural, elementos topográficos y edificaciones que componen zonas homogéneas que es interés conservar.
- Áreas de protección ambiental o ecológica: incluye espacios que presentan buen estado de conservación y que por sus características brindan un beneficio ambiental o de disfrute o bienestar para la comunidad en general como son: los promontorios, cerros, colinas, elevaciones que constituyen elementos naturales representativos del paisaje natural, núcleos, hitos o símbolos.

- **Área de Preservación Ecológica**

Se refiere a aquellas que contienen elementos naturales y fisiográficos que en sí mismos se constituyen en un patrimonio natural por su escasez, valor o importancia para mantener las funciones ambientales, ciclos ecológicos e hidrológicos de gran valor para la región, que deberán preservarse con la finalidad de evitar el deterioro ambiental. En estas zonas no es factible el desarrollo urbano, y solo se admiten actividades ligadas con la educación ambiental, la investigación científica o el ecoturismo de observación de bajo impacto, bajo la adopción de modalidades y limitaciones que se determinen en los Planes de manejo y el Programa de Ordenamiento Ecológico local. Las áreas que se consideran en este rubro son: los cerros o taludes de los mismos, las zonas ó que representen peligros permanentes o eventuales para los asentamientos humanos. Las zonas que presenten riesgos: de inundación, deslaves, explosión, contaminación. A fin de evitar futuros daños materiales o humanos, no se permitirá el desarrollo en estos casos.

Zonificación Secundaria

La zonificación secundaria establece la planeación del desarrollo urbano, especificando los usos y destinos que deben predominar y susceptibles de aplicar a nivel de subsector o en áreas homogéneas, a través del uso predominante que se presenta dentro del distrito.

Los usos y destinos son referidos a continuación, quedan plasmados en términos de la estrategia de desarrollo urbano, y en función de las siguientes categorías de clasificación de usos del suelo, especificadas en las matrices de compatibilidad para cada distrito:

- **Uso Habitacional.**

El uso habitacional está destinado a la construcción de viviendas unifamiliares ó conjuntos habitacionales, que cuentan con los servicios necesarios para cumplir con su función y por sus relaciones de propiedad y forma de edificar se define en las siguientes modalidades: Unifamiliar y Multifamiliar:

- *Habitacional Unifamiliar (HU)*- Es el predio en el que se ubica una vivienda que cuenta con instalaciones y servicios propios.

  Habitacional Multifamiliar (HM)- Es la ubicación de dos o más viviendas en un solo predio, que pueden compartir muros, instalaciones y servicios. Los usos multifamiliares se subdividen en:
  - *Habitacional Multifamiliar Horizontal (HMH)*- viviendas para dos o más familias dentro de un mismo lote independientemente del régimen de propiedad que se constituya, con la característica que pueden ser aisladas, adosadas o superpuestas, estas últimas en un número no mayor a dos unidades.
  - *Habitacional Multifamiliar Vertical (HMV)*, viviendas o departamentos agrupados en edificios cuyas unidades están superpuestas, en un número mayor a dos unidades

- **Uso Industrial.**

Son aquellos dedicados a alojar instalaciones para actividades de manufactura[18] y transformación de productos y bienes de consumo, en actividades propias del sector secundario. Para este *Programa* se clasifican bajo los siguientes términos:

Microindustria

Actividades Artesanales. Pueden estar situadas en zonas habitacionales, comerciales y de servicios, conforme a las disposiciones específicas establecidas para los distritos siempre que se asegure la tranquilidad, seguridad y salud de los habitantes de la *ZC*, en particular de los lotes contiguos.

---

[18] Se entiende como industria manufacturera a las actividades dirigidas a la transformación mecánica, física o química de bienes naturales o semiprocesados en artículos cualitativamente diferentes.

Establecimientos Menores. Comprende manufacturas pequeñas que no crean influencias negativas trascendentales, no requieren de movimiento de carga pesada, podrán estar inmersos en las zonas de comercios y servicios. Es compatible con zonas de usos mixtos, preferentemente en corredores urbanos. Este tipo de industria puede considerarse para su ubicación dentro de las zonas para Comercio-Servicios y Mixto.

Industrias. Para fines de evitar problemas de compatibilidad y de riesgos potenciales, se clasifica la industria desde el punto de vista de las actividades que realiza y del tipo de sustancias y productos que maneja para su fabricación y para operación, de esta manera la clasificación de industria responde a la naturaleza del riesgo potencial. De la clasificación que establece el PDUCP "actualización 2002-2025"[14], para este *Programa* se menciona:

- *Industrias de Bajo Riesgo.* La industria de Bajo Riesgo comprende las actividades industriales cuyo riesgo es bajo y se manejan cantidades menores a la quinta parte de la cantidad de reporte fijado por la federación para actividades altamente riesgosas, y por lo tanto se deben cumplir con las disposiciones para la prevención de incendios, y cuyo impacto nocivo a zonas adyacentes pueden controlarse y mitigarse con adecuacionamientos sencillos a nivel de construcción y operación que afecten la circulación de vehículos, peatonal, de carga o en el tráfico vehicular adyacente.

- **Uso Especial**

[illegible] características del servicio proporcionado, la [illegible] sobre la población, el tamaño de su mercado, su seguridad y el impacto que pueden generar en el entorno inmediato, entre otros aspectos. La ubicación [illegible] de la matriz de compatibilidad de este *Programa*.

- **Uso Equipamiento y Servicios.**

El centro de equipamiento urbano son el conjunto de edificios y espacios predominantemente de uso público en donde se desarrollan actividades complementarias a la habitación, trabajo y desarrollo humano o bien en las que las instituciones del sector público y privado proporcionan en su caso a la población servicios en el ramo de salud, educación, cultura, administración y seguridad, por su carácter de influencia a nivel de servicios.

Su clasificación y el nivel de atención se ubicarán de acuerdo a lo que se plantea en la matriz de compatibilidad y las disposiciones específicas para cada distrito, es clasificado en:

1. Comercio y Servicios
2. Educación y Cultura
3. Salud y Servicios Asistenciales
4. Deporte y Recreación
5. Administración Pública y Servicios Urbanos
6. Comunicación y Transporte.

4.5.2.2 Densidades de Ocupación.

- **Uso Habitacional.**

La densidad del habitacional será establecida por dos rangos el *medio y alto* y se regulará conforme a la ubicación de habitacional, las especificaciones de la densidad serán las establecidas dentro de las Tablas siguientes.

Los datos que aparecen con simbología de (*) podrán estar sujetos a Opinión Técnica antes de la autorización de la acción de edificación, ya que podrá integrarse en centro comercial, conjunto de establecimientos, etc.

Para determinar la densidad correspondiente, se deberá primeramente identificar la densidad establecida en el plano No. 46. *Estructura urbana propuesta*, posteriormente se determinará la valoración del equipamiento, infraestructura, topografía y medio físico, conforme se establece en el apartado de Normas de Densificación para establecer la Densificación y sus apartados de las valoraciones y el cálculo de la densidad.

- HMM1 Habitacional Media Multifamiliar Horizontal
- HMM2. Habitacional Media Multifamiliar Vertical
- HAM1 Habitacional Alta Multifamiliar Horizontal
- HAM2. Habitacional Alta Multifamiliar Vertical

[14] Opcit

Tabla No. 66, *Habitacional Unifamiliar*

	[illegible]	[illegible]
Densidad máxima de habitantes/ hectárea	141 - 282	286- 345
Densidad máxima viviendas/ hectárea	34-68	69-83
Superficie mínima de lote	140 m²	120 m²
Frente mínimo del lote	8.00m	5.00m
Coeficiente de ocupación del suelo (COS)	0.66	0.72
Coeficiente de utilización del suelo (CUS)	1.98	2.28
Altura máxima de la edificación	9.00m	9.00m
Restricción frontal (*)	5.00	5.00
% jardinado en la restricción frontal (*)	40%	30%

Nota (*) Podrá estar sujeto a Opinión Técnica antes de la autorización para licencia de edificación

Tabla No. 67, *Habitacional Multifamiliar*

	[illegible]		[illegible]	
	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Densidad máxima de habitantes/ hectárea	344	448	468	620
Densidad máxima viviendas/ hectárea	86	101	[illegible]	150
Superficie mínima de Lote	225 m²	180 m²	120 m²	150 m²
Frente mínimo del lote	12.50m	15.00m	8.00m	12.50m
Coeficiente de ocupación del suelo (COS)	0.63	0.59	0.63	0.41
Coeficiente de utilización del suelo (CUS)	1.89	1.54	1.84	3.28
Altura máxima de la edificación	9.00m	18.00m	9.00m	24.00m
Restricción frontal (*)				
% jardinado en la restricción frontal (*)	30%	40%	20%	20%

Nota (*) Podrá estar sujeto a Opinión Técnica antes de la autorización para licencia de edificación

- **Uso Industrial.**

La intensidad del uso industrial será establecida por el tipo de industria, su ubicación será determinada por la matriz de compatibilidad de zonificación por distrito y/o subdistritos, las especificaciones de la intensidad serán las establecidas dentro de la Tabla siguiente.

Tabla No. 68, *Uso Industrial*

	[illegible]			[illegible]
	[illegible]			
Superficie mínima de lote	340 m²			450 - 1600 m²
Superficie máxima de lote	450- 1600 m²			5000 m²
Frente mínimo del lote	12.00m			15.00m
Coeficientes de ocupación y utilización del suelo por Distritos	Distrito			
	1, 2, 3	4, 5, 6	7	
Coeficiente de ocupación del suelo (COS)	0.40	0.58	0.62	0.62
Coeficiente de utilización del suelo (CUS)	1.20	1.74	1.92	1.24
Altura máxima de la edificación	7.50m			13.75m
% Frente jardinado	20%			20%
Restricción frontal (*)	3.00m			5.00m
Restricciones laterales	3.00m			1.00m
Restricción posterior	3.00m			12.00m

Nota (*) Podrá estar sujeto a Opinión Técnica antes de la autorización para licencia de edificación

- **Uso de Equipamiento**

Comercio

La intensidad del comercio será establecida por tres rangos el *bajo, medio y alto* y se regulará conforme a la ubicación del comercio, las especificaciones de la intensidad serán las establecidas dentro de las Tablas siguientes.

- La *intensidad baja* se aplicará para aquel comercio que se establezca dentro de los distritos y subsectores establecidos como habitacional predominante y mixto, pero siempre y cuando sea factible o condicionado su localización y/o ubicación conforme las matriz de compatibilidad
- La *intensidad media* se aplicará cuando el comercio y servicio quiera establecerse dentro de los distritos y subsectores determinados dentro del plano No. 46, *Estructura Urbana Propuesta* y estén permitidos conforme lo establezcan la matriz de compatibilidad
- La *intensidad alta* se aplicará únicamente para aquellos distritos y manzanas establecidas dentro del plano antes mencionado como factible para el comercio y servicio, y mixto y estén permitidos conforme lo establezca la matriz de compatibilidad

Tabla 59, *Comercio Grupo 1*

	Intensidad Baja	Intensidad Media	Intensidad Alta
Superficie máxima de lote	300 m²	500m²	240m²
Frente mínimo del lote	10	8	6
COS y CUS por Distritos		Distrito	
	1, 4, 5	2, 3, 6, 7	Polígono de Densificación[19]
Coeficiente de ocupación del suelo (COS)	0.65	0.73	0.83
Coeficiente de utilización del suelo (CUS)	1.26	1.46	3.32
Altura máxima de la edificación	7.5	7.5	7.5
% de frente jardinado (*)	50%	40%	30%
Restricción frontal (*)	5	3	2
Restricción posterior	3	3	3

Nota (*) Podrá estar sujeto a Opinión Técnica antes de la autorización para licencia de edificación

Tabla No. 30, *Comercio Grupo 2*

	Intensidad Baja	Intensidad Media	Intensidad Alta
Superficie máxima de lote	300m²	225 m²	180 m²
Frente mínimo del lote	10	10	8
COS y CUS por Distritos		Distrito	
	1, 4, 5	2, 3, 6, 7	Polígono de Densificación
Coeficiente de ocupación del suelo (COS)	0.63	0.68	0.73
Coeficiente de utilización del suelo (CUS)	1.26	1.36	2.92
Altura máxima de la edificación	7.5	7.5	7.5
% de frente jardinado (*)	40%	30%	20%
Restricción frontal (*)	5	5	5
Restricción posterior	3	3	3

Nota (*) Podrá estar sujeto a Opinión Técnica antes de la autorización para licencia de edificación

Tabla No. 31, *Comercio Grupo 3*

	Intensidad Baja	Intensidad Media	Intensidad Alta
Superficie MINIMA de lote	450m²	300m²	225m²
Frente mínimo del lote	12	12	12
COS y CUS por Distritos		Distrito	
	1, 4, 5	2, 3, 6, 7	Polígono de Densificación
Coeficiente de ocupación del suelo (COS)	0.70	0.70	0.80
Coeficiente de utilización del suelo (CUS)	2.80	2.80	6.40
Altura máxima de la edificación	11	11	15
% de frente jardinado (*)	30%	20%	20%
Restricción frontal (*)	5	5	5
Restricción posterior	3	3	3

Nota (*) Podrá estar sujeto a Opinión Técnica antes de la autorización para licencia de edificación

[19] Ver Plano No. 46, *Estructura Urbana Propuesta*

Cuadro 23. [illegible]

	Intensidad baja	Intensidad media	Intensidad alta
Superficie MÍNIMA de lote	250m²	1500m²	500m²
Frente mínimo del lote	[illegible]	[illegible]	[illegible]
		Distrito	
[illegible]	[illegible]	[illegible]	Polígono de Densificación
[illegible]	0.30	0.30	3.80
Coeficiente de utilización del suelo (CUS)	2.80	2.80	6.40
Coeficiente de ocupación del suelo (COS)	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Altura máxima de la edificación	[illegible]	[illegible]	[illegible]
% de frente ajardinado	10%	20%	[illegible]
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Restricción posterior	[illegible]	[illegible]	[illegible]

Nota: [illegible] Técnicas antes de la autorización para edificación

Cuadro No. 23. [illegible]

	Intensidad baja	Intensidad media	Intensidad alta
Superficie mínima de lote	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Frente mínimo del lote	[illegible]	[illegible]	[illegible]
		Distrito	
[illegible] Distritos	[illegible]	[illegible]	Polígono de Densificación
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Coeficiente de utilización del suelo (CUS)	[illegible]	2.80	[illegible]
Altura máxima de la edificación	[illegible]	[illegible]	[illegible]
% de frente ajardinado	10%	[illegible]	[illegible]
Restricción frontal	5	5	5
Restricción posterior	[illegible]	3	[illegible]

Nota: [illegible] Técnicas antes de la autorización para edificación

Tabla 24. [illegible]

	Intensidad baja	Intensidad media	Intensidad alta
Superficie mínima de lote	450m²	400m²	225m²
Frente mínimo del lote	[illegible]	12	12
		Distrito	
Coeficientes de Ocupación y Utilización del suelo por Distritos	1, 4, 5	2, 3, 6, 7	Polígono de Densificación
Coeficiente de ocupación del suelo (COS)	0.40	0.80	[illegible]
Coeficiente de utilización del suelo (CUS)	1.8	[illegible]	1.40
Altura máxima de la edificación	12	12	28
% de frente ajardinado	10%	20%	30%
Restricción frontal	5	5	5
Restricción posterior	[illegible]	3	[illegible]

Nota: [illegible] Técnicas antes de la autorización para edificación

Servicios

La intensidad del servicio será establecida por tres rangos el *bajo, medio y alto* y se regulará conforme a la ubicación del servicio:

- La *intensidad baja* se aplicará para aquel servicio que se establezca dentro de los distritos y subsectores como comercial predominante o mixto, pero siempre y cuando sea factible o condicionado su localización y/o ubicación conforme a la matriz de compatibilidad.
- La *intensidad media* se aplicará cuando el servicio quiera establecerse dentro de los distritos y subsectores y zonas mixtas determinados dentro del plano No. 46 *Estructura Urbana Propuesta* y estén permitidos conforme lo establezca la matriz de compatibilidad.

- La *intensidad alta* se aplicará únicamente para aquellos distritos y subsectores establecidas dentro del plano No 46, *Estructura Urbana Propuesta* como factibles para el comercio y mixto y estén permitidos conforme lo establezcan las mariz de compatibilidad.

Tabla 15, *Servicio Grupo 4*

	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Superficie mínima de lote	2500m²	1500m²	600m²
Frente mínimo del lote	32	17	12
Coeficientes de Ocupación y Utilización del suelo por Distritos	Distrito		
	1, 4, 5	2, 3, 6, 7	Polígono de Densificación
Coeficiente de ocupación del suelo (COS)	0.80	0.80	0.80
Coeficiente de utilización del suelo (CUS)	3.20	3.20	6.40
Altura máxima de la edificación	12	15	18
% de frente ajardinado	30%	20%	20%
Restricción frontal (*)	5	5	5
Restricción posterior	3	3	3

Nota: (*) Podrá estar sujeto a Opinión Técnica antes de la autorización para licencia de edificación

4.5.3 Disposiciones de Uso del Suelo.

Uso habitacional.

Las disposiciones específicas y para el control del uso del suelo que se deben seguir para zonas de uso habitacional, están enfocadas a formar zonas homogéneas que permitan establecer una tipología de vivienda y de programas para las diferentes zonas, de manera que se desprenden los siguientes lineamientos.

Para evitar peligros o riesgos a la población, cualquier uso habitacional deberá estar a una distancia no menor de:

- 10m de fuentes de radiación externa de más de 30 ° C.
- 10m de fuentes de más de 500 lúmenes con luz continua, o bien 200 lúmenes con luz intermitente.
- 10m de fuentes generadoras de polvos y humos que ensucien las cubiertas de las construcciones aledañas, o que estén fuera de los parámetros permitidos por la Norma Oficial Mexicana.
- 30mde una vía férrea.
- 10m de vialidades primarias de acceso controlado.
- 50m de la frontera salvo permiso de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público[64] y/o la autoridad correspondiente.
- 30m de líneas de transmisión eléctrica de alta tensión.
- 25m de conglomerado industrial o zonas de almacenamiento a gran escala de sustancias o materiales de bajo riesgo.
- 25m de zonas de almacenamiento comercial de sustancias o materiales de bajo riesgo.
  50m de zonas de industriales o de almacenamiento de alto riesgo.
- 30m de talleres de reparación de maquinaria o de transporte pesado.
  200m de plantas de almacenamiento, recepción y distribución de gas o de sustancias derivadas del petróleo.

Uso Industrial.

Microindustria:

- *Actividades artesanales.* Este tipo de actividades de trabajo familiar artesanal tienen las siguientes características:
  - El área de trabajo la constituye un cuarto perteneciente a una casa habitación, en el cual laboran uno o varios miembros de la familia.
    El área de trabajo no excederá de lo que establezcan las disposiciones específicas por distrito y subsector, o cuando la superficie a ocupar sobrepase de la mitad de esta y el número de trabajadores no sea mayor de cinco.
  - No podrán instalarse este tipo de actividades en viviendas de interés social.
  - No implican riesgos de incendio, explosión, malos olores, vibraciones o similares, pues solo pueden almacenar cantidades muy reducidas de combustible y/o solventes, que sumados no excedan de 20 litros, envasados en recipientes adecuados para cada tipo de sustancia, estar etiquetados con el nombre del líquido

[64] DOF de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público de fecha 28 de abril de 1941, Tomo CXXXVII, Número 51

contenido y con el código de peligrosidad correspondiente, se prohibe el uso y el almacenamiento de sustancias explosivas.
En el caso de generar residuos peligrosos como aceites usados, solventes, lodos de pinturas o barnices etc. éstos se deberán disponer de acuerdo a la legislación ambiental federal vigente
- No desarrollarán maniobras de carga o descarga en calles ni en banquetas.
- Los niveles de ruido no deberán exceder de 68 decibeles de 6:00am a 22:00hrs y de 65 decibeles de 22:00hrs a 6:00am, según la NOM-081-ECOL-1994, a partir del límite de la propiedad.

Establecimientos menores: Este tipo de actividades tienen las siguientes características:
- Cuando se ubiquen dentro de una zona mixta con vivienda, la superficie a ocupar no podrá ser mas de la mitad de la vivienda.
- Estas actividades no deben implicar riesgos de incendio, explosión, malos olores, vibraciones o similares
Los niveles de ruido no deberán exceder de 68 decibeles de 6:00am a 22:00hrs, y de 65 decibeles de 22:00hrs a 6:00am
- Solo pueden almacenar cantidades reducidas de combustible y/o solventes que sumados no excedan de 50 litros envasados en recipientes para este tipo de sustancias, y etiquetados con el nombre del compuesto y código de peligrosidad correspondiente, se prohibe el uso y el almacenamiento de sustancias explosivas
- En el caso de generar residuos peligrosos como aceites usados, solventes, lodos de pinturas, tintas, barnices etc. éstos se deberán disponer de acuerdo a la legislación ambiental federal vigente y contar con la supervisión y aprobación de la autoridad ambiental municipal

Industria

Bajo Riesgo. Este tipo de actividades tienen las siguientes características:
- Estar considerada dentro de los usos permitidos por la matriz de compatibilidad y cumplir con las disposiciones de desarrollo urbano y de seguridad para la localización de este tipo de establecimientos.
- Contar con un programa de prevención de riesgos y atención a contingencias urbanas. Prever las instalaciones necesarias para disminuir riesgos por incendio y explosión señaladas por la DPC y DB
- Cumplir con las demás disposiciones, ordenamientos, normas y reglamentos que los regulen para su ubicación, localización, operación y construcción

Uso Especial.
Las que establece el PDUCPT actualización 2002-2025 y demás normatividad aplicable

Uso de Equipamiento.
Para efecto de hacer operativo el funcionamiento del equipamiento en los distritos, se establecen, los parametros siguientes como requerimientos mínimos: en el entendido de que para determinar las características y dimensionamiento del equipamiento, se estará a la reglamentación del sistema normativo nacional de equipamiento urbano (SEDESOL).

Las disposiciones para los elementos de cada Subsistema de Equipamiento Urbano que establece la SEDESOL, serán los establecidos dentro de las cédulas normativas de SEDESOL, dentro de estas disposiciones se establecerán los siguientes:
- Localización y Dotación Regional y Urbana
- Ubicación Urbana.
Selección del Predio.
- Programa Arquitectónico

Para el caso del subsistema de educación se apegará a lo establecido en el PDUCPT 2002-2025. A diferencia de los otros subsistemas que estarán sujetos a lo establecido por la SEDESOL, mientras no exista algún otro que atienda a todos en general. El radio de servicio recomendable corresponderá a la población beneficiada o atendida que se establece en las cédulas normativas

Para la dotación de equipamiento y servicios se deberán considerar las siguientes disposiciones
- Todo desarrollo urbano, industrial, comercial, o habitacional unifamiliar y multifamiliar en fraccionamiento o en condominio, deberá prever las superficies necesarias para el equipamiento público e infraestructura necesaria, de acuerdo a las indicaciones de este *Programa*, y demás normatividad aplicable. Algunos de estos establecimientos por el tipo de materiales que utilizan se clasifican dentro de la microindustria, sin embargo, pueden estar ubicados dentro del comercio y servicios [62]

[62] Su compatibilidad con Centro Deportivo respecto a su ubicación estará definida en la matriz de compatibilidad

- Cuando en la zona de influencia se requieran obras de infraestructura o equipamiento que rebasen las necesidades de la acción de urbanización por desarrollar, el urbanizador y/o promotor está obligado a realizarlas en su totalidad o a destinar el área requerida para su ubicación.
- Las áreas recibidas por el Ayuntamiento, producto de donaciones municipales por acciones de urbanización podrán ser enajenadas a título oneroso siempre y cuando no se encuentren dentro de los distritos que identifica este *Programa* como los de mayor déficit en materia de equipamiento.

  Tratándose de zonas ya incorporadas que sean sujetas a obras de renovación urbana o de zonas por incorporarse y se requieran áreas para equipamiento mayores a las existentes debido a un incremento en la densidad, el déficit se calcula de acuerdo al Reglamento respectivo y a las Normas Técnicas aplicables y al partido anterior.

4.5.3.1 Matriz de Compatibilidad.

La clasificación de los usos para las matrices de compatibilidad de los siete distritos son:

Habitacional

Unifamiliar

Multifamiliar

Industrial

Microindustria

Actividades artesanales.

Establecimientos en los que se fabrican alimentos caseros como dulces, mermeladas, pasteles, salsas o similares.

Talleres de costura, bordado y tejido

Taller de fabricación a pequeña escala de cerámica.

Taller de fabricación a pequeña escala de calzado y otros artículos de cuero.

Ebanistería y tallado de madera

Orfebrería.

Establecimientos menores:

Talleres de artesanías de piel, madera.

Talleres de costura, sastrería y reparación de ropa

Talleres de encuadernación de libros.

Talleres de joyería.

Revelado de fotografías.

Tintorería y limpiaduría.

Tapicería

Talleres de reparación y mantenimiento (cambio de aceite automotores, mecánica en general, afinaciones, carrocería y hojalatería, engrasado, frenos, mofles, suspensiones, transmisiones, radiadores, instalación de autoestéreos, alarmas, instalación de autoestatales y polarizado).

Establecimientos de fabricación de alimentos caseros.

Establecimientos de venta al mayoreo, con bodegas de almacenamiento.

Imprenta, offset y/o litografías

Almacenamiento y distribución de pinturas

Bodegas de Almacenamiento

Bodegas de productos perecederos.

Almacén de productos duraderos.

Bodegas de productos perecederos.

Especial

Gasolineras y/o centro de carburación.

Equipamiento

COMERCIO Y SERVICIOS

Grupo 1:

Tiendas Especializadas:

Abarrotes, miscelaneas

Cenaduría y/o menudería.

Cocina económica

Cremerías.

Expendios de libros y revistas

Farmacias.

Fruterías
Legumbres
Jugos naturales y licuados.
Taquería
Tortillería
Calcomanías.
Calzado y artículos de piel
Dulces, caramelos y similares
Pasteles y similares.
Piñatas
Yogurt

Grupo 2:

Tiendas Especializadas:

Aguas frescas, paletas.
Artículos de limpieza.
Artículos deportivos
Artículos domésticos de hojalata
Artículos fotográficos
Autoservicio y/o tienda de conveniencia.
Bazares y antigüedades.
Boutique (tienda de ropa)
Bicicletas (venta).
Calzado.
Carnicería.
Centro de copiado
Dulcería.
Estéticas, peluquerías, salón de belleza, manicuristas, pedicuristas.
Expendios de: Agua. Billetes de lotería y sorteos varios, Cerveza, Huevo. Lubricantes. Pan
Ferretería y material eléctrico.
Florerías y artículos de jardinería.
Hielo
Implementos y equipos para gas doméstico.
Juguetería.
Lencería.
Línea blanca y aparatos eléctricos
Loncheria.
Marcos.
Mercería.
Mueblerías.
Neverías
Panadería.
Papelería, librería y artículos escolares.
Pescadería.
Perfumería.
Pinturas.
Pollería.
Productos de plástico desechables
Productos naturistas
Recaudería.
Refacciones y accesorios para autos.
Regalos.
Renta de video juegos y videos.
Semillas y cereales
Vidrios y espejos
Viveros.
Videojuegos
Accesorios, refacciones y equipos neumáticos e hidroneumáticos

Sanitarios publicos
Bases de madera para regalo
Cerrajeria.
Colocación de pisos
Elaboración de anuncios, lunas y toldos luminosos.
Elaboración de rótulos
Escudos y distintivos de meta, y similares.
Fontanería.
Foto estudio
Laboratorios médicos y dentales
Lavanderia
Pedicoristas
Peluquerias y estéticas.
Pulido de pisos
Regaderas y baños públicos.
Reparación de: Equipo de campaño, equipo fotográfico, parabrisas, sinfonolas, calzado (lustrado), muebles, instrumentos musicales, relojes.
Reparaciones domésticas y artículos del hogar
Sucursales de Bancos e instalaciones bancarias
Casa de Bolsa
Fideicomisos, Seguros y Fianzas, aseguradoras, bienes raices
Instituciones o Uniones de Crédito
Lavado de vehiculos
Despachos, Agencias, Oficinas privadas y estudios
Reparación y Mantenimiento Básculas, Aparatos eléctricos, Aparatos frigoríficos, Bicicletas, Motocicletas, Máquinas de tortillas, Lavadoras, Secadoras, Básculas, Equipo médico, Aire acondicionado, Elevadores automotrices, Equipo de sonido, Televisores y aparatos electrónicos similares.

Alimentos preparados:
Cenaduria
Rosticeria
Menuderia
Loncheria
Cafeteria
Fonda
Taquerla
Mariscos
Restaurantes
Antojitos mexicanos
Tortierias
Cocinas económicas
Desayunos
Comida rápida

Tiendas Institucionales, Supermercados
Lavado de Vehiculos
Expendios de Licor o Cerveza
Sucursales de Bancos e Instalaciones Bancarias
Bolsa de Valores y Casa de Bolsa
Casa de Cambio
Fideicomisos, Seguros y Fianzas
Instituciones o Uniones de Crédito
Despachos, Agencias, Oficinas Privadas y Estudios
Agencias de Inhumaciones y Funerarias

Grupo 3:

Tiendas especializadas:
Accesorios de seguridad industrial y domestica.
Acuarios.

Agencia de autos
Alfombras
Antigüedades
Artesanías.
Artículos de dibujo
Artículos de plástico y/o madera
Artículos para decoración
Artículos para manualidades
Accesorios y accesorios
Básculas
Boutique.
Cafetería (con lectura e Internet)
Compra venta de aparatos para sordera
Compraventa de colorantes para curtiduría
Cristalería.
Disqueras.
Drogueria, hierbas y homeopática.
Equipos hidráulicos
Equipos de sonido y video.
Equipos y accesorios de computación
Ferretería de artículos especializados.
Herrajes en general.
Joyería y bisutería.
Librería.
Materiales para la construcción en local cerrado.
Motocicletas (venta)
Muebles.
Pisos y cortinas
Productos para repostería
Refacciones (sin taller)
Relojería
Tabaquería.
Telefonía e implementos celulares
Tinas de jacuzzi
Trofeos y reconocimientos de cristal, metálicos.
Venta y renta de instrumentos médicos, ortopédicos, quirúrgicos y mobiliario hospitalario
Adiestramiento de mascotas
Agencia de autos con taller.
Alquiler de lonas, toldos, cubiertas, sillas, mesas, etc..
Distribución de agua.
Fumigaciones.
Grabaciones de audio y video
Limpieza de alfombras y muebles y cortinas.
Mensajería y paquetería
Mudanzas
Peletería
Renta de vehículos
Talabartería.

Centro Comercial
Tiendas de Autoservicio y Departamentos
Mercado Público
Alojamiento (Hoteles Y Moteles)
Albergues y Casas de Huéspedes

Grupo 4:

Mercado de Abastos

EDUCACIÓN Y CULTURA

Grupo 1:

Jardín de Niños
Primaria
Secundaria General o Tecnológica

Grupo 2:

Escuela para Atípicos, Capacitación para el Trabajo y/o Telesecundaria
Academias o Institutos
Bachillerato General o Tecnológico
Templos, Conventos, Sindicatos y/o Asociaciones

Grupo 3:

Escuela Técnica o Normal de Maestros
Galerías de Arte

Grupo 4:

Licenciatura General o Tecnológica
Posgrado
Biblioteca, Hemeroteca
Auditorio, Jardín Botánico y/o Museo
Teatro o Casa de la Cultura

SALUD Y SERVICIOS ASISTENCIALES

Grupo 1:

Unidad de Urgencias y Puesto de Socorro

Grupo 2:

Consultorio, Dispensario y Veterinaria
Clínica
Clínica con Especialidades
Spa (tratamientos de belleza y estéticos)
Masajes Terapéuticos y de Rehabilitación
Clínica con Hospitalización,
Hospital de Especialidades

Grupo 3:

Casa Cuna y/o Guardería Infantil
Orfanatorio, Hogar de Indigentes y/o Hogar de Ancianos
Centro de Integración Juvenil

Grupo 4:

Centros Antirrábicos, de Cuarentena y Hospitales Veterinarios
Hospital General

Grupo 5:

Hospital Regional de Especialidades

DEPORTE Y RECREACIÓN

Grupo 1:

Plaza Cívica, Explanadas
Jardín Vecinal
Juegos Infantiles
Canchas Deportivas

Grupo 2:

Parque, Viveros
Cine
Unidad o Centro Deportivo
Salón de Fiestas.
- Club social
- Salón de Fiestas Infantiles
- Haciendas para Fiestas
- Salones para fiestas en general

Centro Social, Centro Recreativo o Comunitario

Salón Deportivo:
- Fútbol
- Patinaje
- Ping-pong
- Dominó
- Ajedrez

Escuela deportivas:
- Escuela de Gimnasia
- Escuela de Danza
- Escuela de Ballet
- Artes Marciales
- Gimnasio Aeróbico

Grupo 3:

Area de Ferias, Exposiciones (temporal o permanente):
- Juegos mecánicos
- Libros
- Artesanías
- Alimentos y bebidas
- Arte
- Construcción
- Caminos
- Vehículos automotores
- Tecnología
- Actividades productivas
- Del vestido

Espectáculos Deportivos:
- Pelota vasca
- Polo
- Arenas de Box y Lucha
- Tenis
- Frontón

Centros Nocturnos
- Discos
- Bares
- Café cantantes
- Bar turístico
- Bar terraza

Centros de Esparcimiento.
- Billares
- Boliches
- Video juegos
- Futbolitos

Grupo 4:

Centro de Convenciones

Centro de espectáculos artísticos y culturales

ADMINISTRACIÓN PÚBLICA y SERVICIOS URBANOS

Grupo 1:

Caseta de Policía

Grupo 2:

Oficinas de Gobierno Municipal y Estatal

Comandancia o Subdelegación de Policía

Central o Subestación de Bomberos

Grupo 3:

Ministerio Público Estatal y/o Federal

Oficinas de Gobierno Federal, Estatal y/o Municipal

Delegación Municipal

Grupo 4:

Garita Internacional

Embajadas

COMUNICACIÓN Y TRANSPORTE

Grupo 1:

Agencia y o Sucursal de Correos

Oficina de Telégrafos

Grupo 2:

Administración de Correos

Administración de Telégrafos

Caseta Telefónica L.D. y Fax

Estación de Taxis.

Sitios

Cierres de circuito

Estacionamiento de Construcción de Carga

Estacionamientos de autos ligeros

Apeadero

Grupo 3:

Oficina de Teléfonos

Terminal de Transporte Urbano (Autobús)

Grupo 4:

Terminal de Transporte Foráneo o de Turismo Inter.

4.5.3.2 Disposiciones Generales.

Para autorizar los usos de suelo en el área de aplicación de este *Programa*, se deberán revisar:

- Las *Disposiciones Generales* enunciadas en este apartado y aplicables a todos los distritos,
- Las *Disposiciones Específicas* que enumeran restricciones de actividades correspondientes a los diversos grupos de usos definidos en la matriz de compatibilidad y,
- Las *Condicionantes* que enuncian restricciones respecto a actividades de los diversos grupos, superficies, integración vial, requerimiento de estudios específicos, etc.

Se permitirán los usos y actividades que se presentan con la simbología de (O) así como aquellos en los que para su autorización estén sujetos a cumplir con la condicionante establecida (C-N) en la matriz correspondiente para cada subsector (los subsectores aparecen en el plano No. *46. Estructura Urbana Propuesta*); no se permitirán los marcados con una (X).

4.5.3.2.1 Para todos los Distritos.

1. Todos los usos deberán regirse además de lo que señale este Programa, por la zonificación asignada mediante Decreto de los que han sido objeto.
2. Deberán de respetar lo establecido dentro de la matriz de compatibilidad, las disposiciones generales y específicas establecidas dentro de este documento.
3. La altura máxima para todas las edificaciones, cualquiera que sea su uso y destino será de 12m o 4 niveles (esta altura incluye la ubicación de instalaciones así como tinacos, etc.), únicamente en el Polígono de Densificación[1a] se autorizará de 24m o 8 niveles. Para mayores alturas o niveles se estará condicionado a presentar el Estudio de Impacto Urbano con la opinión técnica del IMPlan.
4. De los usos comerciales, de equipamiento, servicios e industriales
   - Cuando en un mismo predio se desarrollen dos o más actividades, cada una de las mismas cumplirá con las condiciones establecidas para su uso respectivo.

     Para la definición de las condiciones de la edificación, siempre se atenderá, en el caso precedente, a las que correspondan al uso al que se vincule mayor superficie útil, que se considerará dominante para dicho inmueble.

     Deberá contar con almacenamiento de alacenas y mecánicas.
   - Toda actividad deberá asegurar la independencia de su acceso respecto al resto del uso implantado sobre el mismo predio.

[1a] Delimitado en plano No. 46. *Estructura Urbana Propuesta*.

- Estos podrán establecerse siempre y cuando se den dentro de las zonas establecidas para ellos, no deberán afectar a terceros y cumplir con las normas y reglamentos relacionados (Usos de suelo, Edificación, Rótulos y Anuncios, entre otros).
  En caso de impacto nocivo a zonas adyacentes deberán controlarse y mitigarse mediante acondicionamientos sencillos a nivel de construcción y operación que no afecten la circulación del tráfico peatonal, de carga o en el tráfico vehicular adyacente
- Deberá respetar la tipología de la edificación del distrito y/o subsector conforme a las disposiciones de imagen urbana de este documento
  Evitar actividades comerciales que generen contaminación (ruidos, olores, desechos, etc.).
- En el caso de generar residuos peligrosos como aceites usados, solventes, lodos de pinturas o barnices en estos se deberán disponer de acuerdo a la legislación ambiental federal vigente.
  Para los casos que así lo requieran deberán obtener la anuencia ambiental por medio autoridad ambiental correspondiente

5. Del Uso Habitacional
   - Cuando se autoricen usos comerciales, servicios e industria es donde exista el uso habitacional se deberá considerar acceso independiente entre el uso habitacional para con estos usos

6. De Uso Equipamiento y Servicios
   - Respecto a las colindancias deberá cuidarse que los usos de supermercado, lavado de autos, tiendas institucionales y supermercado, templos, de alojamiento (hoteles y moteles), salón de fiestas, centro social, centro recreativo o comunitario, unidades de urgencia o puesto de socorro, consultorio, dispensario, veterinaria, hospitales, orfanatorios, hogar de indigentes y/o hogar de ancianos, casa cuna, hospitales y guardería no deberán colindar de forma inmediata con el uso habitacional (vivienda).
   - No se permitirán actividades comerciales en predios con frente a callejones de servicio
   - La venta de alimentos con bebidas con graduación alcohólica, centros de esparcimiento de videojuegos y futbolitos deberán cumplir con los lineamientos para la obtención de la anuencia municipal correspondiente, independientemente de la ubicación permitida en este Programa

Comercio y Servicios

No se autorizarán tianguis en todo el polígono de estudio de este Programa.

- Las tiendas de autoservicio se autorizarán con una superficie máxima de 300m².
- La venta de alimentos deberá contar con acceso independiente de cualquier otro uso
- Los lavados de vehículos que se autoricen se refieren únicamente a vehículos ligeros.
  Los hoteles deberán cumplir con lo establecido por la Secretaría de Turismo del Estado (SECTUR) para hoteles
- No deberán colindar de manera inmediata con vivienda.
- Todos los establecimientos que expendan bebidas con graduación alcohólica deberán cumplir con las distancias establecidas en la ley y reglamentos correspondientes además de contar con la anuencia municipal correspondiente, no podrán contar con acceso a vivienda.

Educación y Cultura

- Los templos deberán contar acceso independiente; no podrán ubicarse dentro de centros comerciales.

Salud y Servicios Asistenciales

- Solo se autorizará 1 (uno) Puesto de socorro y/o unidades de urgencia por distrito y su ubicación estará sujeta a la opinión técnica del IMPlan

Deporte y Recreación

Las plazas cívicas y explanadas estarán condicionadas a formar parte del proyecto educativo, de seguridad pública, cultural y/o comunitario, se permitirán en zona de entorno a áreas y edificaciones patrimoniales y de valor cultural.

- Los jardines vecinales estarán condicionados a formar parte del proyecto comunitario.
- Los juegos infantiles de preferencia podrán formar parte de proyectos educativos, de seguridad pública, cultural y/o comunitarios.

- Los usos de Deporte y Recreación como los salones de fiestas, centros musicales, salones, escuelas deportivas, centro social, centro recreativo o comunitario, canchas deportivas, centros de esparcimiento y jardines de niños no podrán instalarse en colindancia inmediata de vivienda, ni salud y servicios asistenciales.
- Las canchas deportivas se autorizarán siempre y cuando formen parte de las instalaciones educativas públicas (primaria, secundaria).

Servicios Urbanos

Las casetas de policía estarán condicionadas a una (1) por Distrito, su ubicación estará sujeta a la opinión técnica del IMPlan.

- El uso de Comandancia o Subdelegación de Policía únicamente se autorizarán en los distritos 2, 6 y 7, estarán condicionados al requerimiento para cada Distrito con base a lo que se establecen para equipamiento los manuales de la SEDESOL. Además estará condicionado a solucionar la guarda de las unidades al interior del predio. En el Distrito 3 se conservará siempre y cuando solucione la guarda de las unidades al interior del predio.

Comunicación y Transporte

- En los predios con uso terminal se podrán autorizar "actividades complementarias" tales como sucursal bancaria, venta de alimentos, etc., con una superficie no mayor al 20% y conformados como un proyecto integral. Estarán condicionados a la opinión técnica del IMPlan.

5 Del Uso especial

- Los centros de carburación (estaciones de carburación) atenderán lo dispuesto en el PDUCPT, HC 2002 20025.
- En las estaciones de servicio existentes solo se permitirá el mejoramiento de las mismas, incluyendo su integración vial.
- No se permitirá la venta de mitas de gas

6 Los usos que para su autorización están condicionados a presentar un Estudio de Impacto Urbano son, entre otros:

- Centros de convenciones;
- Centro comercial de 5000m²;
- Hotel;
- Terminales de transporte;
- Garita Internacional;
- Hospital Regional de Especialidades;
- Teatros y auditorios de capacidad mayor a 500 espectadores.

7 Respecto a :

- Las actividades que para su autorización estarán sujetas a presentar un Estudio de Impacto Vial:
- Mercado publico y de abastos; Centros y conjuntos comerciales
- Las actividades que para su autorización estarán sujetas a presentar un proyecto de integración vial son:
- Los establecimientos menores.
- Lavado de autos;
- Tiendas de autoservicio y departamentales;
- Estaciones de servicio (gasolineras) y centros de carburación
- Las actividades que deberán contar con área de estacionamiento al interior del predio son:
  - Salón de fiestas; centro social, centro recreativo o comunitario; canchas deportivas; oficinas de gobierno municipal estatal y/o federal; embajadas, agencias de inhumaciones y funeraria.
  - Supermercados y tiendas institucionales;
  - Centros y conjuntos comerciales
    - El conjunto de locales comerciales y centros comerciales de 300 a 2500m² de superficie deberá contar con área de maniobras al interior del predio
    - El área de carga y descarga estará sujeta a la factibilidad para la integración vial que determine el Estudio de Impacto Vial que deberá presentar ante el IMPlan por el promotor.
    - El horario de carga y descarga deberá ajustarse a lo que establezca este Programa para la ruta de carga y descarga.
    - Para los predios colindantes hacia las calles 3ª, 9ª, 10ª, avenidas Madero y Negrete, bulevares Sánchez Taboada y Agua Caliente podrán contar únicamente con un acceso de entrada y salida para los vehículos ligeros, mismo que no deberá exceder de 7m hacia la vialidad para su incorporación al flujo vehicular

- Los usos que deberán contar con áreas de ascenso y descenso interna que no deberá ubicarse en vía pública. Entre estos son:
  - Los jardines de niños, guardería, clínicas, hospitales, unidades de urgencia, puesto de socorro, veterinarias, casa cuna, hogar de ancianos.
  - En ningún uso se permitirá desarrollarán maniobras de carga o descarga en calles ni en banquetas. En cualquiera de los casos sea requerimiento para el promotor y/o interesado, presentar los estudios de Impacto Urbano Vial y/o el proyecto de integración vial, el IMPlan será la autoridad que emita la Opinión Técnica respectiva, para la emisión de la opinión técnica se evaluará si el uso o actividad se instalará en edificación existente, nueva, acondicionamiento de edificaciones existentes, si se ubica en predio en particular o bien en conjunto con otras actividades (centros o conjuntos comerciales). La siguiente Tabla presenta el número de cajones para estacionamiento de los usos y actividades que se definen en la Matriz de Compatibilidad, sin embargo se establecen requerimientos distintos con respecto al Polígono de Densificación y el resto del polígono de área de estudio en este Programa.

Tabla No. 16, *Requerimiento para Estacionamiento*

Uso	Actividad	Número de cajones por unidad de vivienda	Número de cajones por unidad de vivienda (Polígono)
HABITACIONAL	**UNIFAMILIAR**		
	Vivienda hasta 100 m²	1 por vivienda	1 por vivienda
	Vivienda de 100 - 500 m²	2 por vivienda	2 por vivienda
	Vivienda > 500 m²	3 por vivienda	3 por vivienda
	MULTIFAMILIAR		
	Multifamiliar de densidad media (hasta 120 m²)	1 por vivienda	1 por vivienda
	Multifamiliar de densidad baja (hasta 100 m²)	2 por vivienda	2 por vivienda
	Multifamiliar de densidad media (hasta 90 m²) (*)	por vivienda	por vivienda
	Multifamiliar de densidad baja (hasta 100 m²) (*)	2 por vivienda	2 por vivienda
	[illegible]	3 por vivienda	3 por vivienda
	Nota: En caso de estacionamiento cada una por cada 5 cajones para visitas		
INDUSTRIAL	**MICROINDUSTRIA ACTIVIDADES ARTESANALES**		
	Talleres de ingeniería	1 por cada 50m² de área local	1 por cada 100m² de área local
	ESTABLECIMIENTOS MENORES		
	Talleres de carrocería y pintura, lavado de autos (*)	por cada 30m²	1 por cada 50m²
	Talleres mecánica en general, de autos, motocicletas, balanceo, frenos, aceite, automóviles, eléctrico, engrasado, frenos y transmisiones (*)	1 por cada 30m²	1 por cada 50m²
	Sistemas de alarmas	1 por cada 30m²	1 por cada 50m²
	Talleres de muebles, cuadros (*)	1 por cada 35m²	1 por cada 100m²
	Autoservicios	1 por cada 30m²	1 por cada 40m²
	Talleres de herrería	1 por cada 30 m² de área local	1 por cada 60 m² de área local
	Sastrerías, bordados	1 por cada 50m²	1 por cada 50m²
	INDUSTRIA DE BAJO RIESGO BODEGAS DE ALMACENAMIENTO		
	Bodegas y almacenes sin venta al público	Sujeta a Opinión Técnica	Sujeta a Opinión Técnica
EQUIPAMIENTOS Y SERVICIOS	**COMERCIO Y SERVICIOS**		
	TIENDAS ESPECIALIZADAS (Giros)		
	Venta de alimentos sin preparar (abarrotes, carnicerías, mercados, tortillerías)	1 por cada 50m²	1 por cada 100m²

4. INSERTECAS

Continua Tabla No. 76, *Requerimiento para Establecimientos*

	Grupo 2		
	Tapicerías	1 por cada 30m²	1 por cada 30m²
	Salones de belleza y peluquerías	1 por cada 50m²	1 por cada 50m²
	Baños públicos	1 por cada 75 m²	1 por cada 50 m²
	Laboratorios, quirófanos y salas de expulsión	1 por cada 20 m² Además en Distrito 6	1 por cada 15 m²
	Venta de refacciones. Definir requerimientos por áreas	1 por cada 75 m²	1 por cada 50 m²
	Lavanderías	1 por cada 50m²	1 por cada 30m²
	Estudios y laboratorios de fotografía.	1 por cada 50 m²	1 por cada 50 m²
	Venta de materiales eléctricos, sanitarios	1 por cada 50 m²	1 por cada 50 m²
	Grupo 3		
	Mueblerías, área de exhibición área de venta	1 por cada 75 m²	1 por cada 50 m²
	Ferreterías	1 por cada 50 m²	1 por cada 30 m²
	Casas de huéspedes	1 por cada 3 habitaciones	1 por cada 1 habitaciones
	ALIMENTOS PREPARADOS Venta de alimentos preparados (restaurantes, cafeterías, cenaduría, fondas, fuentes de sodas, taquerías, neverías, etc.)	1 por cada 6 comensales	1 por cada 4 comensales
	TIENDAS INSTITUCIONALES, SUPERMERCADOS	1 por cada 25 m²	1 por cada 50 m²
	LAVADO DE VEHICULOS	Opinión Técnica	Opinión Técnica
	EXPENDIOS DE LICOR O CERVEZA	1 por cada 50 m²	1 por cada 50 m²
	SUCURSALES DE BANCOS E INSTALACIONES BANCARIAS	1 por cada 30 m²	1 por cada 30 m²
	BOLSA DE VALORES Y CASA DE BOLSA	1 por cada 50 m²	1 por cada 50 m²
	CASA DE CAMBIO	1 por cada 15 m²	1 por cada 15 m²
	FIDEICOMISOS, SEGUROS Y FIANZAS	1 por cada 30 m²	1 por cada 30 m²
	INSTITUCIONES O UNIONES DE CREDITO	1 por cada 50 m²	1 por cada 50 m²
	CASAS DE OPERACION DE TARJETAS DE CREDITO	1 por cada 50 m²	1 por cada 50 m²
	DESPACHOS, AGENCIAS, OFICINAS PRIVADAS Y ESTUDIOS	1 por cada 50 m²	1 por cada 50 m²
	REPARACION Y MANTENIMIENTO Talleres de reparación de artículos del hogar	1 por cada 75m²	1 por cada 50m²
	AGENCIAS DE INHUMACIONES Y FUNERARIAS	Sujeta a Opinión Técnica	Sujeta a Opinión Técnica
	CENTRO COMERCIAL	1 por cada 50m²	1 por cada 50m²
	TIENDAS DE AUTOSERVICIO Y DEPARTAMENTOS	1 por cada 50m²	1 por cada 30m²
	MERCADO PUBLICO	1 por cada 50 m²	1 por cada 50 m²
	ALOJAMIENTO (HOTELES Y MOTELES) - Hoteles	1 por cada 3 habitaciones + 1 por cada 30 m² de área administrativa	1 por cada 2 habitaciones + 1 por cada 30 m² de área administrativa
	- Moteles	1 por habitación + 1 por cada 30 m² de área administrativa	1 por habitación + 1 por cada 30 m² de área administrativa
	MERCADO DE ABASTOS	1 por cada 100 m² const	1 por cada 80 m² const
	EDUCACION Y CULTURA		
	JARDIN DE NIÑOS	1 por cada aula + 1 por cada maestro + 1 por cada 30 m² de oficina.	1 por cada aula + 1 por cada maestro + 1 por cada 30 m² de oficina
	PRIMARIA	1 por cada aula + 1 por cada maestro + 1 por cada 30 m² de oficina	1 por cada aula + 1 por cada maestro + 1 por cada 30 m² de oficina

Continúa Tabla No. 26, Requerimientos para Equipamiento

EQUIPAMIENTO Y SERVICIOS	SECUNDARIA GENERAL O TECNOLOGICA	1 por cada aula + 1 por cada maestro + 1 por cada 30 m² de oficina	1 por cada aula + 1 por cada maestro + 1 por cada 30 m² de oficina
	La zona de ascenso y descenso estará sujeta a Opinión Técnica		
	ESCUELA PARA ATIPICOS, CAPACITACION PARA EL TRABAJO Y/O TELESECUNDARIA	1 por cada aula + 1 por cada 30 m² de oficina	1 por cada aula + 1 por cada 30 m² de oficina
	ACADEMIAS O INSTITUTOS	1 por cada 30 m²	1 por cada 30 m²
	BACHILLERATO GENERAL O TECNOLOGICO	1 por cada 10 alumnos + 1 por cada maestro + 1 por cada 20 m² de oficina	1 por cada 10 alumnos + 1 por cada maestro + 1 por cada 30 m² de oficina
	TEMPLOS, CONVENTOS, SINDICATOS Y/O ASOCIACIONES	1 por cada 5 asistentes/visitantes	1 por cada 5 asistentes/visitantes + 1 por cada 10m² de área administrativa o complementaria.
	Templos		
	ESCUELA TECNICA O NORMAL DE MAESTROS	1 por cada 5 alumnos + 1 por cada aula + 1 por cada 30 m² de oficina	1 por cada 5 alumnos + 1 por cada aula + 1 por cada 30 m² de oficina
	GALERIAS DE ARTE	1 por cada 100 m²	1 por cada 75 m²
	LICENCIATURA GENERAL O TECNOLOGICA	1 por cada 5 alumnos + 1 por cada aula + 1 por cada 30 m² de oficina	1 por cada 5 alumnos + 1 por cada aula + 1 por cada 30 m² de oficina
	POSGRADO	1 por cada 5 alumnos + 1 por cada aula + 1 por cada 30 m² de oficina	1 por cada 5 alumnos + 1 por cada aula + 1 por cada 30 m² de oficina
	BIBLIOTECA, HEMEROTECA	1 por cada 100 m²	1 por cada 75 m²
	AUDITORIO, JARDIN BOTANICO Y/O MUSEO		
	Museos	1 por cada 100 m²	1 por cada 75 m²
	Auditorios	1 por cada 10 m² para espectadores	1 por cada 10 m² para espectadores
	Gimnasio	1 por cada 30m²	1 por cada 30m²
	TEATRO Y/O CASA DE LA CULTURA	Sujeta a Opinión Técnica	Sujeta a Opinión Técnica
	SALUD Y SERVICIOS ASISTENCIALES		
	UNIDAD DE URGENCIAS, PUESTO DE SOCORRO	Sujeta a Opinión Técnica	Sujeta a Opinión Técnica
	CONSULTORIO, DISPENSARIO Y VETERINARIA.	1 por cada 20 m² en áreas de consulta Polígono Desarrollable - Distrito 6	1 por cada 15 m² en áreas de consulta
	Consultorios	1 por cada 50m²	1 por cada 50m²
	Centros de asistencia para animales		
	CLINICA	1 por cada 20 m² en áreas de consulta Además en Distrito 6	1 por cada 15 m² en áreas de consulta
	CLINICA CON ESPECIALIDADES	1 por cada 20 m² en áreas de consulta Además en Distrito 6	1 por cada 15 m² en áreas de consulta
	SPA (Tratamientos de belleza y estéticos)	1 por cada 20 m² en áreas de consulta Además en Distrito 6	1 por cada 15 m² en áreas de consulta
	MASAJES TERAPEUTICOS Y DE REHABILITACION	1 por cada 50 m²	1 por cada 50 m²
	CLINICA CON HOSPITALIZACION	1 por cada 20 m² en áreas de consulta Además en Distrito 6	1 por cada 15 m² en áreas de consulta
	HOSPITAL GENERAL	1 por cada 20 m² en áreas de consulta Además en Distrito 6	1 por cada 15 m² en áreas de consulta
	HOSPITAL DE ESPECIALIDADES	1 por cada 20 m² en áreas de consulta Además en Distrito 6	1 por cada 15 m² en áreas de consulta
	CASA CUNA Y/O GUARDERIA INFANTIL	1 por cada 40 m² + 1 por maestro La zona de ascenso y descenso estará sujeta a Opinión Técnica	1 por cada 40 m² + 1 por maestro La zona de ascenso y descenso estará sujeta a Opinión Técnica
	ORFANATORIO, HOGAR DE INDIGENTES Y/O HOGAR DE ANCIANOS	1 por cada 5 camas	1 por cada 5 camas
	Internados, seminarios, orfanatorios	1 por cada 2 habitaciones	1 por cada 2 habitaciones
	Asilos de ancianos	1 por cada 50 m²	1 por cada 50 m²
	CENTRO DE INTEGRACION JUVENIL		
	HOSPITAL REGIONAL DE ESPECIALIDADES	1 por cada 20 m² en áreas de consulta Además en Distrito 6	1 por cada 15 m² en áreas de consulta

4. ESTRATEGIA

Continua Tabla No. 76, Requerimiento para Estacionamiento

	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	DEPORTE Y RECREACION		
EQUIPAMIENTO Y SERVICIOS	PLAZA CIVICA, EXPLANADAS	Sujeta a Opinión Técnica	Sujeta a Opinión Técnica
	JARDIN VECINAL	Sujeta a Opinión Técnica	Sujeta a Opinión Técnica
	JUEGOS INFANTILES	Sujeta a Opinión Técnica	Sujeta a Opinión Técnica
	CANCHAS DEPORTIVAS - Públicas y privadas	1 por cada 50m²	1 por cada 50m²
	PARQUE, VIVEROS	Sujeta a Opinión Técnica	Sujeta a Opinión Técnica
	CINE	Sujeta a Opinión Técnica	Sujeta a Opinión Técnica
	SALON DE FIESTAS	Sujeta a Opinión Técnica	Sujeta a Opinión Técnica
	UNIDAD O CENTRO DEPORTIVO	Sujeta a Opinión Técnica	Sujeta a Opinión Técnica
	CENTRO SOCIAL, CENTRO RECREATIVO O COMUNITARIO	Sujeta a Opinión Técnica	Sujeta a Opinión Técnica
	SALON DEPORTIVO	Sujeta a Opinión Técnica	Sujeta a Opinión Técnica
	ESCUELAS DEPORTIVAS	Sujeta a Opinión Técnica	Sujeta a Opinión Técnica
	AREA DE FERIAS, EXPOSICIONES	Sujeta a Opinión Técnica	Sujeta a Opinión Técnica
	ESPECTACULOS DEPORTIVOS - Arenas de box y lucha	Sujeta a Opinión Técnica	Sujeta a Opinión Técnica
	- Frontón	Sujeta a Opinión Técnica	Sujeta a Opinión Técnica
	- canchas de tenis, raquet y squash	Sujeta a Opinión Técnica	Sujeta a Opinión Técnica
	BALNEARIOS PUBLICOS Y O ALBERCA DEPORTIVA	1 por cada 50m²	1 por cada 50m²
	CENTROS NOCTURNOS - Centros de reunión	1 por cada 5 asientos	1 por cada 5 asientos
	- Salones de baile	1 por cada 5 asientos	1 por cada 5 asientos
	CENTROS DE ESPARCIMIENTO - Billares sin venta de bebidas con graduación alcohólica	1 por cada 30 m²	1 por cada 30 m²
	- Billares con venta de bebidas con graduación alcohólica	1 por cada 30 m²	1 por cada 30 m²
	- Boleches	1 por cada línea + 1 por cada 30 m2 de servicios	1 por cada línea + 1 por cada 50 m2 de servicios
	CENTROS DE CONVENCIONES	Sujeta a Opinión Técnica	Sujeta a Opinión Técnica
	ADMINISTRACION PUBLICA		
	MINISTERIO PUBLICO ESTATAL Y O FEDERAL	1 por cada 20m²	1 por cada 30m²
	OFICINAS DE GOBIERNO MUNICIPAL, ESTATAL Y O FEDERAL	1 por cada 20m²	1 por cada 20m²
	DELEGACION MUNICIPAL	1 por cada 20m²	1 por cada 20m²
	EMBAJADAS	1 por cada 30m²	1 por cada 30m²
	SERVICIOS URBANOS		
	COMANDANCIA O SUBDELEGACION DE POLICIA	1 por cada 30m²	1 por cada 30m²
	COMUNICACION Y TRANSPORTE		
	AGENCIA Y O SUCURSAL DE CORREOS	1 por cada 30m²	1 por cada 30m²
	OFICINA DE TELEGRAFOS	1 por cada 30m²	1 por cada 30m²
	ADMINISTRACION DE CORREOS	1 por cada 30m²	1 por cada 30m²
	ADMINISTRACION DE TELEGRAFOS	1 por cada 30m²	1 por cada 30m²
	APEADERO	Sujeto a Opinión Técnica	Sujeto a Opinión Técnica
	OFICINA DE TELEFONOS	Sujeto a Opinión Técnica	Sujeto a Opinión Técnica
	TERMINAL DE TRANSPORTE URBANO (AUTOBUS)	Sujeto a Opinión Técnica	Sujeto a Opinión Técnica
	TERMINAL DE TRANSPORTE FORANEO Y O TURISTICO	Sujeto a Opinión Técnica	Sujeto a Opinión Técnica
	GASOLINERAS Y O CENTROS DE CARBURACION	Sujeto a Opinión Técnica	Sujeto a Opinión Técnica

4.5.3.3 Disposiciones específicas por Distrito

Distrito 1.

1 En el subsector 1.14 deberá respetarse un alineamiento de 15m como mínimo por la prolongación de la Vía Rápida Oriente; prohibiéndose cualquier tipo de edificación en dicho alineamiento.

2 Del Uso Habitacional

- Únicamente se permitirá el uso unifamiliar
  En los subsectores 1.2, 1.3, 1.4, 1.6, 1.7, 1.10, 1.9 Y 1.11 con uso habitacional no se permitirá el cambio de uso del suelo.

3 Del Uso de Equipamiento y Servicios

Comercio y Servicios

- En Grupo 3
  Tiendas de autoservicio, tiendas departamentales: únicamente se autorizarán *tiendas de autoservicio*.
  Alojamiento (hoteles y moteles): únicamente se autorizarán *hoteles* de cuatro estrellas como mínimo

Educación y Cultura

- En Grupo 4
  Auditorio, jardín botánico y/o museo: únicamente se autorizará *museo*

Comunicación y Transporte

- En Grupo 3
  Terminal de transporte urbano (taxi, autobús): solo se permitirá para *terminal para autobús*
- En Grupo 4
  Termina de transporte foráneo y/o turístico local: únicamente *terminal turística local*

Distrito 2.

1 No se podrá edificar ningún tipo de uso a una altura mayor de 12m o 4 niveles en los predios con frente a Av. Revolución de los subsectores 2.18, 2.19 y 2.20.

2 Los subsectores 2.3, 2.4 están condicionados a presentar los estudios de geotecnia las nuevas edificaciones o aquellas instalaciones que pretendan remodelar las edificaciones existentes.

3 Deberá restringirse cualquier acceso a los predios de los subsectores con frente a la Av. Internacional Sur hasta que se desarrolle el proyecto de infraestructura vial conforme al plano No. 46. Estructura vial propuesta propuesto así como el proyecto de infraestructura pluvial: no podrán autorizarse edificaciones fuera del alineamiento oficial de dicha avenida. Para edificaciones nuevas se deberá respetar una servidumbre frontal a Av. Internacional Sur de 7m.

4 Del Uso habitacional

- El uso unifamiliar y multifamiliar podrá autorizarse a partir del segundo nivel.

5 Del Equipamiento y Servicios

Comercio y Servicios

En Grupo 2

Reparación y mantenimiento: no se permitirán *máquinas de tortillas ni aparatos frigoríficos*

- En Grupo 3
  Tiendas de autoservicio, tiendas de departamentos: únicamente se autorizarán *tiendas de autoservicio*
- El Grupo 4 se podrá autorizar con una superficie mayor a los 100m²

Educación y Cultura

En Grupo 2:

- Academias o institutos: únicamente se autorizarán academias.
- Templos, conventos, sindicatos y/o asociaciones: únicamente se autorizarán templos.
- Auditorio, jardín botánico y/o museo: únicamente se autorizará auditorio. El auditorio se autorizará con una superficie no mayor a 500m².

Salud y Servicios Asistenciales

- En Grupo 1 se autorizarán todas.

En Grupo 2

Consultorios, dispensarios y veterinaria: únicamente se autorizarán *consultorios y dispensarios*.

En Grupo 3

Orfanatorios, hogar de indigentes y/o hogar de ancianos: solo se podrán autorizar *hogar de indigentes del sector público*

4. ESTRATEGIA

Deporte y Recreación
En Grupo 2
Centro social, centro recreativo o comunitario. únicamente se autorizará el uso de *centro comunitario*.
Administración Pública
En Grupo 2
La Subestación de Bomberos no podrá aumentar la superficie de sus instalaciones.
En Grupo 4
El uso de Garita Internacional podrá autorizarse una vez presentado y evaluado los estudios de impacto urbano y costo-beneficio para la zona de influencia, misma que determinará para el caso el IMPlan así como también aquellos que el mismo Instituto determine. Deberá presentar la factibilidad de la autoridad municipal correspondiente, previo dictamen favorable del IMPlan
Comunicación y Transporte
En Grupo 2:
Estación de taxis (y/o terminal de taxis). solo se autorizarán *sitios y lanzaderas*
Terminal de transporte urbano se autorizara en la modalidad de autobús. No se permitirá la estancia de vehículos (camiones) de carga

Distrito 3.

1 No se podrá edificar ningún tipo de uso a una altura mayor de 12m o 4 niveles en los predios con frente a la Av. Revolución de los subsectores 3.2, 3.3
2 Los subsectores de este Distrito que se ubican en el Polígono de Densificación son. 3.7, 3.8, 3.9, 3.10, 3.13, 3.14, 3.15, 3.17, 3.18, 3.20, 3.21, 3.23, 3.24, 3.26, 3.27, 3.29, 3.30
3 Del Uso Habitacional:
4. El uso habitacional multifamiliar se podrá autorizar en el Distrito a excepción de los predios con frente a Av. Revolución. No podrá autorizarse cuando solo pretenda ubicarse en planta baja.
5 Del Uso Industrial:
6 Los establecimientos menores que se ubiquen en predios con frente a Av. Revolución se autorizarán con una superficie máxima de 100m²; en el resto del distrito se podrán autorizar con una superficie de 150m².
7 Del Uso de Equipamiento y Servicios
Comercio y Servicios
- Las tiendas especializadas se autorizaran con una superficie de 180m².
- Tiendas especializadas de Servicios
En Grupo 2
- Reparación y mantenimiento: no se permitirán máquinas de tortillas ni aparatos frigoríficos.
En Grupo 3
- Alojamiento (hoteles y moteles). únicamente se autorizarán hoteles.
Educación y Cultura
En Grupo 2
- Academias o institutos: únicamente se autorizarán academias.
En Grupo 4
- Biblioteca, hemeroteca: estará condicionado a formar parte de un proyecto integral y/o cultural además de contar con el área de estacionamiento al interior del predio;
- Teatro y casa de la cultura: solo se autorizará el teatro.
Salud y Servicios Asistenciales
En Grupo 3
- Orfanatorio, hogar de indigentes y/o hogar de ancianos: únicamente se autorizará hogar de ancianos
Deporte y Recreación
En Grupo 2
- Parque, viveros únicamente se autorizará el uso de parque.
- Salones deportivos se permitirán todos a excepto de fútbol.
En Grupo 3
- Espectáculos Deportivos: se permitirán únicamente tenis, frontón y pelota basca;
- *Área de ferias, exposiciones, se permitirán las* actividades temporales de ferias y exposiciones para libros, artesanías, alimentos y bebidas, arte, construcción, caninos, vehículos automotores actividades tecnológicas y productivas y del vestido;

- Centros nocturnos: se autorizarán incluyendo los cafés cantantes sin espectáculos;
- Centros de esparcimiento: Unicamente se permitirán centros de espectáculos.

En Grupo 4

- Centros de convenciones estarán sujetos a presentar los estudios de geotecnia
- Comunicación y Transporte

En Grupo 3

- La cantidad de helipuertos estará sujeta a la autorización y ubicación de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT). El uso de helipuerto podrá autorizarse únicamente cuando forme parte del mismo edificio.

Distrito 4.

1. Deberá restringirse cualquier acceso a los predios de las subsectores sobre la Av. Internacional Sur hasta que se desarrolle el proyecto de infraestructura vial conforme al plano No. 4R. Estructura vial propuesta así como el proyecto de infraestructura pluvial. No podrán autorizarse edificaciones fuera del alineamiento oficial de dicha avenida.
2. Para edificaciones nuevas se deberá respetar una servidumbre frontal a la Av. Internacional Sur de 7m.
3. Los predios que se ubiquen dentro del radio de influencia por riesgo de 200m, indicado en el plano No. 4-1, Potencial de riesgo por uso industrial y servicios medios: estarán condicionados a la factibilidad que establezcan las medidas de mitigación.
4. Del Uso Industrial :
   - Las actividades artesanales y establecimientos menores solo podrán instalarse en planta baja o primer nivel: los usos del segundo al cuarto nivel podrán ser habitacionales.
   - De las actividades artesanales únicamente se autorizarán establecimientos en los que se fabriquen alimentos caseros como pasteles, talleres de costura, bordado y tejido.
   - *De los establecimientos menores se autorizarán todos los enunciados en este* Programa a excepción de talleres de madera, carrocería y auto detallado, textiles, establecimiento de fabricación de alimentos caseros, venta al mayoreo con bodegas de almacenamiento y distribución de pinturas.
   - De las actividades de Industria de Bajo Riesgo únicamente se autorizarán bodegas.
5. Del Uso Equipamiento y Servicios

   Comercio y Servicios

   Tiendas especializadas Comercio

   En Grupo 1 se autorizarán en una superficie de hasta 50m²:
   - En Grupo 2 se autorizarán con una superficie de hasta 300 m² más a excepción de expendio de cerveza, implementos y equipos para gas doméstico y pescadería.
   - Del Grupo 3 se restringirán con una superficie de hasta 150m² a las siguientes: artículos de limpieza, artículos domésticos de hojalata, ferretería y material eléctrico, pinturas, hielo, refaccionaria, refacciones y accesorios para autos, y semillas y cereales.

     En Grupo 3 se permitirán los usos definidos en este Programa *con una superficie de hasta 300 m² con excepción de los usos de* accesorios de seguridad industrial y doméstica, agencia de autos, artículos y accesorios, cajas de cartón y materiales de empaque, compraventa de colorantes para curtiduría, cantinas y bares, y equipos hidráulicos. Talleres en general, venta y renta de instrumentos médicos ortopédicos y quirúrgicos, y mobiliario hospitalario.

   Tiendas especializadas Servicios.
   - *En Grupo 2 no se autorizarán establecimientos de* accesorios, refacciones y equipos neumáticos e hidroneumáticos, elaboración de anuncios, lonas y toldos luminosos, elaboración de tótulos, laboratorios médicos y dentales, regaderas y baños públicos, reparación de parabrisas, reparación de sinfonolas, tapicería: *los que se autoricen podrán contar con una superficie máxima de 150m².*
   - *En Grupo 3 no se autorizarán los usos de* adiestramiento de mascotas, agencias de autos con taller, peletería, renta de vehículos, servicios de grúas y hojalatería. *Los que se autoricen podrán contar con una superficie máxima de 300m².*

   En Grupo 2

   Alimentos preparados, solo podrán instalarse en los primeros niveles, los usos de los demás niveles podrán ser habitacionales, debiendo contar con acceso independiente; no se permitirán en predios con frente a callejones de servicio.

Tiendas institucionales y supermercado: solo se autorizara *supermercado* y estará condicionado a que solo exista únicamente 1 (uno) en el Distrito 4, con una superficie máxima de predio de hasta 5000 m² y una altura máxima de hasta 9m;

Reparación y mantenimiento, se permitirán todas con excepción de *máquinas de tortillas*; deberán contar con área de estacionamiento, carga y descarga al interior del predio; y podrán contar con una superficie máxima de 300 m².

En Grupo 2 y 3

Centros comerciales se autorizarán con una superficie no mayor a 2500m²

En Grupo 3

Alojamiento (hoteles y moteles): únicamente se autorizara *hotel*

Educación y Cultura

En Grupo 2

Escuela para atípicos, capacitación para el trabajo y/o tele secundaria: únicamente se autorizará *escuela para atípicos*.

En Grupo 4

Auditorio, jardín botánico y/o museo: únicamente se autorizará *museo* en el subsector.

Deporte y Recreación

En Grupo 2

Parque, viveros, el uso de *parque* se podrá autorizar en los subsectores donde exista una condicionante (C-N); sin embargo en ese mismo sector, los viveros podrán autorizarse .

En Grupo 3

Centros de esparcimiento, únicamente *videojuegos y futbolitos*;

Áreas de ferias y exposiciones podrán establecerse dentro de los *centros comunitarios* permitidos dentro de este Distrito con excepción de circos y palenques (ambos temporales) dentro de un centro comunitario donde se permitan.

6 Del Uso Especial

Gasolineras y/o centros de carburación: únicamente se autorizara centro de carburación en el subsector o en el resto del Distrito (revisar la matriz)

Distrito 5.

1 Los predios que se ubiquen dentro del radio de influencia por riesgo de 200m, indicado en el plano No. 44, Potencial de riesgo por uso industrial y servicios médicos; estarán condicionados a la factibilidad que establezcan las medidas de mitigación.

2 Los alimentos preparados con y sin venta de licor solo podrán instalarse en los primeros niveles de edificación, los usos del tercero al cuarto nivel podrá ser habitacionales siempre y cuando cuenten con acceso independiente.

3. Del Uso Industrial:

Microindustria.

- Actividades artesanales se autorizarán aquellas en las que se fabriquen alimentos caseros como pasteles, talleres de costura, bordado y tejido.
- *Los establecimientos menores se permitirán los descritos en este Programa con excepción de* talleres de madera, carrocería y auto detallado, moteles, establecimiento de fabricación de alimentos caseros, venta al mayoreo con bodegas de almacenamiento y distribución de pinturas.
- Estos solo podrán instalarse en planta baja, los niveles restantes únicamente podrán ser habitacionales, debiendo contar con acceso independiente

4. Uso Equipamiento y Servicios

Comercio y Servicios

Tiendas especializadas de Comercio

- En Grupo 1 se autorizaran todas las descritas en este *Programa* con una superficie de hasta 50m²
- En Grupo 2 se autorizaran a excepción de *artículos de limpieza, artículos domésticos de hojalata ferretería y material eléctrico, pinturas, hielo recreadoría, refacciones y accesorios para autos, semillas y cereales, expendio de cerveza, implementos y equipos para gas doméstico y pescadería*, con una superficie de 150m²
- En Grupo 3 no se autorizaran los usos de *accesorios de seguridad industrial y doméstica, agencia de autos, disfraces y accesorios, copias de cintas y materiales de empaque, compraventa de colorantes para cerámica, cortinas y barras, y equipos hidráulicos, herrajes en general, venta y renta de instrumentos médicos ortopédicos y quirúrgicos, mobiliario hospitalario*

Tiendas especializadas de Servicios:

- En Grupo 2 no se autorizarán los *accesorios refacciones y equipos neumáticos e hidroneumáticos, elaboración de anuncios, lonas y toldos luminosos, elaboración de rótulos, laboratorios médicos y dentales, regaderas y baños públicos, reparación de parabrisas, reparación de sinfonolas, tapicería*
- En Grupo 3 no se autorizarán *adiestramiento de mascotas, agencias de autos con taller, peletería, renta de vehículos, servicios de grúas y talabartería* una superficie máxima de 150m².

En Grupo 2

Tiendas institucionales, supermercados: se permitirá únicamente el uso de *supermercado*, condicionado a que solo exista únicamente 1 (uno) en el Distrito 5. Se autorizará en predios con frente a las calles 1ª, 2ª, 3ª, y las avenidas Venustiano Carranza, Arias Bernal; podrá contar con una superficie máxima de predio de hasta 2500m² y una altura máxima de hasta 9m.

Reparación y mantenimiento, se permitirán todas con excepción de *máquinas de tortillas*, deberán contar con área de estacionamiento, carga y descarga al interior del predio; y podrán contar con una superficie máxima de 300m²

En Grupo 3

Centro comercial: se autorizarán con una superficie de hasta 2500m²;

Alojamiento (hoteles, moteles): se permitirá únicamente el uso de *hotel de 3 estrellas*

Educación y cultura

Únicamente se autorizarán en el subsector 5.23 conforme al Proyecto de Regeneración y construcción del mirador y parque lineal definido en plano No. 51, *Proyectos Estratégicos*, (Revitalización de Rampa y Escalinata) se permitirán las actividades de *galería de arte, biblioteca, hemeroteca, jardín botánico, restaurant, cafetería, teatro al aire libre, actividades exposición de arte* y otros que contemple este *Programa*.

En Grupo 2

Templos, conventos, sindicatos y/o asociaciones: los sindicatos y/o asociaciones se podrán autorizar en todo el subsector, los templos y conventos no se autorizarán en predios con frente a vialidad que enuncie la condicionante respectiva

En Grupo 4

Auditorio, jardín botánico y/o museo, únicamente se autorizará *museo*.

biblioteca, hemeroteca: únicamente se autorizará el uso de *biblioteca*

Deporte y Recreación

En Grupo 2

Parque, viveros: el parque se podrá autorizar en todo el subsector, los viveros no se autorizarán en predios con frente a las vialidades que se enuncien en la condicionante respectiva.

salones y escuelas deportivas se permitirán todas a excepción de *fútbol y paintaje*.

En Grupo 3

- Las áreas de ferias y exposiciones (ambos temporales) podrán establecerse a excepción de circos y palenques dentro de un centro comunitario únicamente permitidos en este Distrito.
- Centros de esparcimiento: se permitirán únicamente *videojuegos y futbolitos*

Comunicación y Transporte

En Grupo 2

Los usos de estación de taxis y apeadero podrán autorizarse solamente 1 (uno de cada uno) en el Distrito 5, condicionado al estudio de impacto urbano que deberá elaborar el particular (promotor) y deberá presentar la opinión técnica por parte del IMPlan y la DVT

Distrito 6.

1. Los subsectores de este Distrito que se ubican en el Polígono de Densificación son: 6.1, 6.2, 6.3, 6.4, 6.5, 6.6, 6.7, 6.8, 6.9, 6.10, 6.13, 6.14 y 6.15.
2. En la subsector 6.12 no se permitirá otro uso que el de equipamiento del Parque.
3. En la zona aledaña al Parque Teniente Guerrero se podrán permitir actividades complementarias al Proyecto definido en el plano No. 51, Proyectos Estratégicos, (Revitalización de Rampa y Escalinata) de Regeneración y construcción del mirador y parque lineal, descrito para el Distrito 5
4. Los usos de consultorio, clínica deberán ubicarse agrupadas, en conjunto de servicios médicos, etc.
5. Del Uso Industrial:

   Microindustria

- *Las actividades artesanales se permitirán aquellas en los que se* fabriquen alimentos caseros como pasteles, talleres de costura, bordado y tejido.
- *De los establecimientos menores se permitirán únicamente* talleres de costura, sastrerías y reparación de ropa, talleres de encuadernación de libros, revelado de fotografía, talleres de joyería, tintorería y limpiaduría, *con una superficie como máximo de 100m².*

6. Uso Equipamiento y Servicios

Comercio y Servicios

- Tiendas especializadas Comercio
- En Grupo 1 se autorizarán todos a excepción de mercado sobre ruedas; con una superficie de 180 m².
- En Grupo 2 se permitirán todas las enunciadas en este Programa, con una superficie de 180 m².
- *En Grupo 3 se permitirán* acuarios, antigüedades, artesanías, artículos para decoración, artículos de dibujo, artículos de plástico y madera, artículos para manualidades, boutique, cafetería con Internet, compraventa de aparatos para sordera, cristalería, disqueras, droguería, herbolaria y homeopática, accesorios de computación, joyería, librería, muebles, productos para repostería, relojería, telefonía e implementos celulares, trofeos y reconocimientos de cristal metálico; *con una superficie de 180 m².*
- *Para la* venta y renta de instrumentos médicos, ortopédicos, quirúrgicos y mobiliario hospitalario, *la superficie podrá ser de hasta 300 m².*

Tiendas especializadas Servicios

En Grupo 1 se autorizarán calcomanías, calzado y artículos de piel, dulces caramelos y similares, pasteles, piñatas y yogur, *la superficie podrá ser de hasta 180 m².*

En Grupo 2 se permitirán sanitarios públicos, bases de madera para regalo, foto estudio, laboratorios médicos y dentales, lavandería, pedicuristas, peluquería y estéticas, grabaciones de audio y video, mensajería y paquetería, *con una superficie de hasta 180 m².*

- *Reparación y mantenimiento, no se permitirán* máquinas de tortillas ni aparatos frigoríficos.

En Grupo 3

- Centros comerciales tendrán una superficie de 2500m² con excepción del subsector 6.27 donde se podrá autorizar con una superficie máxima de 5000m².
- Tiendas de autoservicio y departamentos: únicamente se autorizarán tiendas de autoservicio. (Alojamiento (hoteles y moteles): únicamente hoteles de 3 estrellas como mínimo.

Educación y Cultura

En Grupo 2

- Academias o institutos: únicamente se autorizarán academias;
- Templos, conventos, sindicatos y/o asociaciones: únicamente templos
- Auditorio, jardín botánico y/o museo: únicamente se autorizarán auditorio y museo.

Salud y Servicios Asistenciales

En Grupo 2

- Consultorio, dispensario y veterinaria: no se permitirán veterinarias, deberán ubicarse agrupadas, en conjunto de servicios médicos, etc

Deporte y Recreación:

En Grupo 2

- Parque, viveros: únicamente se permitirán viveros, incluyendo el subsector 6.12,
- Centro social, centro recreativo o comunitario: únicamente centro social.

En Grupo 3

- *Espectáculos deportivos*, únicamente tenis, frontón, arenas de box y lucha libre.
- Centros nocturnos únicamente se permitirán los establecimientos de bar turístico y restaurant bar sin música en vivo ni pista de baile (no table dance), condicionado a ubicarse dentro de centros comerciales y como máximo por centro comercial se autorizará uno (1).
- Centros de esparcimiento se permitirán los usos de billares y boliches únicamente en centros comerciales

Comunicación y Transporte

En Grupo 4

- Terminal de transporte turístico y/o turístico: únicamente se permitirá terminal turística

Distrito 7.

1. Los subsectores de este Distrito que se ubican en el Polígono de Densificación son, 7.2, 7.4, 7.7, 7.10, 7.11, 7.14, 7.15, 7.18 y 7.19

4. ESTRATEGIA

2 Los usos que se autoricen en la subsector 7.1 estarán condicionados a integrarse al proyecto no. 9 Impulso a actividades turísticas, definido en el plano No. 51, Proyectos Estratégicos.

3 La subsector 7.27 estará sujeta a un proyecto integral de imagen urbana, diseño y de ingeniería vial una vez que se autorice el uso de terminal de transporte urbano de autobuses.

4 Para las actividades en las que se establezca la condicionante de proyecto de integración vial, la autorización estará condicionada a presentar ante la autoridad correspondiente por parte del promotor el proyecto de integración vial, mismo que será evaluado por la autoridad correspondiente

5 Del Uso habitacional.

- El uso habitacional unifamiliar y multifamiliar, podrá instalarse a partir del segundo nivel.

6 Del Uso industrial:

Microindustria

- Actividades artesanales: se podrán autorizar los definidos este Programa a excepción de taller de fabricación a pequeña escala de cerámica; en el caso de venta deberá contar con acceso independiente.
- Industria de Bajo Riesgo: se permitirá únicamente el uso de bodegas de almacenamiento.

7. Del Uso Equipamiento y Servicios:

Comercio y Servicios

- Las tiendas especializadas se permitirán a excepción de cantinas y bares las enunciadas en este Programa con una superficie de 180 m². Las cantinas y bares se regirán conforme a los centros nocturnos que se dispongan para este Distrito.

En Grupo 2

- Tiendas institucionales,y supermercado y lavado de autos: cuando se autoricen predios con frente a las avenidas Madero, Negrete, Blvr. Sánchez Taboada están condicionados a presentar el proyecto de integración vial, mismo que deberá presentar la opinión técnica del IMPlan:
- Centro comercial se autorizará con una superficie de hasta 5000 m².
- Talleres de reparación y mantenimiento: únicamente se permitirán los relacionados con electrodomésticos, televisiones, computadoras, videos, máquinas de escribir, de coser, lavadoras, etc., no los relacionados con talleres mecánicos

En Grupo 3

- Tiendas de autoservicio y departamentales: estarán condicionados a presentar el proyecto de integración vial que será evaluada por la autoridad correspondiente, se autorizará con una superficie de hasta 180 m².
- Alojamiento (hoteles y moteles) únicamente se autorizarán hoteles de 3 estrellas como mínimo

En Grupo 4

- Mercado público y de abastos condicionado a presentar el proyecto de integración vial (maniobras, carga y descarga al interior del predio, horarios, acceso de entrada y salida del predio al flujo vehicular, etc.) así como cumplir con los lineamientos de imagen urbana que señale este Programa.

Deporte y Recreación:

En Grupo 2

- Salones deportivos: se permitirán los usos definidos dentro de este Programa con excepción de fútbol

En Grupo 3

- Las ferias y exposiciones (ambas temporales) únicamente podrán autorizarse en áreas con plaza cívica y explanadas;

Centros Nocturnos: únicamente se permitirán los establecimientos de bar turístico y restaurant bar sin música en vivo ni pista de baile (no table dance) dentro de centros comerciales

Centros de Esparcimiento: únicamente se autorizarán en centros comerciales

Comunicación y Transporte

En Grupo 2

- Estación de taxis: únicamente se autorizará el uso de sitio.

Tabla No. 77. Resumen de superficies para usos de suelo

Uso	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Industrial							
Actividades artesanales	No aplica	100m²	No aplica	100m²	100m²	100m²	100m²
Establecimientos menores							
- Bodegas y almacenes	No aplica	No aplica	100-150m²	100m²	No aplica	No aplica	180-300m²
Equipamiento y Servicios							
Comercio y Servicios							
T. Especializadas Grupo I							
- En general	100m²	100m²	180m²	50m²	50m²	180m²	180m²
T. Especializadas Grupo II							
- En general	100m²	100m²	180m²	150-300m²	150m²	180-300m²	180m²
- Tiendas institucionales	100m²	100m²	180m²	5000m²	2500m²	2500-5000m²	2500-5000m²
- Supermercado	800m²	800m²	800m²	800m²	2500m²	800m²	2500m²
- Reparación y mantenimiento	100m²	100m²	180m²	300m²	300m²	200m²	300m²
- Centro comercial	800m²	300m²	2500m²	2500m²	2500m²	2500-5000m²	5000m²
T. Especializadas Grupo III							
- En general	300m²	100m²	300m²	300m²	150m²	300m²	300m²
- Tiendas de autoservicio	300m²	300m²	300m²	300m²	300m²	300m²	300m²
T. Especializadas Grupo IV	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	Sujeto a Opinión Técnica

Condicionantes de uso de suelo (referidas en las Matrices de Compatibilidad).

C1 A excepción de predios colindantes a la Calle José María Larroque; deberá respetar una franja frontal de 3m

C2 únicamente se autorizarán talleres de costura, sastrería y reparación de ropa; talleres de joyería; revelado de fotografía; tintorería y limpiaduría.

C3 únicamente se autorizarán en predios con frente a Calle José María Larroque. No se permitirá la instalación de carteleras espectaculares en la edificación.

C4 La integración vial se realizará a través de la Calle Xicoténcatl exclusivamente. No se permitirá la instalación de carteleras espectaculares en la edificación.

C5 Deberá presentar un proyecto en el que se defina la imagen urbana acorde con las perspectivas físicas del distrito.

C6 Condicionados a establecerse en centros comerciales.

C7 Se podrán tener actividades complementarias de acuerdo a lo que se establezca en el Plan Maestro para el cruce fronterizo, mismo que se autorizará los tres ordenes de gobierno

C8 Unicamente en predios con frente a Calle José María Larroque.

C9 Condicionado a la aprobación y evaluación del proyecto integral por los tres ordenes de gobierno.

C10 Se permitirán las enunciadas en este *Programa* con excepción de ebanistería y tallado de madera y orfebrería

C11 En predios con frente a Av. Revolución se permitirán las enunciadas en este *Programa* con excepción de ebanistería y tallado de madera y orfebrería.

C12 únicamente se permitirá la actividad de establecimientos menores tales como talleres de artesanías de piel y madera, tlapalería; taller de costura, sastrería y reparación de ropa; tintorería y limpiaduría.

C13 Se permitirá la actividad de establecimientos menores tales como talleres de artesanías de piel y madera, tlapalería; taller de costura, sastrería y reparación de ropa, tintorería y limpiaduría; talleres de joyería y revelado de fotografía.

C14 se permitirán talleres de artesanías de piel y madera, tlapalería, costura, sastrería y reparación de ropa, tintorería y limpiaduría; talleres de joyería y revelado de fotografía; únicamente en predios con frente a Av. Revolución.

C15 Se permitirán talleres de joyería y revelado de fotografía, talleres de artesanías de piel y madera, tlapalería; talleres de costura, sastrería y reparación de ropa, tintorería y limpiaduría; únicamente en predios con frente a

Av. Revolución.

C16 Se permitirán:

Tiendas especializadas de Comercio:

Del Grupo 1, todas.

Del Grupo 2, todas *a excepción de carnicería, expendios, ferretería, y material eléctrico, hielo, implementos y equipos para gas doméstico, pescadería, pinturas, pollería, productos de plástico desechables, refacciones y accesorios para autos, semillas y cereales, viveros y videojuegos.*

Del Grupo 3, *acuartos, antigüedades, artesanías, artículos de dibujo, artículos para decoración, artículos para manualidades, boutique, cafetería (con lectura y Internet), cantinas y bares (bar turístico y café cantante), compra y venta de aparatos para sordera, cristalería, discoteca, equipos y accesorios de computación, joyería y bisutería, librería, muebles finos y artesanales, relojería, tabaquería, telefonía y implementos celulares; trofeos y reconocimientos de cristal, metálicos, etc.*

Tiendas especializadas de Servicios

Del Grupo 1, se permitirán todos.

Del Grupo 2, se permitirán los *baños y sanitarios públicos, bases de madera para regalo, cerrajería, escudos y distintivos de metal y similares, foto estudio, pedicurista, peluquería, estéticas y salones de belleza, regaderas y baños públicos.*

Del Grupo 3, se permitirán *alquiler de lonas, toldos, sillas, mesas etc., grabaciones de audio y video, mensajería y paquetería, peletería (artículos de piel fina), y talabartería.*

Del Grupo 4, únicamente se permitirá la *renta de vehículos*

C17 Se permitirán las mismas que en la condicionante anterior (C16) con excepción del Grupo 4 donde la *renta de vehículos* no se podrá autorizar en predios con frente a Av. Revolución, en el resto del subsector donde se autorice podrá contar con una superficie mayor a 100 m².

C18 Se permitirán

Tiendas especializadas de Servicios:

Del Grupo 4, únicamente la *renta de vehículos.*

C19 Se autorizarán en predios con frente a Av. Revolución

Tiendas especializadas de Comercio

Las definidas en la condicionante (C18) además de las definidas para los Grupos 1,2 y 3.

Tiendas especializadas de Servicios se autorizaran con excepción del Grupo 4.

C20 No podrá autorizarse *comida rápida ni restaurantes*

C21 En predios con frente a Av. se autorizarán únicamente las actividades de cafetería, taquería, antojitos mexicanos.

C22 en predios con frente a las avenidas Aldrete, Revolución se autorizarán las *actividades de cafetería, taquería antojitos mexicanos, comida rápida ni restaurantes*

C23 No se autorizarán *actividades de cenaduría, rosticería, cocina económica* en predios con frente a las calles Aldrete, 1ª.

C24 No se autorizarán *actividades de cenaduría, rosticería, cocina económica* en predios con frente a Calle 1ª.

C25 No se autorizarán *actividades de cenaduría, rosticería, cocina económica* en predios con frente a la Calle 1ª, Av. Revolución

C26 No se autorizarán en predios con frente a la Av. Revolución.

C27 No se autorizarán en predios con frente a Av. Aldrete.

C28 No se autorizarán en predios con frente a las avenidas Aldrete, Revolución

C29 No se autorizarán en predios con frente a las avenidas Aldrete, Coahuila

C30 No se autorizarán en predios con frente a la Av. Coahuila.

C31 No se autorizarán en predios con frente a las avenidas Revolución, Coahuila.

C32 No se autorizarán en predios con frente a las calles 1ª, Coahuila.

C33 No se autorizarán en predios con frente a las avenidas Revolución, Coahuila, Calle 1ª

C34 No se autorizarán en predios con frente a Calle 1ª.

C35 Condicionado a que el promotor elabore el Estudio de Impacto Urbano; mismo que requerirá la opinión técnica del IMPlan. La integración vial se realizará por Av. Aldrete.

C36 No se autorizarán en predios con frente a Av. Revolución, excepto cuando se ubiquen dentro de un centro comercial.

C37 Se podrán autorizar únicamente en predios con frente a Av. Baja California.

C38 Condicionado a presentar el proyecto de integración vial

C39 Únicamente se autorizarán *clubes sociales y salones de fiestas.*

C40 Solo podrán autorizarse *clubes sociales, salones de fiestas infantiles y salones de fiestas en general*

4. INSTRUCCIÓN

C41 Para los predios con frente y/o acceso a Av. Revolución no se permitirán *cafés cantantes con espectáculos*

C42 Unicamente se autorizarán los *billares y boliches*.

C43 Unicamente se autorizarán los *videojuegos y futbolitos*.

C44 Unicamente podrán autorizarse en los predios con frente a Av. Revolución; además deberán establecerse en un local comercial.

C45 No se autorizará en predios con frente a la Av. Revolución; en el resto del subsector podrá autorizarse a partir del segundo nivel de edificación.

C46 En los predios con frente a Av. Revolución se permitirá unicamente *talleres de costura, sastrerías y reparación de ropa, talleres de encuadernación de libros, revelado de fotografía, talleres de joyería, tintorería y lavandería* con una superficie de 100m².

En el resto del subsector se permitirán todos los enunciados en este *Programa* con excepción de los *talleres de reparación y mantenimiento, alarmas, polarizados de autos e instalación de estéreos; carrocería y auto detallado, alarmas, polarizado de auto cristales*, con una superficie máxima de 150m².

C47 Se permitirán todos los enunciados en este *Programa* con excepción de los *talleres de reparación y mantenimiento, alarmas, polarizados de autos e instalación de estéreos, carrocería y auto detallado, alarmas, polarizado de auto cristales*, con una superficie máxima de 150 m².

C48 Se autorizarán los *establecimientos menores de carrocería y auto detallado, alarmas, polarizado de auto cristales*, debiendo presentar un proyecto de mejoramiento y organización espacial acorde con las disposiciones de imagen urbana establecidas en este *Programa*.

C49 En predios con frente Revolución se autorizarán

Tiendas especializadas de Comercio

Del Grupo 1, *expendios de libros y revistas, fruterías, jugos naturales y licuados; taquería;*

Del Grupo 2, *aguas frescas, paletas, artículos deportivos; artículos fotográficos; bazares; boutiques, bicicletas, calzado, centro de copiado, dulcería, estéticas de belleza, peluquerías, expendios de pan, expendios de lotería, florería, juguetería, lencería, venta de marcos, mercería, mueblería, nevería, papelería y artículos escolares, productos, regalos, vidrios y espejos*

Del Grupo 3, *acuarios, antigüedades, artesanías, artículos para decoración, boutique, cafetería con Internet, compraventa de aparatos para sordera, cristalería, disqueras, accesorios de computación, joyería, librería, relojería, tabaquería, telefonía e implementos celulares, trofeos y reconocimientos de cristal metálico.*

Tiendas especializadas de Servicios

Del Grupo 1, *se permitirán calcomanías, calzado y artículos de piel, dulces caramelos y similares, pastelés, piñatas y yogur;*

Del Grupo 2, *sanitarios públicos, bases de madera para regalo, foto estudio pedicuristas, peluquería y estéticas,*

Del Grupo 3, *grabaciones de audio y video, mensajería y paquetería, peletería*

C50 En predios con frente a Av. Revolución se autorizarán las tiendas especializadas enunciadas en la condicionante (C49) anterior; además que del Grupo 3 se autorizarán las actividades de *Agencias de autos con o sin taller, y, renta de vehículos*

C51 En predios con frente a Av. Revolución se autorizarán las tiendas especializadas enunciadas en la condicionante (c49) anterior; además que del Grupo 3 se autorizarán las actividades de *renta de vehículos*

C52 Se permitirán las enunciados en este con excepción de los siguientes:

Tiendas especializadas de Comercio

Del Grupo 2, *expendios de agua, carbón leña y lubricantes, implementos y equipos para gas doméstico, pescadería.*

Del Grupo 3, *acuarios y accesorios, cajas de cartón, materiales de empaque, cantinas y bares (ver los usos permitidos de centros nocturnos), compraventa de colorantes para curtiduría, drogueria, herbería y homeopatía, equipos hidráulicos, herrajes en general; venta y renta de instrumentos médicos, ortopédicos, quirúrgicos y mobiliario hospitalario.*

Tiendas especializadas de Servicios

Del Grupo 2, *elaboración de anuncios, letras y toldos luminosos, elaboración de rótulos; reparación de parabrisas y sinfonolas.*

Del Grupo 3, *adiestramiento de mascotas, renta de vehículos, y, renta de grúas.*

C53 Igual que condicionante (C52) anterior con excepción de que en Tiendas especializadas de Servicios, del Grupo 3 se permitirán además la *renta de vehículos*

C54 Igual que condicionante (C53) anterior con excepción de que en Tiendas especializadas de Servicios, del Grupo 3 no se permitirán además la *renta de vehículos*

C55 se autorizarán únicamente *cafetería, taquería y antojitos mexicanos* en predios con frente a Av. Revolución.

Plaza Santa Cecilia. Calle 2ª.

C56 Se autorizarán en predios con frente a Av. Revolución únicamente *cafetería, taquería y antojitos mexicanos*, con frente a Madero, *todos los usos*, con frente a Av. Puente México, Calle 2ª: *todos a excepción de cenaduría, rosticería, cocina económica*

C57 Se autorizarán en predios con frente a Av. Puente México, Calle 2ª: *todos a excepción de cenaduría, rosticería, cocina económica*

C58 Se autorizarán en predios con frente a Calle 2ª: todos a excepción de cenaduría, rosticería, cocina económica.

C59 Se autorizarán en predios con frente a Av. Revolución: *únicamente cafetería, taquería y antojitos mexicanos*; en predios con frente a las calles Constitución, 2ª, 3ª: *todos a excepción de cenaduría, rosticería, cocina económica*

C60 Se autorizarán en predios con frente a Av. Revolución: únicamente cafetería, taquería y antojitos mexicanos; con frente a Av. Madero: todos; y con frente a Calle 3ª: todos a excepción de cenaduría, rosticería, cocina económica.

C61 Se autorizarán en predios con frente a las calles 2ª, 3ª: todos a *excepción de cenaduría, rosticería, cocina económica.*

C62 Se autorizarán en predios con frente a las calles Constitución, 3ª, 4ª: todos a excepción de *cenaduría, rosticería, cocina económica.*

C63 *Se autorizarán en predios con frente a Av. Revolución: únicamente* cafetería, taquería y antojitos mexicanos; *con frente a Constitución*, Calle 3ª todos *a excepción de* cenaduría, rosticería, cocina económica.

C64 *Se autorizarán en predios con frente a Av. Revolución: únicamente* cafetería, taquería y antojitos mexicanos; *con frente a Madero*: todos

Con frente a las calles 3ª, 4ª: todos a excepción de *cenaduría, rosticería, cocina económica*

C65 Se autorizarán en predios con frente a las calles 4ª, 5ª, Constitución: todos a excepción de *cenaduría, rosticería, cocina económica.*

C66 Se autorizarán en predios con frente a Av. Revolución: únicamente *cafetería, taquería y antojitos mexicanos*, con frente a Constitución, Calle 4ª, Calle 5ª: todos a excepción de *cenaduría, rosticería, cocina económica.*

C67 Se autorizarán en predios con frente a Av. Revolución: únicamente *cafetería, taquería y antojitos mexicanos*; con frente a Madero: *todos*; con frente a Calle 4ª, 5ª,: *todos a excepción de cenaduría, rosticería, cocina económica*

C68 Se autorizarán en predios con frente a Av. Constitución, Calle 5ª: todos a excepción *de cenaduría, rosticería, cocina económica*

C69 Se autorizarán en predios con frente a Av. Revolución: únicamente cafetería, taquería y antojitos mexicanos; con frente a Av. Madero, todos; con frente a Calle 5ª: todos a excepción de cenaduría, rosticería, cocina económica.

C70 Se autorizarán en predios con frente a Av. Madero: *todos*

C71 Se autorizarán en predios con frente a Av. Revolución, únicamente *cafetería, taquería y antojitos mexicanos*, con frente a Av. Madero: *todos*

C72 Se autorizarán en predios con frente a Av. Constitución: todos a excepción de *cenaduría, rosticería, cocina económica.*

C73 Se autorizarán en predios con frente a Av. Revolución: únicamente *cafetería, taquería y antojitos mexicanos*, con frente a Av. Constitución: todos a excepción de *cenaduría, rosticería, cocina económica.*

C74 Se autorizarán en predios con frente a Av. Constitución, todos a excepción de *cenaduría, rosticería, cocina económica.*

C75 Se autorizarán en predios con frente a Av. Revolución: únicamente *cafetería, taquería y antojitos mexicanos*, con frente a Av. Constitución: todos a excepción de *cenaduría, rosticería, cocina económica*

C76 *No se podrán autorizar en predios con frente a Av. Madero.*

C77 Unicamente se permitirán en predios con frente a Av. Madero.

C78 No se autorizará en predios con frente a Av. Puente México, Calle 2ª, Calle 3ª.

C79 No se autorizará en predios con frente a Calle 2ª

C80 No se autorizará en predios con frente a las calles 2ª, 3ª.

C81 No se autorizará en predios con frente a Calle 3ª

C82 Condicionado a respetar en su totalidad el inmueble meritorio existente en dicho subsector, con una superficie máxima de 2500 m².

C83 Únicamente se autorizarán tiendas de autoservicio en todo el subsector con excepción de predios con frente a Calle 2ª

C84 Se autorizarán siempre y cuando se ubiquen dentro de un centro comercial.

C85 Se autorizarán en predios con frente a Av. Puente México, Calle 2ª, siempre y cuando se ubiquen dentro de

4. ESTRATEGIA

un centro comercial.

C86 Las *tiendas de autoservicio* se autorizarán en predios con frente a las calles 2ª, 3ª; siempre y cuando se ubiquen dentro de un centro comercial. Las *tiendas de departamentos* se podrán autorizar en predios con frente a Av. Constitución.

C87 Las *tiendas de autoservicio* se autorizarán en predios con frente a Av. Revolución; calles 2ª, 3ª; siempre y cuando se ubiquen dentro de un centro comercial. Las *tiendas de departamentos* se podrán autorizar en predios con frente a Av. Constitución.

C88 Las *tiendas de autoservicio* se autorizarán en predios con frente a Av. Revolución. Calle 3ª; siempre y cuando se ubiquen dentro de un centro comercial. Las *tiendas de departamentos* se podrán autorizar en predios con frente a Calle 2ª.

C89 Las *tiendas de autoservicio* se autorizarán en predios con frente a las calles 2ª, 3ª; siempre y cuando se ubiquen dentro de un centro comercial. Las *tiendas de autoservicio* se podrán autorizar en predios con frente a Av. Revolución.

C90 Las *tiendas de autoservicio* se autorizarán en predios con frente a Calle 3ª siempre y cuando se ubiquen dentro de un centro comercial. Las *tiendas de departamentos* se podrán autorizar en predios con frente a Av. Constitución.

C91 Las *tiendas de autoservicio* se autorizarán en predios con frente a Av. Revolución, Calle 3ª; siempre y cuando se ubiquen dentro de un centro comercial. Las *tiendas de departamentos* se podrán autorizar en predios con frente a Av. Constitución.

C92 Las *tiendas de autoservicio* se autorizarán en predios con frente a Av. Revolución, Calle 3ª siempre y cuando se ubiquen dentro de un centro comercial.

C93 Las *tiendas de departamentos* se autorizarán en predios con frente a las avenidas Constitución, Niños Héroes.

C94 Las *tiendas de autoservicio* no se autorizarán en predios con frente a Av. Revolución a menos que se ubiquen dentro de un centro comercial; las *tiendas de departamentos* se autorizarán en predios con frente a Av. Constitución.

C95 Se autorizarán en predios con frente a Av. Revolución condicionados a ubicarse dentro de un centro comercial.

C96 Las *tiendas de autoservicio* no se autorizarán en predios con frente a Av. Revolución; las *tiendas de departamentos* se autorizarán en predios con frente a las avenidas Constitución, Niños Héroes.

C97 Las *tiendas de departamentos* se autorizarán únicamente en predios con frente a Av. Constitución.

C100 Unicamente se autorizarán en predios con frente a Av. Revolución.

C101 Se autorizarán en predios con frente a las avenidas Puente México, Revolución.

C102 Se autorizarán en predios con frente a Av. Puente México, Calle 1ª.

C103 Unicamente se autorizarán auditorio, museo; no se autorizarán en predios con frente a Calle 2ª.

C104 No se autorizarán en predios con frente a Calle 2ª; el auditorio no se autorizará en predios con frente a la Av. Revolución, Calle 1ª.

C105 No se autorizarán en predios con frente a Av. Madero, Calle 2ª; le auditorio no se autorizará en predios con frente a las avenidas Revolución, Puente Méxien

C106 No se autorizarán en predios con frente a Calle 2ª, el *auditorio* no se autorizará en predios con frente a Av. Puente México

C107 Los usos de *auditorio y museo* no se autorizarán en predios con frente a las calles 2ª, 3ª. El *auditorio* no se autorizará en predios con frente a Av. Revolución.

C108 Los usos de *auditorio y museo* no se autorizarán en predios con frente a Calle 2ª, Av. Madero. El *auditorio* no se autorizará en predios con frente a Av. Revolución, Calle 3ª. El *museo* no se autorizará en predios con frente a Calle 3ª.

C109 Los usos de *auditorio y museo* no se autorizarán en predios con frente a Calle 3ª. El *museo* no se autorizará en predios con frente a Av. Puente México.

C110 Los usos de *auditorio y museo* no se autorizarán en predios con frente a Calle 3ª, Av. Madero. El *auditorio* no se autorizara en predios con frente a las avenidas Revolución, Puente México.

C111 únicamente se autorizará el uso de *auditorio*. No se permitirá en predios con frente a Av. Revolución.

C112 Los usos de *auditorio y museo* no se autorizarán en predios con frente a Av. Madero. El *auditorio* no se autorizará en predios con frente a Av. Revolución.

C113 como complemento a las instalaciones culturales que se desarrollen en el edificio del Antiguo Palacio Municipal.

C114 No se permitirán en predios con frente a Av. Revolución; la *veterinaria*, se autorizarán en predios con frente en Av. Madero

C115 El uso de veterinaria se permitirá en predios con frente a Calle 8ª

C116 No se permitirán en predios con frente a Av. Revolución; la *veterinaria* se autorizarán en predios con frente a Calle 8ª

C117 No se permitirán en predios con frente a Av. Revolución; la *veterinaria* se autorizarán en predios con frente a Av. Madero, Calle 8ª.

C118 El uso de veterinaria se permitirá únicamente en predios con frente a las calles 8ª, 9ª.

C119 No se permitirán en predios con frente a Av. Revolución; la veterinaria se autorizarán en predios con frente a las calles 8ª, 9ª

C120 No se permitirán en predios con frente a Av. Revolución; la veterinaria se autorizarán en predios con frente a Av. Madero, calles 8ª, 9ª.

C121 No se permitirán en predios con frente a Av. Revolución; la veterinaria se autorizarán en predios con frente a las calles 9ª, 10ª

C122 No se permitirán en predios con frente a Av. Revolución; la veterinaria se autorizarán en predios con frente a Av. Madero, las calles 9ª, 10ª.

C123 No se permitirán en predios con frente a Av. Revolución; la veterinaria se autorizarán en predios con frente a Calle 10ª.

C124 No se permitirán en predios con frente a Av. Revolución; la veterinaria se autorizarán en predios con frente a Av. Madero, las calles 10ª, 11ª

C125 No se permitirán en predios con frente a Av. Revolución; la veterinaria se autorizarán en predios con frente a Av. Madero, Calle 11ª.

C126 Se podrá autorizar como complemento a las instalaciones culturales que se desarrollen en el Antiguo Palacio Municipal.

C127 No se autorizarán en predios con frente a Av. Madero.

C128 No se autorizarán en predios con frente a Av. Niños Héroes

C129 Se autorizará condicionado a integrarse a la DMC.

C130 Solo se permitirán en predios con frente a Av. Constitución.

C131 No se permitirá en predios con frente a Av. Miguel F. Martínez

C132 No se permitirá en predios con frente a las instalaciones de la gaseo

C133 Se autorizarán en predios con frente a las avenidas Coahuila, González Ortega.

C134 Se autorizarán en predios con frente a las avenidas Coahuila, 5 de Mayo, González Ortega.

C135 Se autorizarán en predios con frente a Av. Coahuila.

C136 Se autorizarán en predios con frente a Av. 5 de Mayo

C137 Se autorizarán en predios con frente a Av. González Ortega.

C138 Se autorizarán en predios con frente a las avenidas Coahuila, 5 de Mayo.

C139 Se autorizarán en predios con frente a las avenidas 5 de Mayo, González Ortega.

C140 Solo se permitirán en predios con frente a Av. Constitución.

C140 Se autorizarán en predios con frente a las calles Sánchez Ayala-Michoacán.

C141 Se autorizarán en predios con frente a las calles Sánchez Ayala-Michoacán, Baja California.

C142 Se autorizarán en predios con frente a las avenidas Baja California, Coahuila

C143 Se autorizarán en predios con frente a las Calle 1ª, Av. Coahuila.

C144 Condicionado a respetar el proyecto estratégico no. 18. Consolidación de parques de barrio definido en plano. No. 51. Proyectos Estratégicos.

C145 Se autorizarán en predios con frente a las avenidas Coahuila, 5 de Mayo, González Ortega

C146 Se autorizarán en predios con frente a las calles 1ª, Av. González Ortega.

C147 Se autorizarán en predios con frente a las avenidas González Ortega, 5 de Mayo, Calle 1ª

C148 Se autorizarán en predios con frente a Avenida 5 de Mayo, Calle 1ª

C149 Se autorizarán en predios con frente a las Calle 1ª, avenidas Coahuila, Mutualismo.

C150 Se autorizarán en predios con frente a las calles Sánchez Ayala-Michoacán, Miguel F. Martínez.

C151 Se autorizarán en predios con frente a Av. Arias Bernal

C152 Se autorizarán en predios con frente a las avenidas Baja California, Coahuila, Miguel F. Martínez

C153 Se autorizarán en predios con frente a las avenidas Coahuila, Arias Bernal.

C154 Se autorizarán en predios con frente a las avenidas Coahuila, Miguel F. Martínez

C155 No se autorizarán en predios con frente a Av. Carranza

C156 No se autorizarán en predios con frente a Av. González Ortega

C157 No se autorizarán en predios con frente a Av. 5 de Mayo

C158 No se autorizarán en predios con frente a Calle 1ª, Av. González Ortega.

C159 No se autorizarán en predios con frente a las Calle 1ª, avenidas González Ortega, 5 de Mayo

C160 No se permitirán en predios con frente las Calle 1ª, Av. 5 de Mayo

4. ESTRATEGIA

C161 Los templos no se autorizarán en predios con frente a Av. Carranza. En el subsector no se autorizarán conventos; los sindicatos y/o asociaciones podrán autorizarse.

C162 Los templos no se autorizarán en predios con frente a Av. González Ortega. En el subsector no se autorizarán conventos; los sindicatos y asociaciones podrán autorizarse.

C163 Los templos no se autorizarán en predios con frente a Av. 5 de Mayo. En el subsector no se autorizarán conventos; los sindicatos y asociaciones podrán autorizarse.

C164 Los templos no se autorizarán en predios con frente a las avenidas González Ortega, 5 de Mayo. En el subsector no se autorizarán conventos; los sindicatos y asociaciones podrán autorizarse.

C165 Los templos no se autorizarán en predios con frente a Calle 1ª. En el subsector no se autorizarán conventos; los sindicatos y asociaciones podrán autorizarse.

C166 Los templos no se autorizarán en predios con frente a Calle 1ª, Av. González Ortega. En el subsector no se autorizarán conventos; los sindicatos y asociaciones podrán autorizarse.

C167 Los templos no se autorizarán en predios con frente a las Calle 1ª, avenidas González Ortega, 5 de Mayo. En el subsector no se autorizarán conventos; los sindicatos y asociaciones podrán autorizarse.

C168 Se autorizarán únicamente sindicatos y/o asociaciones.

C169 No se permitirán en predios con frente a las avenidas González Ortega, 5 de Mayo.

C170 Se autorizarán en predios con frente a las calles 1ª, Av. Venustiano Carranza.

C171 Se autorizarán en predios con frente a las calles 2ª, Av. Arias Bernal.

C172 Se autorizarán en predios con frente a las calles 1ª, 2ª.

C173 Se autorizarán en predios con frente a Calle 1ª.

C174 Se autorizarán en predios con frente a Calle 2ª.

C175 Se autorizarán en predios con frente a las calles 2ª, 3ª, Av. Arias Bernal.

C176 Se autorizarán en predios con frente a las calles 1ª, 2ª, Av. Arias Bernal.

C177 Se autorizarán en predios con frente a Av. Venustiano Carranza.

C178 Los *alimentos preparados sin venta de licor* se autorizarán en los predios con frente a las calles 2ª, 3ª, Av. Arias Bernal. *Los alimentos preparados con venta de licor* únicamente se autorizarán en predios con frente a las calles 2ª, 3ª.

C179 *Los alimentos preparados sin venta de licor* se autorizarán en los predios con frente a las calles 1ª, 2ª. Los alimentos preparados con venta de licor únicamente se autorizarán en predios con frente a Calle 2ª.

C180 *Los alimentos preparados sin venta de licor* se autorizarán en los predios con frente a las calles 1ª, 2ª, Av. Arias Bernal. Los alimentos preparados con venta de licor únicamente se autorizarán en predios con frente a la Calle 2ª.

C181 *Los alimentos preparados sin venta de licor* se autorizarán en los predios con frente a las calles 1ª, Av. Venustiano Carranza.

C182 *Los alimentos preparados sin venta de licor* se autorizarán en los predios con frente a Av. Venustiano Carranza.

C183 *Los alimentos preparados sin venta de licor* se autorizarán en los predios con frente a Calle 1ª.

C184 *Los alimentos preparados sin venta de licor* se podrán autorizar en la modalidad de *restaurante* como complemento del Proyecto de Revitalización de Rampa y Escalinata definido en plano No. 51, *Proyectos Estratégicos*.

C185 Se autorizarán en predios con frente a las calles 2ª, 3ª.

C186 Se autorizarán en predios con frente a las calles 1ª y avenidas Carranza, Arias Bernal.

C187 Se autorizarán en predios con frente a Calle Tercero.

C188 No se autorizarán en predios con frente a las calles 1ª, Av. Carranza.

C189 No se autorizarán en predios con frente a las calles 1ª, avenidas Carranza, Arias Bernal.

C190 No se autorizarán en predios con frente a las calles 1ª, 2ª.

C191 No se autorizarán en predios con frente a las calles 1ª, 2ª, Av. Arias Bernal.

C192 No se autorizarán en predios con frente a las calles Arias Bernal, 2ª, 3ª, 4ª.

C193 No se autorizarán en predios con frente a Calle 4ª.

C194 Se autorizarán en predios con frente a Av. Cristóbal Colón.

C195 no se autorizarán en predios con frente a las calles 1ª, avenidas Carranza, Arias Bernal

C196 Se autorizarán en predios con frente calles 1ª, Av. Arias Bernal

C197 Podrá autorizarse a partir del segundo nivel.

C198 Se autorizarán en predios con frente a las calles 1ª, 2ª.

C199 Se autorizarán en predios con frente a Calle 2ª, Av. Niños Héroes; en predios con frente a Calle 3ª únicamente cuando se ubiquen dentro de centros comerciales.

C200 Se autorizarán en predios con frente a Av. Niños Héroes, por las calles 3ª, 4ª y podrán autorizarse únicamente

cuando se ubiquen dentro de centros comerciales.

C201 Se autorizarán en predios con frente a Av. Niños Héroes, y en los frentes de calles 4ª, 5ª únicamente cuando se ubiquen dentro de centros comerciales.

C202 Se autorizarán en predios con frente a Av. Niños Héroes.

C203 Se autorizarán en predios con frente a las calles 1ª, 2ª, Av. Niños Héroes.

C204 Se autorizarán en predios con frente a Calle 3ª siempre y cuando se ubiquen dentro de centros comerciales.

C205 Se autorizarán en predios con frente a las calles 3ª, 4ª siempre y cuando se ubiquen dentro de centros comerciales.

C206 Se autorizarán en predios con frente a Calle 2ª, Av. Niños Héroes

C207 Se autorizarán en predios con frente a Calle 5ª.

C208 Se autorizarán en predios con frente a las calles 5ª, 6ª.

C209 *No se autorizaran en predios con frente a Calles 5ª.*

C210 *No se autorizaran en predios con frente a las Calle 7ª, Av. Miguel F. Martinez.*

C211 Podrán autorizarse en los predios con frente a las avenidas 5 de Mayo, Mutualismo

C212 Podrán autorizarse en los predios con frente a las avenidas Mutualismo, Miguel F. Martínez

C213 Podrán autorizarse en los predios con frente a las avenidas Miguel F. Martinez, Niños Héroes

C214 Se podrán autorizar en predios con frente a Av. Mutualismo; no podrá tener acceso por Calle 2ª

C215 Se podrán autorizar en predios con frente a las avenidas Miguel F. Martinez, Mutualismo; no podrá tener acceso por Calle 2ª.

C216 Se podrán autorizar en predios con frente a las avenidas Niños Héroes, Miguel F. Martinez; no podrá tener acceso por Calle 2ª.

C217 Se podrán autorizar en predios con frente a las avenidas Miguel F. Martinez, Mutualismo; no podrá tener acceso por las calles 2ª, 3ª

C218 Sse podrán autorizar en predios con frente a las avenidas Niños Héroes, Miguel F. Martinez; no podrá tener acceso por las calles 2ª, 3ª.

C219 Se podrán autorizar en predios con frente a Av. Mutualismo, no podrá tener acceso por las calle 3ª, Av. 5 de Mayo.

C220 Se podrán autorizar en predios con frente a las avenidas Miguel F. Martinez, Mutualismo; no podrá tener acceso por Calle 3ª

C221 Se podrán autorizar en predios con frente a Av. Mutualismo.

C222 No se autorizarán en predios con frente a Av. Mutualismo; no podrá tener acceso por Calle 2ª

C223 No se autorizarán en predios con frente a las avenidas Miguel F. Martinez, Mutualismo; no podrá tener acceso por Calle 2ª.

C224 No se autorizarán en predios con frente a las avenidas Niños Héroes, Miguel F. Martinez, no podrá tener acceso por Calle 2ª.

C225 No se autorizarán en predios con frente a Av. Mutualismo; no podrá tener acceso por las calles 2ª, 3ª

C226 No se autorizarán en predios con frente a las avenidas Miguel F. Martinez, Mutualismo; no podrá tener acceso por las calles 2ª, 3ª

C227 No se autorizarán en predios con frente a las avenidas Niños Héroes, Miguel F. Martinez; no podrá tener acceso por las calles 2ª, 3ª

C228 No se autorizarán en predios con frente a Av. Mutualismo; no podrá tener acceso por las calles 3ª, Av. 5 de Mayo.

C229 No se autorizarán en predios con frente a las avenidas Miguel F. Martinez, Mutualismo; no podrá tener acceso por Calle 3ª.

C230 No se autorizarán en predios con frente a Av. Mutualismo.

C231 No se autorizarán en predios con frente a las avenidas Miguel F. Martinez, Mutualismo.

C232 No se autorizarán en predios con frente a las avenidas Niños Héroes, Miguel F. Martinez.

C233 No se autorizará en predios con frente a Calle 2ª; únicamente por las avenidas González Ortega, 5 de Mayo.

C235 no se autorizará en predios con frente a Calle 2ª; únicamente por las avenidas 5 de Mayo, Mutualismo.

C236 no se autorizará en predios con frente a Calle 2ª, únicamente por las avenidas Mutualismo, Miguel F. Martinez.

C237 no se autorizará en predios con frente a Calle 2ª; únicamente por Av. Miguel F. Martinez.

C238 no se autorizará en predios con frente a las calles 2ª, 3ª; únicamente por Avenida González Ortega.

C239 no se autorizará en predios con frente a las calles 2ª, 3ª, únicamente por las avenidas González Ortega, 5 de Mayo.

C240 no se autorizará en predios con frente a Calle 2ª, 3ª; únicamente por las avenidas 5 de Mayo, Mutualismo

C241 no se autorizará en predios con frente a las calles 2ª, 3ª; únicamente por las avenidas Mutualismo, Miguel F.

4. ESTRATEGIA

Martínez.

C242 no se autorizará en predios con frente a las calles 2ª, 3ª; únicamente por la Av. Miguel F. Martínez.

C243 no se autorizará en predios con frente a la Calle 3ª; únicamente por Av. González Ortega.

C244 no se autorizará en predios con frente a Calle 3ª; únicamente por las avenidas 5 de Mayo, Mutualismo.

C245 no se autorizará en predios con frente a la Calle 3ª; únicamente por las avenidas Mutualismo, Miguel F. Martínez.

C246 no se autorizará en predios con frente a Calle 3ª: únicamente por Av. Miguel F. Martínez.

C247 se autorizará en predios con frente a Calle 4ª.

C248 con una superficie de hasta 180m2 se podrán autorizar los establecimientos menores definidos este Programa con excepción de los talleres de reparación y mantenimiento que podrán autorizarse con superficies de hasta 300m2.

C249 se podrán autorizar los definidos este Programa, con una superficie de hasta 180m2, los talleres de reparación y mantenimiento no se permitirán.

C250 Se podrán autorizar los definidos este Programa a excepción de los talleres de reparación y mantenimiento con una superficie de hasta 180m2.Los talleres de reparación y mantenimiento con predios con frente a Blvr. Sánchez Taboada podrán instalarse en una superficie mayor cuando se agrupen actividades de este ramo (taller mecánico, eléctrico, frenos, etc.) previa factibilidad de integración vial.

C251 se podrán autorizar los definidos este *Programa* con una superficie de hasta 180m2 a excepción de los talleres de reparación y mantenimiento. Los talleres de reparación y mantenamiento con predios con frente a Blvr. Agua Caliente podrán instalarse en una superficie mayor cuando se agrupen actividades de este ramo (taller mecánico, eléctrico, frenos, etc.) previa factibilidad de integración vial.

C252 No se podrá tener integración vial (acceso y salida) por Blvr. Sánchez Taboada.

C253 No se podrá tener acceso y salida por las avenidas Madero, Negrete.

C254 No se autorizarán en predios con frente a Av. Negrete

C255 No se podrá tener acceso y salida por Blvr. Sánchez Taboada, Calle 10ª

C256 No se podrá tener acceso y salida por las calles 9ª Novena, Blvr. Sánchez Taboada.

C257 No se podrá tener acceso y salida por las calles 9ª,10ª y Av. Negrete.

C258 No se podrá tener acceso y salida por las calles 9ª,10ª.

C259 No se podrá tener acceso y salida por las Calle 10ª. Av. Negrete.

C260 No se podrá tener acceso y salida por la Calle 10ª

C261 Se autorizarán los enunciados en este Programa con excepción de rosticería, mariscos, restaurantes: todos se autorizarán sin venta de licor.

C262 Se autorizarán los enunciados en este Programa con excepción de rosticería, mariscos, restaurantes, se autorizarán con venta de licor

C263 Condicionada a integrarse al proyecto estratégico No. 9 Impulso a actividades turísticas definido en plano No. 51, *Proyectos Estratégicos*

C264 no se permitirá en los predios con frente a subsector 7.4

C265 no se permitirán en predios con frente a Blvr. Agua Caliente.

C266 no se autorizarán en predios con frente a las Calle 9ª, avenidas Madero, Negrete.

C267 no se autorizarán en predios con frente a las Calle 10ª, avenidas Madero, Negrete

C268 Únicamente podrán autorizarse en predios con frente a Av. Obregón

C269 No se podrá tener acceso y salida por las Calle 1ª. Blvr. Sánchez Taboada

C270 No se podrá tener acceso y salida por las Calle 3ª. Av. Negrete

C271 No se podrá tener acceso y salida por Av. Negrete, Blvr. Agua Caliente

C272 Deberá integrarse al proyecto estratégico proyecto estratégico No. 9 Impulso a actividades turísticas definido en plano No. 51, *Proyectos Estratégicos*

C273 no se permitirán predios con frente a las calles 9ª, 10ª. Blvr. Sánchez Taboada.

C274 No se podrá tener acceso y salida por las calles 10ª, Av. Madero

C275 No se permitirán predios con frente a los bulevares Agua Caliente, Sánchez Taboada.

C276 No se permitirán predios con frente a las avenidas Negrete, Madero, Blvr. Agua Caliente

C277 No se permitirán predios con frente a Blvr. Agua Caliente, Av. Madero.

C278 No se autorizarán en predios con frente a 9ª, Av. Negrete

C279 podrá autorizarse bar terraza siempre y cuando el área de terraza no colinde hacia la calle.

C280 Se permitirá en el predio sur del subsector condicionado a integrarse al proyecto estratégico No. 9 Impulso a actividades turísticas; la integración vial deberá adecuarse a la Calle 4ª.

C281 Se autorizará con accesos por Av. Quintana Roo, con una superficie de 3000m2; condicionada a presentar el proyecto de integración vial.

4. INSTRUCTIVO

C282 Condicionado a presentar la factibilidad técnica de la autoridad correspondiente (coordinación de las áreas de planeación, administración de la vía pública, áreas de transporte, etc.).

C283 condicionado a presentar la factibilidad del proyecto de integración vial (maniobras, carga y descarga al interior del predio, horarios, acceso de entrada y salida del predio al flujo vehicular, etc.) así como cumplir con los lineamientos de imagen urbana que señale este Programa. No podrá utilizar unidades de tractocamiones.

C284 Únicamente se autorizarán gasolineras. No se autorizará en predios con frente a Blvr. Agua Caliente, avenidas Madero, Negrete.

C285 Únicamente se autorizará centro de carburación en el subsector. No se permitirán en predios con frente a las avenidas Madero, Negrete.

C286 Únicamente se autorizará centro de carburación en el subsector. No se permitirán en predios con frente a Av. Negrete.

C287 Únicamente se autorizará centro de carburación en el subsector. No se permitirán en predios con frente a las avenidas Madero, Negrete; Calle 9ª.

C288 Únicamente se autorizará centro de carburación en el subsector. No se permitirán en predios con frente a Av. Negrete, Calle 9ª.

C289 Únicamente se autorizará centro de carburación en el subsector. No se permitirán en predios con frente a Calle 9ª.

C290 Únicamente se autorizará centro de carburación en el subsector. No se permitirán en predios con frente a Av. Negrete; calles 9ª, 10ª.

C291 Únicamente se autorizará centro de carburación en el subsector. No se permitirán en predios con frente a las calles 9ª, 10ª.

C292 Únicamente se autorizará centro de carburación en el subsector. No se permitirán en predios con frente a las avenidas Madero, Negrete; Calle 10ª.

C293 Únicamente se autorizará centro de carburación en el subsector. No se permitirán en predios con frente a Av. Negrete, Calle 10ª.

C294 Únicamente se autorizará centro de carburación en el subsector. No se autorizará en predios con frente a la Calle 10ª.

C295 Únicamente se autorizarán gasolineras, no se autorizará en predios con frente a Blvr. Agua Caliente, Av. Negrete.

C296 Únicamente se autorizará centro de carburación en el subsector. No se autorizará en predios con frente a Blvr. Agua Caliente.

4.5.3.4.Matriz de Compatibilidad

DISTRITO 1

USO		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
HAB	UNIFAMILIAR	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
	MULTIFAMILIAR	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
INDUSTRIAL	MICROINDUSTRIA																				
	ACTIVIDADES ARTESANALES	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
	ESTABLECIMIENTOS MENORES	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
	INDUSTRIA DE BAJO RIESGO																				
	BODEGAS DE ALMACENAMIENTO	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
EQUIPAMIENTO Y SERVICIOS	COMERCIO Y ABASTO																				
	TIANGUIS O MERCADO SOBRE RUEDAS	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
	TIENDAS ESPECIALIZADAS	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
	ALIMENTOS PREPARADOS	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
	TIENDAS INSTITUCIONALES SUPERMERCADOS	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
	LAVADO DE VEHICULOS	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
	EXPENDIOS DE LICOR O CERVEZA	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
	SUCURSALES DE BANCOS E INSTALACIONES CAJEROS	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
	BOLSA DE VALORES Y CASA DE BOLSA	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
	CASA DE CAMBIO	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
	FEDERACIONES SINDICATOS Y PANATAS	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
	INSTITUCIONES O UNIONES DE CREDITO	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
	CASAS DE OPERACION DE SOCIEDADES DE CREDITO	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
	DESPACHOS AGENCIAS OFICINAS PRIVADAS	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
	REPARACION Y MANTENIMIENTO	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
	AGENCIAS DE INHUMACIONES Y FUNERARIAS	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
	CENTRO COMERCIAL	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
	TIENDAS DE AUTOSERVICIO Y DEPARTAMENTAL	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
	MERCADO PUBLICO	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
	ALOJAMIENTO HOTELES Y MOTELES	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
	MERCADO DE ABASTOS	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
EQUIPAMIENTO Y SERVICIOS	EDUCACION Y CULTURA																				
	JARDIN DE NIÑOS	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
	PRIMARIA	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
	SECUNDARIA GENERAL O TECNOLOGICA	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
	ESCUELA PARA ATIPICOS CAPACITACION PARA EL TRABAJO VIA TELEVISION	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
	ACADEMIA COMERCIAL	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
	BACHILLERATO GENERAL O TECNOLOGICO	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
	TEMPLOS, CONVENTOS, SINAGOGAS Y ASOCIACIONES	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
	ESCUELA TECNICA O NORMAL DE MAESTROS	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
	GALERIAS DE ARTE	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
	LICENCIATURA O NORMAL O TECNOLOGICA	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
	POSGRADO	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
	BIBLIOTECA, HEMEROTECA	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
	MUSEO, JARDIN BOTANICO O ZOOLOGICO	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
	TEATRO Y CASA DE LA CULTURA	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
	SALUD Y SERVICIOS ASISTENCIALES																				
	UNIDAD DE URGENCIAS PUESTO DE SOCORRO	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
	CONSULTORIO DISPENSARIO VETERINARIO	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
	CLINICA	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
	CLINICA CON ESPECIALIDADES	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
	[illegible]	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
	MASAJES TERAPEUTICOS Y DE REHABILITACION	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
	CLINICA DE HOSPITALIZACION	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
	HOSPITAL GENERAL	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
	HOSPITAL DE ESPECIALIDADES	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
	CASA CUNA Y GUARDERIA INFANTIL	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
	ORFANATORIO MUSEO INTERNADOS Y O BODEGAS DE ARCHIVOS	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
	CENTRO DE INTEGRACION JUVENIL	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
	CENTROS ANTIRABICOS DE CONTENCION Y HOSPITALES VETERINARIOS	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
	HOSPITAL REGIONAL DE ESPECIALIDADES	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20

USO		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
	[redacted]																			
	PLAZA CIVICA ESPLANADAS	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	JARDIN VECINAL	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	JARDIN INFANTILO	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	CANCHAS DEPORTIVAS	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	PARQUE, VIVEROS	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	CINE	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	SALON DE FIESTAS	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	UNIDAD O CENTRO DEPORTIVO	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	CENTRO SOCIAL, CENTRO RECREATIVO O CD	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	SALON DEPORTIVO	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	ESCUELAS DEPORTIVAS	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	AREA DE FERIAS, EXPOSICIONES	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	ESPECTACULOS DEPORTIVOS	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	CENTROS NOCTURNOS	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	CENTROS DE ESPARCIMIENTO	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	CENTROS DE CONVENCIONES	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	[redacted]																			
	MINISTERIO PUBLICO ESTATAL Y FEDERAL	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	OFICINAS DE GOBIERNO MUNICIPAL, ESTATAL	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	DELEGACION MUNICIPAL	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	CARTA INTERNACIONAL	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	EMBAJADAS	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	[redacted]																			
	CASETA DE POLICIA	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	COMANDANCIA O SUBDELEGACION DE POLICIA	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	CENTRAL O SUBESTACION DE BOMBEROS	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	[redacted]																			
	AGENCIA Y SUCURSAL DE CORREOS	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	OFICINA DE TELEGRAFOS	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	ADMINISTRACION DE CORREOS	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	ADMINISTRACION DE TELEFONIA	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	CASETA TELEFONICA [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	ESTACION DE TAXIS	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	TERMINAL Y O ESTACIONAMIENTO DE CAMIO	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	ESTACIONAMIENTOS DE VEHICULOS LIGERO	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	ARCADERO	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	OFICINA DE TURISMO	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	TERMINAL DE TRANSPORTE URBANO AUTOP	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	TERMINAL DE TRANSPORTE [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
ESPECIALES	AGUAMANILAS O CENTROS DE CARBURADO	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

4. ESTRATEGIA

DISTRITO 2

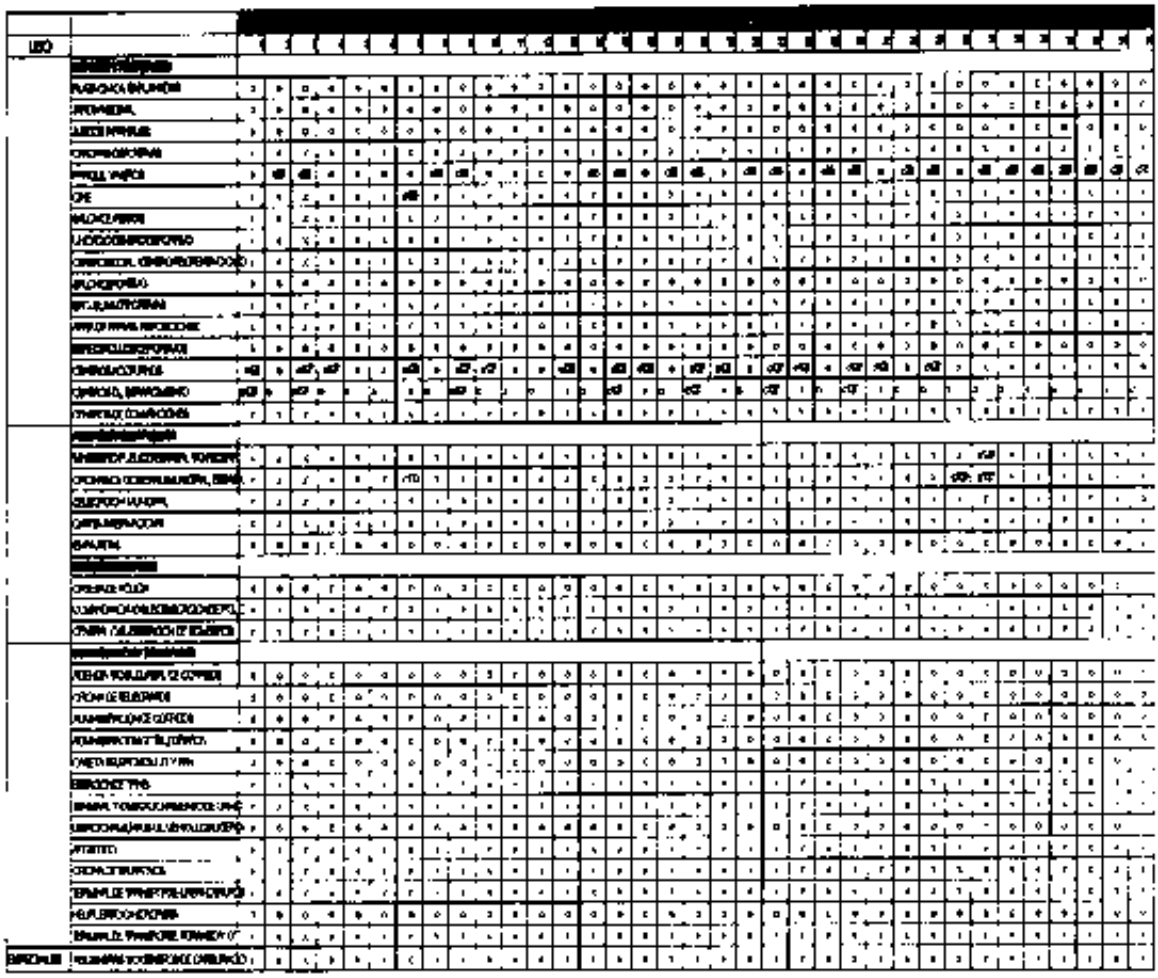
USO		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
HABITACIONAL	UNIFAMILIAR	D	C	I	I	D	D	E	I	I	I	I	I	I	I	I	A	I	A	A	B
	MULTIFAMILIAR	D	C	I	I	D	D	B	E	I	A	I	I	I	I	A	B	B	E	I	A
INDUSTRIAL	MICROINDUSTRIA																				
	ACTIVIDADES ARTESANALES	c16	c10	C	C	c16	c16	B	B	C	c10	c15	c15	c11	c15	c15	c15	c15	c15	c11	c12
	ESTABLECIMIENTOS MANUFACTUREROS	c17	c12	I	I	c13	c12	B	C	B	c12	C	B	c13	B	C	I	B	c14	c15	c11
	INDUSTRIA DE BAJO RIESGO																				
	BODEGAS Y ALMACENES	B	B	B	A	I	B	B	B	B	B	B	B	I	B	C	B	B	B	I	B
EQUIPAMIENTO Y SERVICIOS	COMERCIO Y SERVICIOS																				
	TIENDAS TIANGUIS Y MERCADOS PUBLICOS	I	B	B	B	I	B	B	B	B	C	C	B	C	B	C	B	I	B	B	I
	TIENDAS ESPECIALIZADAS	I	B	B	C	I	B	B	B	B	C18	C	B	C19	•	C18	C	I	C19	C11	C17
	ALIMENTOS PREPARADOS	c25	c20	c20	c22	c24	c20	c22	c22	B	c23	C	B	•	B	c24	c24	C	C	c26	c24
	TIENDAS INSTITUCIONALES SUPERMERCADOS	I	B	B	C	I	B	B	B	B	B	C	B	C	B	B	B	B	B	B	I
	LAVADO DE VEHICULOS	I	I	B	B	I	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	C	B	I	B	I
	EXPENDIOS DE LICOR O CERVEZA	I	I	B	B	I	B	B	B	C	B	C	I	c26	B	B	C	C	c28	B	B
	SUCURSALES DE BANCOS E INSTALACIONES BANCARIAS	I	I	B	B	I	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	I	I	B	I
	BOLSA DE VALORES Y CASA DE BOLSA	I	B	B	B	I	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B
	CASA DE CAMBIO	C	C	C	C	C	C	C	B	B	B	B	B	C	B	B	B	B	C	C	C
	FIDEICOMISOS, SEGUROS Y FIANZAS	C	C	C	C	C	C	C	B	B	B	B	B	C	B	B	B	B	C	C	C
	INSTITUCIONES O UNIONES DE CREDITO	B	I	B	B	B	C	B	B	B	B	I	B	B	B	B	B	B	C	I	B
	CASAS DE OPERACION DE TARJETAS DE CREDITO	C	B	B	B	B	B	I	B	B	B	I	B	I	B	B	B	B	B	B	B
	DESPACHOS, AGENCIAS, OFICINAS PRIVADAS	B	B	C	C	C	C	C	I	I	C	B	B	B	C	C	B	B	C	C	C
	REPARACION Y MANTENIMIENTO	C	c22	c26	c28	B	B	c28	c26	c28	c27	c30	c30	c31	c31	c32	c32	c33	c33	c33	c34
	AGENCIAS DE INFORMACIONES Y FUNERARIAS	B	B	I	I	B	B	B	B	B	I	B	B	I	B	B	B	B	B	I	B
	CENTRO COMERCIAL	B	c26	c26	I	I	B	C	B	I	C	I	B	I	B	C	B	B	B	I	B
	TIENDAS DE AUTOSERVICIO Y DEPARTAMENTOS	B	B	B	I	B	B	B	B	B	I	I	B	c26	I	B	B	B	c26	C	C
	MERCADO PUBLICO	B	B	B	I	I	B	C	B	I	B	B	B	I	I	B	B	B	B	B	B
	ALOJAMIENTO HOTELES Y MOTELES	B	B	B	C	c27	c27	c27	B	B	I	C	C	B	B	C	C	C	B	I	B
	MERCADO DE ABASTOS	I	B	B	I	B	B	B	B	B	B	B	B	I	I	C	I	B	B	I	I
EQUIPAMIENTO Y SERVICIOS	EDUCACION Y CULTURA																				
	GUARDERIA DE NIÑOS	I	B	C	I	I	B	B	C	I	I	B	C	B	B	C	I	B	B		I
	PRIMARIA	B	B	B	I	I	B	I	B	B	B	B	B	I	B	B	I	B	B		I
	SECUNDARIA GENERAL O TECNOLOGICA	I	I	B	B	I	B	B	B	B	I	B	B	B	B	C	B	B	B	I	I
	ESCUELA PARA ADULTOS CAPACITACION PARA EL TRABAJO EN EL NIVEL SECUNDARIA	I	I	B	C	I	I	I	B	B	I	B	B	B	B	C	I	I	I	C	I
	ACADEMIAS DE OFICIOS	B	B	B	I	I	B	I	B	B	c26	B	B	B	B	B	B	I	B	c26	I
	BACHILLERATO GENERAL O TECNOLOGICO	I	I	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	C	I	I	B
	TEMPLOS CONVENTOS SINDICATOS Y ASOCIACIONES	I	B	B	I	C	B	I	B	I	I	B	B	c26	I	B	B	B	c26	I	I
	ESCUELA TECNICA O INDUSTRIAL O MAGISTERIAL	I	I	B	B	B	I	I	I	I	B	I	I	B	I	B	B	B	I	B	B
	GALERIAS DE ARTE	B	I	B	I	B	I	B	B	I	I	I	I	I	B	B	B	B	B	I	B
	BIBLIOTECA GENERAL O TECNOLOGICA	B	I	I	I	I	I	B	B	I	I	I	I	I	I	I	I	B	B	I	I
	MUSEO	I	I	I	I	I	I	B	B	I	I	I	I	I	I	I	I	I	B	I	I
	CINOTECA O HEMEROTECA	B	I	I	I	I	I	B	B	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	B
	MUSEO PROGRAMA BOTANICO O ZOOLOGICO	I	B	I	I	I	I	B	I	I	c26	I	B	I	B	c28	I	I	I	B	I
	TEATRO, CASA DE LA CULTURA	B	B	I	I	I	I	B	B	I	I	B	B	B	B	I	I	I	I	B	I
	SALUD Y SERVICIOS ASISTENCIALES																				
	SERVICIO DE URGENCIAS PUESTO DE SOCORRO	B	B	I	I	B	B	B	B	B	B	B	I	B	B	B	B	B	B	B	B
	CONSULTORIO, DISPENSARIO Y VETERINARIA	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	I	I	I	I
	CLINICA	I	B	B	B	I	I	B	I	B	B	B	B	B	B	B	B	B	I	B	B
	CLINICA CON ESPECIALIDADES	I	B	B	B	B	I	B	I	I	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B
	SPA (TRATAMIENTOS DE BELLEZA Y BIENESTAR)	B	I	B	B	B	I	I	I	B	B	B	B	B	B	B	I	B	B	B	B
	MASAJES TERAPEUTICOS Y DE REHABILITACION	I	I	B	B	I	I	I	I	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B
	CLINICA CON HOSPITALIZACION	B	I	B	B	B	I	B	I	B	B	B	B	B	I	B	B	B	B	B	B
	INFIRMERIA GENERAL	B	I	B	B	B	B	B	I	I	I	B	I	B	I	B	B	B	B	I	B
	HOSPITAL DE ESPECIALIDADES	B	I	B	B	B	I	B	I	I	I	I	I	I	I	B	B	B	B	I	B
	CASA DONATIVO QUINTANA ARANTH	B	B	I	B	B	I	I	B	I	I	I	I	B	I	B	I	B	B	I	I
	ORFANATORIO, HOGAR DE INGRESANTES Y HOGAR DE ANCIANOS	B	B	I	B	B	B	I	I	I	I	I	I	B	I	I	B	B	B	I	I
	CENTRO DE INTEGRACION JUVENIL	B	I	I	I	B	B	B	I	I	B	I	I	B	I	B	I	B	B	B	I
	CENTROS ANTIRRABICOS, OFICINA PENITENCIARIA Y HOSPITALES VETERINARIOS	B	I	I	B	I	B	B	I	I	B	I	I	I	I	B	I	B	B	B	I
	HOSPITAL REGIONAL DE ESPECIALIDADES	B	I	I	B	I	B	B	I	I	B	I	I	I	I	B	B	I	B	B	I

USO		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
	[redacted]																				
	PLAZA CIVICA, EXPLANADAS	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	JARDIN VECINAL	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	JUEGOS INFANTILES	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	CANCHAS DEPORTIVAS	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	PARQUE, VIVERIOS	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	CINE	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	SALON DE FIESTAS	C38	C38	[illegible]	[illegible]	C38	C38	[illegible]	[illegible]	[illegible]	C40	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	C42	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	UNIDAD O CENTRO DEPORTIVO	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	CENTRO SOCIAL, CENTRO RECREATIVO O CO	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	BALON DEPORTIVO	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	ESCUELAS DEPORTIVAS	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	AREA DE FERIAS, EXPOSICIONES	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	ESPECTACULOS DEPORTIVOS	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	CENTROS NOCTURNOS	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	CENTROS DE ESPARCIMIENTO	C43	C43	[illegible]	[illegible]	C43	C43	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	C44	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	C41	C41	[illegible]	[illegible]
	CENTROS DE CONVENCIONES	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	C42	C42	C42	[illegible]	C43	C42	C42	C42	C41	[illegible]
	[redacted]																				
	MINISTERIO PUBLICO ESTATAL Y/O FEDERAL	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	OFICINAS DE GOBIERNO MUNICIPAL, ESTATA	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	DELEGACION MUNICIPAL	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	CARTA INTERNACIONAL	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	EMBAJADAS	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	[redacted]																				
	CASETA DE POLICIA	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	COMANDANCIA O SUBDELEGACION DE POLI	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	CENTRAL O SUBESTACION DE BOMBEROS	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	[redacted]																				
	AGENCIA Y/O SUCURSAL DE CORREOS	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	C44	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	C44	[illegible]	[illegible]
	OFICINA DE TELEGRAFOS	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	C44	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	C44	[illegible]	[illegible]
	ADMINISTRACION DE CORREOS	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	ADMINISTRACION DE TELEGRAFOS	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	CASETA TELEFONICA LOCAL Y FAX	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	ESTACION DE TAXIS	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	TERMINAL Y/O ESTACIONAMIENTO DE CAMIO	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	ESTACIONAMIENTOS DE VEHICULOS LIGERO	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	APEADERO	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	OFICINA DE TRAFICO	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	TERMINAL DE TRANSPORTE URBANO/AUTOB	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	HELIPUERTO O HIDROPISTA	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	TERMINAL DE TRANSPORTE FOCANO T.D.T.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
ESPECIALES	ALMACENES Y/O CENTROS DE CARGA/PAQ	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

4. ESTRATEGIA

DISTRITO 3

| USO | | |



4. ESTUDIO ESTADISTICO

DISTRITO 4

| USO | | |

USO																																
	[illegible]																															

EL ENTRAMADO

DISTRITO 5

USO		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
HAB	UNIFAMILIAR	I	P	P	P	P	B	C	P	I	P	B	P	B	O	B	C	A	B	P	I	I	P	I
	MULTIFAMILIAR	I	P	P	I	P	B	A	A	I	P	B	B	B	O	B	C	P	B	P	I	A	A	P
INDUSTRIAL	MICROINDUSTRIA																							
	ACTIVIDADES APROPIADAS	I	I	P	P	B	P	I	I	c1/2	c1/2	c1/2	c1/2	I	P	B	c1/4	c1/4	c1/4	c1/2	c1/4	c1/2	c1/2	I	P
	ESTABLECIMIENTOS MENORES	I	I	P	P	B	P	I	I	c1/2	P	C	P	I	P	B	c1/4	c1/4	c1/4	c1/2	c1/4	c1/4	c1/4	I	P
	INDUSTRIA DE BAJO RIESGO																							
	BODEGAS Y ALMACENES	I	P	P	P	P	P	I	I	I	P	P	B	I	B	B	I	P	P	I	I	I	P	I	P
EQUIPAMIENTO Y SERVICIOS	COMERCIO Y ABASTO																								
	TIANGUIS O MERCADO SOBRE RUEDAS	I	P	P	P	P	I	I	P	C	P	P	P	I	P	B	I	P	P	I	I	P	P	P	P
	TIENDAS ESPECIALIZADAS	c1/2	c1/2	c1/2	c1/2	B	P	I	I	c1/2	c1/2	c1/2	c1/2	P	B	c1/2	c1/2	c1/2	c1/2	c1/2	c1/2	c1/2	P	P	P
	ALIMENTOS PREPARADOS	c1/2	c1/2	c1/2	c1/2	P	P	I	P	c1/2	c1/2	c1/2	c1/2	P	c1/2	c1/2	c1/2	c1/2	c1/2	c1/2	c1/2	c1/2	P	P	c1/2
	TIENDAS INSTITUCIONALES SUPERMERCADOS	P	P	P	P	P	P	I	P	P	P	P	P	I	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P
	LAVADO DE VEHICULOS	c1/2	c1/2	c1/2	c1/2	P	P	I	I	B	c1/2	c1/2	c1/2	P	B	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P
	REPARACIÓN DE VEHICULOS	P	P	P	P	P	P	I	P	P	P	P	P	P	B	P	c1/4	c1/4	c1/4	c1/4	c1/4	c1/4	P	P	P
	ESTACIONAMIENTOS PÚBLICOS Y EMPRESAS DE MUDANZAS	c1/2	c1/2	c1/2	c1/2	I	I	I	B	c1/2	c1/2	c1/2	c1/2	I	I	c1/2	c1/2	c1/2	c1/2	c1/2	c1/2	c1/2	P	P	P
	BOLSA DE VALORES Y CASA DE BOLSA	c1/2	c1/2	c1/2	c1/2	I	I	I	P	c1/2	c1/2	c1/2	c1/2	P	I	c1/2	c1/2	c1/2	c1/2	c1/2	c1/2	c1/2	P	I	P
	CASA DE CAMBIO	c1/2	c1/2	c1/2	c1/2	P	I	I	P	c1/2	c1/2	c1/2	c1/2	P	P	c1/2	c1/2	c1/2	c1/2	c1/2	c1/2	c1/2	P	I	I
	INSTITUCIONES DE CRÉDITO Y FINANZAS	c1/2	c1/2	c1/2	c1/2	I	I	I	P	c1/2	c1/2	c1/2	c1/2	P	I	c1/2	c1/2	c1/2	c1/2	c1/2	c1/2	c1/2	P	I	I
	INSTITUCIONES DE LIMITADAS DE CRÉDITO	c1/2	c1/2	c1/2	c1/2	I	I	I	P	c1/2	c1/2	c1/2	c1/2	P	P	c1/2	c1/2	c1/2	c1/2	c1/2	c1/2	c1/2	I	I	I
	CASAS DE OPERACIÓN DE INVERSIÓN DE CAPITAL	c1/2	c1/2	c1/2	c1/2	I	I	I	P	c1/2	c1/2	c1/2	c1/2	P	P	c1/2	c1/2	c1/2	c1/2	c1/2	c1/2	c1/2	I	I	I
	CORPORACIÓN AGENCIAS INVERSIÓN PRIVADAS Y FINANCIERAS	c1/2	c1/2	c1/2	c1/2	I	I	I	P	c1/2	c1/2	c1/2	c1/2	P	P	c1/2	c1/2	c1/2	c1/2	c1/2	c1/2	c1/2	I	I	I
	REPARACIÓN Y MANTENIMIENTO	c1/2	c1/2	c1/2	c1/2	I	I	I	P	I	c1/2	c1/2	c1/2	P	I	P	P	P	c1/2	c1/2		c1/2	c1/2	I	I
	AGENCIAS DE INFORMACIÓN Y TURISMO	P	I	I	I	I	I	P	P	I	I	I	P	I	I	P	P	P	I	P	P	I	I	I	I
	CENTRO COMERCIAL	P	c1/2	c1/2	c1/2	c1/2	I	P	P	I	c1/2	c1/2	c1/2	I	P	P	c1/2	c1/2	c1/2	c1/2	c1/2	c1/2	I	I	I
	PLAZAS DE AUTOSERVICIO Y DEPARTAMENTOS	c1/2	c1/2	c1/2	c1/2	P	P	P	I	c1/2	c1/2	c1/2	c1/2	P	I	c1/2	c1/2	c1/2	c1/2	c1/2	c1/2	c1/2	I	I	I
	MERCADO PÚBLICO	P	I	I	I	P	P	P	P	I	I	I	P	P	P	I	I	P	I	I	I	I	I	I	I
	ALOJAMIENTO HOTELES Y MOTELES	I	I	I	I	P	P	P	P	I	I	I	P	P	P	P	P	c1/4	c1/4	c1/4	c1/4	c1/4	I	I	I
	ALBERGUE ANIMALES	I	I	I	I	P	P	I	I	I	I	I	P	I	P	I	I	P	P	I	I	I	I	I	P
EQUIPAMIENTO Y SERVICIOS	EDUCACIÓN Y CULTURA																								
	JARDÍN DE NIÑOS	c1/2	c1/2	c1/2	P	P	P	P	P	c1/2	c1/2	c1/2	c1/2	I	P	c1/2	c1/2	c1/2	c1/2	c1/2	c1/2	c1/2	I	I	c1/2
	PRIMARIA	c1/2	c1/2	c1/2	P	P	P	I	P	c1/2	c1/2	c1/2	c1/2	I	P	c1/2	c1/2	c1/2	c1/2	c1/2	c1/2	c1/2	P	I	c1/2
	SECUNDARIA GENERAL O TECNOLÓGICA	c1/2	c1/2	c1/2	I	P	P	I	P	c1/2	c1/2	c1/2	c1/2	I	P	c1/2	c1/2	c1/2	c1/2	c1/2	c1/2	c1/2	P	I	c1/2
	ESCUELA PARA CAPACITACIÓN PARA EL TRABAJO Y DE TELESECUNDARIA	I	P	P	P	P	P	I	P	P	P	P	I	P	P	P	I	P	P	I	I	P	P	P	P
	ACADEMIA DE CAPACITACIÓN	I	P	P	P	P	I	P	P	P	P	P	I	P	P	P	I	P	P	P	I	P	P	P	P
	BACHILLERATO GENERAL O TECNOLÓGICO	P	P	P	P	P	I	I	P	P	P	P	I	P	P	P	I	P	P	P	P	P	P	P	P
	TÉCNICA COMERCIAL EMPRESARIAL Y ADMINISTRACIÓN	I	c1/2	c1/2	c1/2	P	I	P	I	c1/2	c1/2	c1/2	c1/2	P	P	c1/2	c1/2	c1/2	c1/2	c1/2	c1/2	c1/2	P	P	c1/2
	ESCUELA TÉCNICA O INDUSTRIAL DE ARTES	I	P	P	I	I	I	I	P	P	P	P	I	P	P	I	P	I	I	P	P	P	P	P	P
	GUARDERÍA DE NIÑOS	I	I	I	I	I	I	P	P	P	P	P	I	P	P	I	P	I	I	P	P	P	I	I	c1/2
	CASA DE CULTURA O CENTRO DE ARTES	P	P	P	I	I	I	P	P	P	P	P	I	P	P	I	P	I	I	P	P	P	I	I	P
	MUSEO	P	P	P	I	I	I	P	P	I	I	I	I	I	P	P	P	I	I	P	P	P	P	P	P
	BIBLIOTECA HEMEROTECA	I	c1/2	c1/2	c1/2	I	I	P	P	c1/2	c1/2	c1/2	c1/2	P	I	c1/2	c1/2	c1/2	c1/2	c1/2	c1/2	c1/2	P	I	c1/2
	AUDITORIO JARDÍN DE CANTO Y DANZA	I	c1/2	c1/2	c1/2	I	I	P	P	c1/2	c1/2	c1/2	c1/2	P	I	c1/2	c1/2	c1/2	c1/2	c1/2	c1/2	c1/2	P	I	c1/2
	TEATRO O CASA DE LA CULTURA	I	I	I	I	I	I	P	I	I	I	I	P	I	I	P	P	P	P	I	I	I	I	I	P
	SALUD Y ASISTENCIA SOCIAL																								
	UNIDAD DE URGENCIAS PUESTO DE SOCORRO	P	P		I	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	I	P	P	
	CONSULTORIO CONSULTORIO INTERNADO	I	c1/2	c1/2	c1/2	P	P	I	I	I	c1/2	c1/2	P	I	I	c1/2	c1/2	c1/2	c1/2	c1/2	c1/2	c1/2	I	I	I
	CLÍNICA	I	I	I	P	I	P	I	I	I	I	P	P	I	P	P	I	I	P	c1/2	I	I	c1/2	P	I
	CLÍNICA CON ESPECIALIDADES	I	I	I	P	P	P	I	I	P	I	P	P	I	P	I	I	P	I	I	I	P	c1/2	P	P
	UMF (Unidades de Medicina Familiar)	I	c1/2	c1/2	c1/2	P	I	I	I	P	c1/2	c1/2	P	I	c1/2	c1/2	c1/2	c1/2	c1/2	c1/2	c1/2	c1/2	P	P	P
	UNIDAD TERAPÉUTICA DE REHABILITACIÓN	I	c1/2	c1/2	c1/2	P	P	I	I	P	c1/2	c1/2	P	I	P	c1/2	c1/2	c1/2	c1/2	c1/2	c1/2	c1/2	P	P	P
	CLÍNICA CON HOSPITALIZACIÓN	I	P	I	P	P	P	I	I	P	P	P	I	P	P	P	P	P	P	I	P	P	P	P	P
	HOSPITAL GENERAL	P	P	I	P	P	I	I	P	P	P	P	I	P	P	P	P	I	I	P	P	P	P	P	P
	HOSPITAL DE ESPECIALIDADES	P	P	P	P	P	I	I	P	P	P	P	I	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P
	CLÍNICA QUIRÚRGICA PEDIÁTRICA INFANTIL	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P
	LABORATORIO HOSPITAL DE ESPECIALIDADES Y UNIDAD DE ANÁLISIS	P	P	P	I	I	I	I	I	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P
	CENTRO DE INTEGRACIÓN JUVENIL	P	P	I	I	I	I	I	P	P	I	I	P	I	P	P	I	P	P	P	P	I	I	I	I
	CENTRO NACIONAL DE QUEMADOS Y HOSPITAL DE QUEMADOS	P	P	I	I	I	I	P	P	P	I	I	I	P	P	P	I	I	I	I	I	I	I	I	I
	HOSPITAL REGIONAL DE ESPECIALIDADES	P	P	I	I	I	P	P	P	I	I	I	P	P	P	P	I	P	P	I	P	I	I	I	P

USO		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
ZONA PARQUE Y SERVICIO	**[illegible]**																							
	PLAZA CIVICA, ESTATUA	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
	[illegible]	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
	JUEGOS INFANTILES	+	c/18	c/18	c/18	+	+	+	+	c/18	c/18	c/18	c/18	+	+	c/18	c/18	c/18	c/18	c/18	c/18	c/18	+	c/18
	CANCHA DEPORTIVA	+	c/12	c/12	c/12	+	+	+	+	c/12	c/12	+	c/18	+	+	c/12	c/12	c/12	c/18	c/12	+	c/18	+	+
	PARQUE VIVERO	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	c/18	+	+	c/18	c/18	c/18	c/18	+	c/18	c/18	+	c/18
	[illegible]	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
	SALON DE FIESTAS	+	c/12	c/12	c/12	+	+	+	+	c/12	c/12	+	c/18	+	+	c/12	c/12	c/12	c/18	c/12	+	c/18	+	+
	[illegible] O CENTRO DEPORTIVO	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
	CENTRO SOCIAL CENTRO RECREATIVO O SIMILAR	+	c/12	c/12	c/12	+	+	+	+	c/12	c/12	+	c/18	+	+	c/12	c/12	c/12	c/18	c/12	+	c/18	+	+
	SALON DEPORTIVO	+	c/12	c/12	c/12	+	+	+	+	c/12	+	c/18	c/18	+	c/12	c/12	c/12	c/12	c/18	c/12	+	c/18	c/18	+
	ESCUELA DEPORTIVA	+	c/12	c/12	c/12	+	+	+	+	c/12	+	c/18	c/18	+	c/12	c/12	c/12	c/12	c/18	c/12	+	c/18	c/18	+
	[illegible]	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
	ESPECTACULOS DEPORTIVOS	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
	CENTROS NOCTURNOS	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
	CENTROS DE ESPARCIMIENTO	+	c/12	c/12	c/12	+	+	+	+	c/12	c/12	c/18	c/18	+	c/12	+	c/12	c/12	c/18	c/18	+	c/12	c/18	+
	CENTROS DE CONVENCIONES	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
	[illegible]																							
	[illegible] PUBLICO ESTATAL Y/O FEDERAL	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
	OFICINA DE GOBIERNO MUNICIPAL, ESTATAL Y/O	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
	DELEGACION MUNICIPAL	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
	[illegible] INTERNACIONAL	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
	[illegible]	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
	[illegible]																							
	CASETA DE POLICIA	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
	COMANDANCIA O REHABILITACION DE POLICIA	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
	CENTRAL O REHABILITACION DE BOMBEROS	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
	[illegible]																							
	[illegible] NACIONAL DE CORREOS	+	c/12	c/12	c/12	+	+	+	+	c/12	c/12	c/18	c/18	+	c/12	+	c/12	c/12	c/18	c/18	+	c/12	c/12	+
	OFICINA DE TELEGRAFOS	+	c/12	c/12	c/12	+	+	+	+	c/12	c/12	c/18	c/18	+	c/12	+	c/12	c/12	c/18	c/18	+	c/12	c/12	+
	ADMINISTRACION DE CORREOS	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
	ADMINISTRACION DE TELEGRAFOS	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
	CABINA TELEFONICA	+	c/12	c/12	c/12	+	+	+	+	c/12	c/12	c/18	c/18	+	c/12	+	c/12	c/12	c/18	c/18	+	c/12	c/18	+
	ESTACION DE TAXI	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
	TERMINAL Y/O ESTACIONAMIENTO DE SALIDA DE	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
	ESTACIONAMIENTO DE VEHICULOS LIGEROS	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
	APEADERO	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
	OFICINA DE TELEFONOS	+	c/12	c/12	c/12	+	+	+	+	c/12	c/12	c/18	c/18	+	c/12	+	c/12	c/12	c/18	c/18	+	c/12	c/12	+
	TERMINAL DEL TRANSPORTE URBANO (AUTOBUS)	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
	HELIPUERTO O HELIPUERTO	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
	TERMINAL DE TRANSPORTE FORANEO Y OTROS	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
ESPECIALE	GASOLINERIA Y/O CENTRO DE CARBURACION	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+

AL ESTRATEGICO

DISTRITOS

4. ESTRATEGIA

USO																																
	[redacted]																															

DISTRITO 7

4. Instalaciones

USO		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46
	DEPORTE Y RECREACIÓN																																														
	PLAZA CÍVICA, EXPLANADAS	4	3	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
	JARDÍN VECINAL	4	3	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
	JUEGOS INFANTILES	4	3	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
	CANCHAS DEPORTIVAS	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
	PARQUE VIVERO	4	4/3	4	4	4	4/3	4	4	4/3	4	4	4	4/3	4	4	4	4/3	4	4	4	4	4	4/3	4	4	4	4/3	4	4	4	4/3	4	4	4/3	4/3	4/3	4/3	4/3	4	4	4	4/3	4/3	4
	GOLF	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
	SALÓN DE FIESTAS	3	4/3	4/3	3	4/3	3	3	3	3	4/3	4/3	3	4/3	4/3	4/3	3	4/3	3	4/3	4/3	3	4/3	3	4/3	4/3	3	4/3	4/3	4/3	3	4/3	4/3	4/3	4/3	4/3	4/3	4/3	4/3	3	3	4/3	4/3	4/3	4/3	3
	JARDÍN DEL CENTRO DEPORTIVO	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
	CENTRO SOCIAL, CENTRO RELIGIOSO	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
	SALÓN DEPORTIVO	0	3	3	3	3	0	0	3	3	3	3	0	3	3	3	0	3	3	3	3	0	3	3	3	3	0	3	3	3	0	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
	ESCUELAS DEPORTIVAS	3	0	0	3	0	3	3	3	3	3	0	3	3	0	0	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
	ÁREA DE FERIA, EXPOSICIONES	4	4	4	4	3	4	3	3	3	3	3	4	3	3	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
	EDIFICACIÓN DEPORTIVA	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
	CENTROS NOCTURNOS	4/3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
	CENTROS DE ESPARCIMIENTO	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
	CENTROS DE CONVENCIONES	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
	ADMINISTRACIÓN PÚBLICA																																														
	MINISTERIO PÚBLICO DEL ESTADO	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
	OFICINAS DE GOBIERNO MUNICIPAL	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
	DELEGACIÓN MUNICIPAL	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
	BANDA INTERNACIONAL	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
	EMBAJADAS	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
	[illegible]																																														
	CARETA DE POLICÍA	3	0	3	3	3	4	3	3	3	3	3	3	4	4	3	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
	COMANDANCIA O SUBCOMANDANCIA	3	4	3	3	3	4	3	3	3	4	3	3	4	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
	CENTRAL O ADMINISTRACIÓN DE BOMBEROS	3	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
	COMUNICACIONES Y TRANSPORTES																																														
	AGENCIA VIA SUCURSAL DE CORREOS	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
	OFICINA DE TELÉGRAFOS	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
	ADMINISTRACIÓN DE CORREOS	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
	ADMINISTRACIÓN DE TELÉGRAFOS	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
	CASETA TELEFÓNICA L.D. Y FAX	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
	ESTACIÓN DE TAXIS	4/3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
	TERMINAL Y ESTACIONAMIENTO	3	3	3	3	3	4/3	3	4/3	4/3	3	3	4/3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
	ESTACIONAMIENTOS DE VEHÍCULOS	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
	APARADERO	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4/3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
	OFICINA DE TELÉFONOS	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
	TERMINAL DE TRANSPORTE URBANO	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4/3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
	ESTACIONAMIENTO MOTORIZADO	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
	TERMINAL DE TRANSPORTE FERROVIARIO	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
TERCIARIO	UNIDAD MÓVIL CENTRO DE CAMPAÑA	4/3	4/3	3	4/3	4/3	4	4/3	4/3	3	4/3	4/3	3	3	4/3	4/3	4	3	4/3	4/3	3	4/3	3	3	3	1	4/3	4/3	4/3	4/3	3	3	3	3	4/3	4/3	4/3	4/3	3	3	3	3	4/3	4/3	4/3	4/3

4.5.4 Disposiciones de Vialidad.

4.5.4.1 Disposiciones generales.

Para la administración de la infraestructura vial y de transporte se deberá crear una dependencia o entidad como el Consejo Técnico que se encargará de la coordinación, supervisión y monitoreo constante de los aspectos relacionados con la vialidad desde su proyecto hasta la ejecución. Será responsable de administrar las vialidades y de solicitar la ejecución de Estudios de Ingeniería de Tránsito los cuales permitan conocer los volúmenes vehiculares y su composición, así como los desplazamientos de los peatones y la oferta y demanda de transporte público en la ZC. Esta entidad deberá ser independiente del Departamento de Ingeniería de Tránsito de la DOSPM, la cual se encargue del monitoreo constante de las condiciones del tránsito y las vialidades.

4.5.4.1.1 Planeación del sistema vial.

La planeación de la infraestructura vial tiene por objeto identificar los elementos que intervienen en el funcionamiento del sistema y sus interrelaciones, para generar acciones específicas de crecimiento y fomentar un desarrollo armónico y ordenado.

Se entiende por *vialidad* al conjunto de calles de la ciudad, mismas que funcionan como contenedores de los medios de transporte de la población. La vialidad permite el tránsito del transporte tanto para el servicio particular como público y tiene como función primordial estructura en forma adecuada el espacio urbano, permitiendo de esta manera el desarrollo de las diversas actividades. El diseño correcto de la vialidad debe considerarse como el principio básico de un adecuado desarrollo de la estructura urbana.

La principal función del sistema vial será permitir el traslado dentro de la ZC y para con el resto de la ciudad de manera rápida, segura y eficiente; cubriendo las necesidades básicas de movilidad y accesibilidad que requieren los vehículos y peatones. Tendrá como propósito atender a las necesidades de movilidad de personas y mercancías de una manera rápida, confortable y segura, lo mismo que accesibilidad a las distintas propiedades o usos de suelo. Para la movilidad es necesario disponer de vías rápidas y para accesibilidad es necesario disponer de vías lentas. Para las vialidades y de acuerdo con su jerarquía los principios del diseño mínimos serán los siguientes:

- Movilidad
- Seguridad
- Conectividad
- Caminables y/o transitables
- Que permita elegir vías
- Integradas al contexto de diseño

Estudios de infraestructura vial.

Para la elaboración de estudios de infraestructura vial (estudios, programas, proyectos, etc.) de nodos viales, vialidades, pazas de integración, entre otros, ya sean para nuevos proyectos o para el análisis de los existentes, se deberá seguir lo que establecen las Normas Técnicas de Proyecto y Construcción de Obras de Vialidades del Estado[164], Reglamento De Vialidad y Transporte Público para el Municipio de Tijuana[165], Reglamento de Fraccionamientos[166] (incluyendo los Acuerdos), normatividad de SEDESOL así como los procedimientos de diseño descritos en el Manual de Proyecto Geométrico de Carreteras de la SCT,[167] considerará además lo siguiente:

- Para la integración vial en vialidades que están a cargo de autoridades federales se deberá presentar el dictamen de factibilidad y/o congruencia previa a la autorización municipal.
- Conocer el padrón vehicular de la ZC y de la ciudad, su conformación, así como pronósticos y proyecciones, de manera que permita definir las políticas y estrategias para un equilibrio en el desarrollo de la Zona para con el resto de la ciudad.
- En zonas con pendientes menores al 8% el trazo de las calles deberá ser perpendicular a estas para pendientes moderadas entre el 8% y el 15% el trazo deberá realizarse en un ángulo de 30° a 45° en relación con la pendiente, y en pendientes mayores a los 45°, el trazo deberá ser paralelo a las curvas de nivel.
- Contar con la señalización para conductores y peatones, con carácter informativo, preventivo y restrictivo sobre sus movimientos, por medio de elementos verticales y horizontales, fijos, pintados, luminosos, fosforescentes o eléctricos.

  Considerar la compatibilidad del uso habitacional, industrial y los diferentes equipamientos respecto a la infraestructura vial y la conexión al sistema de vías, analizando para ello los conceptos de velocidad, número de carriles, derecho de vía, pendiente en tramos largos y cortos y el volumen de servicio que se deben observar.

[164] POE de fecha 19 de octubre del 2001SAHOPE
[165] POE, 31 de mayo del 2002, Tomo CIX, núm. 23, Sección II
[166] POE No. 10, Sección I, Tomo LXXVII, de fecha 19 de abril de 1971
[167] Secretaría de Obras Públicas, 1971

Todo proyecto vial requerirá de un programa de mantenimiento con el fin de alcanzar su vida útil estimada. El diseño de pavimento deberá indicar los procedimientos y periodos de aplicación correspondientes, a fin de asegurar que la estructura de pavimento funcione dentro del rango de servicio aceptable a lo largo de su vida útil.

- Todo diseño de pavimentos deberá considerar, como mínimo, una vida útil de 20 años para vialidades primarias y de 15 años para vialidades secundarias. La vida útil alcanzada en el diseño deberá justificarse con los estudios correspondientes.

Requerirá de dictamen de congruencia emitido por Secretaría de Infraestructura, Desarrollo Urbano y Equipamiento (SIDUE), para las siguientes acciones:

- Puentes vehiculares y peatonales sobre vialidades primarias intraurbanas mayores de 25 metros de ancho o parámetros o vialidades interurbanas.
- Entronques e intersecciones de vialidades nuevas con vialidades existentes primarias intraurbanas o vialidades interurbanas.[168]

- Las áreas o predios que serán utilizados para el derecho de vía de una vialidad, deberán preservarse, siendo determinados, a través del acto administrativo denominado *Declaratoria*, en este caso bajo la modalidad de una *Declaratoria de Destino* para derecho de vía. El procedimiento para las declaratorias deberá apegarse a lo establecido en la Ley de Desarrollo Urbano vigente en el Estado.
- Para evaluar las propuestas para el desarrollo y revitalización de infraestructura vehicular y/o peatonal en los puertos fronterizos, tanto en el sentido N-S como S-N, la autoridad municipal solicitará los estudios de impacto urbano previo a la emisión de cualquier permiso de usos de suelo y/o de edificación, así mismo solicitará el cumplimiento de los lineamientos establecidos en el Anexo 1 de la Guía elaborada por el Grupo Intersecretarial de Puertos y Servicios Fronterizos de la Secretaría de Relaciones Exteriores (SRE),[169] misma que señala la presentación de los estudios que determinen:

A. Congruencia con el desarrollo urbano regional y disponibilidad de terrenos (congruencia del nuevo cruce con las estrategias de crecimiento urbano y regional, adquisición del derecho de vía para los accesos y vialidades).
B. Estudio de transporte con los componentes (aforos vehiculares particulares y de carga, peatonales y sus respectivas proyecciones a 20 años, análisis de rutas comerciales con los volúmenes estimados en los aforos de origen - destino, demanda de cruces de vehículos particulares, etc.).
C. Análisis de la infraestructura (dotación de servicios públicos para el funcionamiento del puerto, análisis de la infraestructura carretera de acceso y enlaces con los principales orígenes y destinos, análisis de las vialidades urbanas y condiciones locales, dimensionamiento de los componentes del puerto fronterizo o del cruce o puente internacional).
D. Factibilidad económica.
E. Factibilidad financiera.
F. Opinión de la CILA (cuando se requiera un puente).
G. Opinión de la SEMARNAT.

Corresponde al Gobierno Federal llevar a cabo las negociaciones para el establecimiento de puentes y vialidades internacionales. En relación con aquellos que entronteen con vialidad del país los derechos de vía no podrán ser inferiores a 20m a cada lado del camino.

- Será necesario realizar *Estudios de Ingeniería de Tránsito* que ayuden a determinar la "capacidad" y el "nivel de servicio" de la vialidad de acuerdo al usuario que la utiliza. Del resultado que arroje el estudio se determinará la necesidad de dotar al área en específico de infraestructura que apoye el desplazamiento seguro y eficiente de los diferentes usuarios, referida a señalamiento vial horizontal y vertical, del tipo preventivo, restrictivo e informativo, retirar de las banquetas o andadores a los puestos de vendedores ambulantes y en su caso la infraestructura de servicios como postes que obstruyan el paso del peatón; los andadores o banquetas deberán estar libres de baches, registros sin tapa, desniveles en las secciones, etc. lo cual disminuya el nivel de servicio para el desplazamiento libre y seguro de los peatones en la ZC. En el estudio se involucrarán parámetros del tránsito como el volumen, velocidad, capacidad y dimensiones de la superficie de rodamiento aplicables para los vehículos y los peatones.
- Las prioridades de circulación en la ZC están marcadas de la siguiente manera en tanto no se realicen los estudios técnicos.

Circulación peatonal

- Se tiene prioridad para ello en la Av. Revolución en el tramo comprendido entre la calle 1ª y la calle 3ª, el callejón Argüello, el Andador Peatonal. Se deberá dotar de infraestructura para priorizar el movimiento de los peatones en los siguientes lugares: calle 4ª entre Av. Constitución y Av. Negrete, calle 5ª entre Av. Revolución y Av. Negrete, Av. Construcción entre calle 7ª y calle 8ª, calle 8ª entre Av. Construcción y Av.

[168] Artículo 150 de la Ley de Desarrollo Urbano del Estado.
[169] Coordinado por la Secretaría de Relaciones Exteriores (SRE), Dirección General para América del Norte de la Dirección de Asuntos Fronterizos en septiembre de 2008, denominada "Guía para la presentación y evaluación de propuestas sobre puertos fronterizos".

Revolución, calle 7ª entre Av. Constitución y Av. Revolución, las calles que rodean al Parque Teniente Guerrero, la Av. Miguel F. Martínez entre calle 5ª y calle 2ª, Av. Niños Héroes entre calle 5ª y calle 2ª, la Av. Constitución entre calle 5ª y calle 2ª, la Rampa Altamira, la Av. Baja California entre Av. Cristóbal Colón y Av. 5 de Mayo, la Av. Coahuila entre Av. Niños Héroes y Av. Constitución, la calle 11ª entre la Av. Madero y la Av. Ocampo y la calle 1ª entre la Av. Miguel F. Martínez y la Av. Revolución. Esta prioridad se hará extensiva a lo largo de la Av. Revolución desde la Av. Aldrete hasta la calle 10ª.

Circulación Vehicular.

- Las dos principales arterias que atraviesan el centro son la calle 2ª y la calle 3ª que junto con la Av. Internacional, la calle 9ª y la calle 10ª requieren de una apoyo de infraestructura para marcar su prioridad de desplazamiento vehicular, para ello se sugiere la colocación de nomenclatura luminosa, prohibir el estacionamiento exclusivo (líneas amarillas), prohibir estacionamiento sobre la vía pública (remover estacionómetros), aplicar programas de mantenimiento preventivo para el monitoreo constante de las condiciones de la superficie de rodamiento, monitoreo constante de las condiciones del señalamiento vial, monitoreo constante a la operación adecuada de las intersecciones semaforizadas procurando colocar sensores para la detección de vehículos y con ello eliminar los tiempos muertos optimizando el flujo de los vehículos en estas arterias de la ZC.

Cruces peatonales.

Las intersecciones que actualmente presentan una demanda peatonal alta en la ZC son:

- Av. Miguel F. Martínez y Calle 2ª
- Av. Niños Héroes y Calle 2ª
- Av. Constitución y Calle 2ª
- Av. Constitución y Calle 3ª
- Av. Niños Héroes y Calle 3ª
- Av. Madero y Calle 4ª

Estudios de Impacto Vial.

La aplicación de los estudios de impacto vial incluye acciones urbanísticas, proyectos de edificación e infraestructura, tanto públicos como privados, que conforme a sus características de funcionamiento y operación influirán en el comportamiento vial actual y futuro en una zona determinada, que por su naturaleza o magnitud de sus efectos en el contexto urbano, se prevé que presentarán impactos significativos de alcance en la zona, y sobre todo cuando se pretendan ubicar en vialidades que funcionan como corredores dentro del área de estudio y como parte de la red vial primaria en la ciudad o cuando así lo determine la autoridad correspondiente (revisar el apartado de Estudios de Ingeniería de Tránsito, pag. 69 de las Normas Técnicas de Proyecto y Construcción para Obras de Vialidades del Estado de Baja California). Además,

- Los estudios permitirán determinar la forma en que la utilización del suelo afecta la estructura vial, los requerimientos que deban aplicarse para mantener o mejorar el nivel de servicio de estos sistemas y garantizar la seguridad vial.
- Serán elaborados por parte del promotor de la acción urbana y serán un requisito para la autorización de uso del suelo (infraestructura, instalaciones, industrias, comercio, etc.); las disposiciones específicas determinarán aquellos usos y acciones que estén sujetos a la elaboración de los mismos.

Los estudios de impacto vial deberán ser autorizados por la autoridad correspondiente para su evaluación; deberán contener como mínimo:

1. Aforos vehiculares y peatonales en días y horas representativas y de mayor demanda en función de los usos del suelo.
2. Estimación del tráfico generado en función del uso del suelo, situación física de la vialidad, infraestructura de apoyo al tránsito (velocidad, mobiliario urbano y vial, semáforos, señalización, banquetas, alumbrado, etc.), operación del transporte colectivo en el momento del estudio.
3. Evaluación de las condiciones de la vialidad mediante análisis de *capacidad y nivel de servicio.*
4. Usos del suelo actuales y futuros de manera que se visualice un pronóstico de crecimiento de los flujos viales.
5. Estimación de la *tasa vehicular* aplicable a la zona del tráfico total, incluyendo el tránsito inducido, el tránsito generado y el tránsito pronóstico mediante:
   - Definición de sección de derecho de vía.
   - La definición de su *integración vial* a la red vial, y
   - Las demás acciones que se desprendan del análisis de manera que permita la circulación vial a la zona o desarrollo en cuestión.
6. Análisis de la congruencia con las acciones propuestas con el contenido en el presente ordenamiento y demás normatividad aplicable.
7. Geometría del lugar y secciones transversales de las vías.

8. Condiciones y operación del estacionamiento dentro y fuera de la zona.
9. La autoridad correspondiente revisara que en el estudio la información analizada y descrita en los puntos anteriores se incluyan como mínimo a través de
   - Antecedentes
   - Introducción
   - Descripción del Sitio
   - Area de Estudio
   - Recopilación de información
   - Análisis de capacidad vial
   - Parámetros básicos
   - Análisis de impacto vial
   - Conclusiones
   - Propuestas de solución

- Para la elaboración de los estudios de impacto vial, se deberán considerar los elementos como mínimo la tasa vehicular, nivel de servicio y capacidad pudiendo aplicar una simulación de flujos vehicular).
  Los Estudios de Impacto Vial podrán formar parte de los Estudios de Impacto Urbano.

Jerarquía vial.

La relación en la clasificación funcional de las vías de circulación y el tránsito establece que mientras que las vialidades primarias tienen una gran movilidad y un reducido acceso al suelo, las secundarias o colectores establecen un balance entre la velocidad y el acceso mientras que las locales presentan una movilidad baja pero un alto grado de acceso al suelo. La jerarquía vial conforme a su función se clasifica de la siguiente manera:

Vialidad Primaria de Acceso Controlado

- Estas vialidades constituyen la estructura celular que conecta entre sí al conjunto de núcleos que forman la ciudad
- Son vialidades que se destinan a emplazamientos de gran longitud y volumen de tránsito, uniendo los distintos sectores de la ciudad de una manera más expedita y asegurando la conexión entre la ciudad y la red nacional de carreteras.

Vialidad Primaria

- Son aquellas que conectan entre sí a los distintos nucleos o asentamientos que conforman la ciudad, el control de acceso en este vialidad es parcial.

Vialidad Secundaria de Primer y Segundo Orden (colectoras)

Son aquellas vialidades que ligan a las vialidades primarias con las locales, generalmente son de un solo sentido y pueden tener carriles de estacionamiento, ascenso y descenso de pasaje, carga y descarga y acceso a las propiedades

Vialidad Local

- Estas vialidades se utilizan para dar acceso directo a las propiedades y están ligadas con las vialidades secundarias, que generalmente son de dos sentidos
- Debe evitarse el tránsito de paso por estas vías, por lo que algunas pueden diseñarse con retorno en uno de sus extremos.

Vialidad Peatonal

- Son vías acondicionadas a un ancho, alineamiento y pendientes adecuadas, para el tránsito de peatones, que cuentan además con obras y dispositivos para garantizar seguridad y confort.
  Las vialidades peatonales se clasifican como principales y secundarias, y atenderán según el tipo a las siguientes consideraciones y atenderán para su diseño y construcción a lo contenido en las Normas Técnicas de Proyecto y Construcción para Obras de Vialidades del Estado y el Reglamento de Vialidad y Transporte Publico para Municipio de Tijuana, citadas anteriormente.
- Deberán proporcionar las obras e instalaciones necesarias para permitir el acceso y el tránsito a las personas con discapacidad.
- Se recomienda pendientes del 5% o menores, en caso de pendientes mayores será necesario instalar escaleras y rampas.
- Todas las vías peatonales deberán tener como mínimo 300m de longitud.
  - Vialidades peatonales principales de 8m.
  - Vialidades peatonales secundarias 6m

  Ancho mínimo de banquetas
  - Vialidades peatonales principales de 3.6m
  - Vialidades peatonales secundarias de 3m.

En ambos casos, la superficie restante se utilizará en jardines, ornamentos y se equipara con mobiliario urbano para brindar comodidad y seguridad a los usuarios.

4. ESTRATEGIAS

- Para proyectos de reconversión en zonas existentes, los anchos mínimos se ajustarán al espacio existente en las vías públicas y definido por la autoridad correspondiente, de acuerdo con los resultados de los estudios de ingeniería de tránsito, que para el caso se realicen.
- Las vialidades peatonales se localizarán dentro de un radio de 300m de áreas de trasferencia, centros de concurrencia, y de aquellos lugares donde el alto índice de tránsito peatonal lo justifique.
- Es muy importante habilitar estacionamientos públicos dentro de este radio, ya que se consideran como un atractor de viajes, que incrementa la demanda de viajes en la ZC

Ciclopistas

- Las ciclopistas son áreas habilitadas para permitir el tránsito seguro y confortable de los conductores de bicicletas, por lo que contarán con las señales, dispositivos de control y estructuras necesarias, además contar con espacios seguros y adecuados para estacionar sus vehículos.
- La ciclopistas de acuerdo con su ubicación en la vía pública se clasificarán como
  a) *Ciclopista separada:* No se mezclan con el tránsito vehicular de la vialidad, salvo en intersecciones.
  b) *Ciclopista adyacente:* Se localizan adyacentes al carril exterior del arroyo de circulación, en vialidades que no cuentan con carril del estacionamiento, o el estacionamiento en la vía pública esta prohibido o restringido.
  c) *Ciclopista integrada:* se ubican entre el carril exterior de circulación y el carril de estacionamiento.
- La ubicación de las ciclopistas se recomienda en centros de concurrencia, donde se pueda generar un gran número de estos viajes, como en estaciones de transferencia entre medios de transporte, centros comerciales, educativos, deportivos, parques recreativas, y oficinas gubernamentales. Y observarán en su diseño y construcción los lineamientos contenidos en las Normas Técnicas de Proyecto y Construcción para Obras de Vialidades del Estado y el Reglamento de Vialidad y Transporte Público para Municipio de Tijuana.

Proyectos de Infraestructura Vial.

Los proyectos viales y de ingeniería de tránsito deberán ser congruentes con este *Programa* y los programas, acciones y estrategias que emanen de él, además:

- Contemplar las características físicas del individuo como usuario de la vialidad, de los vehículos y de la vialidad misma, de manera que exista un balance adecuado de estos datos y principios técnicos, con el medio ambiente dando además la debida consideración a factores de seguridad y económicos.
- Considerar las zonas de ascenso y descenso para el transporte público, cuando por la jerarquía de la vialidad, la normatividad y disposiciones específicas así lo contemplen. En vialidades nuevas, se deberán ubicar las zonas de ascenso y descenso y las paradas fuera del arroyo de circulación normal de los vehículos en bahías que se formarán con la banqueta, debiendo prever la longitud de transición.
- Una vez justificada la construcción de un proyecto vial o la mejora de las existentes, es necesario programar los estudios que permitan establecer la conveniencia y las prioridades para la elaboración de proyectos ejecutivos y las obras correspondientes.
- Se respetará el paisaje existente cuando su condición sea de preservación, no debe existir contaminación visual, ambiental o ecológica

  En caso de presentarse alguna condición anterior, se atenderá lo siguiente:
  - Se pondrán barreras de árboles para amortiguar el ruido y contaminación
  - Se reforestarán las zonas erosionadas o en peligro.
- En los proyectos de vialidades nuevas se deberá realizar un estudio comparativo de las rutas[174] posibles y convenientes, que permitirá seleccionar la que ofrezca las mayores ventajas económicas y sociales.
- En toda acción urbanística que se pretenda realizar, deberá conservarse la continuidad de las vialidades principales existentes en la colindancia de la zona a desarrollar y las que se establezcan en los programas específicos y/o comunitarios, evitando la alteración de la circulación vial. Esta continuidad deberá ser igual, en lo referente a las características geométricas de las vialidades existentes, en ningún caso se permitirá que la continuidad se dé con una sección más reducida y en caso de que por razones de funcionamiento, se requiera la ampliación de la sección existente se deberá prever una transición adecuada entre la sección existente y la propuesta.
- Algunos de los proyectos se refieren a:

Cambio de sentido de circulación en vialidades

Cuando exista la propuesta para la modificación de sentido de circulación, obedeciendo a la mejora en la circulación vial, se deberá realizar el estudio técnico que integre la justificación para el cambio de sentido en las vías, la cual implica los siguientes elementos:

- Descripción de la necesidad de efectuar el cambio.
- Determinación del uso de suelo de la zona en que se encuentra la vialidad.
- Mostrar las ventajas y desventajas de ambos escenarios, con el cambio y sin él.
- Realizar un Análisis de Capacidad y Nivel de Servicio de las vialidades en condiciones actuales y con el cambio

[174] Se entiende por ruta la franja de terreno con ancho variable entre dos puntos obligados, dentro de la cual es factible localizar una vialidad

implementado.

- Determinar la utilización de la vialidad en función de: peatones, transporte público, vehículos ligeros y vehículos de carga.
- Proyecto Vial de la propuesta de circulación dentro de la zona en la que se encuentra implicada la vialidad.
- Alternativas para mitigar los impactos que pudieran generarse con la implementación del cambio de sentido

Modificaciones geométricas.

Respecto a las modificaciones geométricas en las intersecciones o tramos que deban realizarse se deberá contemplar la adecuación de los andadores y/o banquetas para las personas incluyendo personas con discapacidad, ensanchamiento de acuerdo a la demanda de peatones que circulan por el lugar, etc

Recuperación de la traza original: los callejones.

Se deberán integrar a la vía pública algunos de los callejones que actualmente se encuentran cerrados a la circulación, esto como alternativas de circulación en la ZC donde se cuenta con un trazado ortogonal y con el esquema de pares viales. Para ello se sugiere realizar un estudio técnico de cada uno de los callejones y determinar su grado de utilización en la red vial de la Zona; se recomienda comenzar por el polígono limitado por la Calle 3ª, la Av. Miguel J. Martínez, Av. Coahuila y Av. Negrete para procurar integrarlos a la vialidad y con ello tener una mejor alternativa de desplazamiento en este polígono y por ende en la ZC

4.5.4.1.2 Circulación Vial.

Incremento en la capacidad de las vías.

Las vialidades que presenten un Nivel de Servicio "D", con una densidad vehicular elevada en donde la velocidad y la libertad de maniobra quedan limitados o el desplazamiento de los vehículos en horas de máxima demanda sea con demoras altas y tiempos de recorrido altos lo que se traduce en una disminución de la capacidad vial.

Deberán manifestarse la necesidad de incrementar la capacidad de la vialidad mediante los siguientes ajustes a la misma:

Prohibir estacionamiento en la vía pública.

- Reubicar estacionómetros colocados en la vialidad en el tramo que presente las características mencionadas anteriormente.
- Cancelar y/o reubicar la concesión de líneas exclusivas de estacionamiento en la vía pública (líneas amarillas)
- Cancelar y/o reubicar los sitios y/o cierres de circuito del transporte público.
- Las que disponga la Autoridad Correspondiente en materia de vialidades.

Con la ejecución de las acciones anteriores se dispondrá de un incremento de la capacidad de la vialidad en la cual se pudiera ganar un carril más de circulación realizando modificaciones en los anchos de los carriles existentes.

Actualmente en la ZC, la Av. Constitución y la Av. Niños Héroes en las horas de máxima demanda presentan niveles de servicio D, para lo cual se sugiere implementar las acciones enumeradas anteriormente.

No podrán autorizarse espacios para estacionamiento en las vías que alberguen el trayecto de la Ruta Troncal

Proyectos de Integración Vial.

Se refiere a la propuesta de diseño vial y urbano que toda acción de edificación deberá acompañar como parte del proyecto -*misma que deberá ser aprobada por la autoridad correspondiente*- para canalizar los flujos vehiculares de las vialidades hacia la propiedad privada. En el caso en que se haya realizado un estudio de impacto vial, formará parte del mismo y al igual que éstos son aplicables para acciones públicas y privadas, debiendo presentarse con el proyecto ejecutivo. Además,

- Se debe cuidar que las edificaciones no afecten el funcionamiento de las vialidades existentes, o en su caso, que permitan mejorarlo, restringiendo según el caso, las vialidades por las que se permitirá el acceso, o ampliando las secciones existentes de las vialidades

Es importante también verificar que las vialidades cuenten con las secciones adecuadas para los volúmenes de tránsito estimados con base a la población a alojar. Se deberán analizar las características geométricas de la(s) vialidad(es) por donde se pretende integrar, describiendo las características de la vialidad, tramo, sección, acotamiento, sentido de circulación y jerarquía vial. Todo lo anterior mediante el estudio de:

Accesos

Los accesos vehiculares son posibles puntos conflictivos de la vialidad, ya que implican reducción de la velocidad del tránsito vehicular. Para mitigar estos efectos se recomienda

Alternativas para mitigar los impactos que pudieran generarse con la implementación del cambio de sentido

Los carriles que dan acceso a los lotes, tengan mínimo 3.65m de ancho.

- De preferencia, deberán ubicarse en vialidades de un solo sentido.

Los accesos entre predios colindantes deben estar separados entre sí

- Contar con carriles independientes para entrada y salida de 3.00m cada uno como mínimo.

4. ESTRATEGIA

- Deben estar alejados de las esquinas al menos 10 m.
- Se deberá especificar en cada proyecto el radio de giro en los accesos y salidas de los predios bajo estudio de acuerdo a las características del vehículo de proyecto.

Rampas y Banquetas.

Se deberá respetar el nivel de banqueta, no debiendo omitirse donde se implementarán las rampas de acceso, en las cuales deberá preservarse una franja medida a partir del límite de propiedad hacia el arroyo con un ancho mínimo de 1.20m que permita la libre y segura circulación de los peatones, por lo que las rampas de acceso iniciarán su transición a partir de este punto hacia el arroyo y tendrán una pendiente máxima del 15%.

Se deberá obtener autorización y ajustarse a las disposiciones que emita DOSPM para la remoción de los árboles existentes en donde se verán afectados por las obras de integración vial.

En el caso de que del proyecto en estudio se requiera demoler guarniciones se deberá contar con la autorización de DOSPM.

Estacionamiento.

Toda maniobra para el estacionamiento de un vehículo así como carga y descarga, deberá llevarse a cabo en el interior del predio para salir e ingresar de frente al flujo vehicular de la vialidad, sin invadir la vía pública y en ningún caso se autorizarán estacionamientos donde los vehículos salgan en reserva hacia la vialidad, debiendo cumplir con la cantidad de espacios que señale para el caso el reglamento correspondiente.

La entrada y salida al estacionamiento público deberá disponerse de tal manera que cumplan con el radio de giro mínimo para que los vehículos puedan realizar las maniobras dentro del predio y salir de una manera segura e integrarse al flujo vehicular de la zona.

Infraestructura para Discapacitados.

En todos los proyectos de integración vial, habrá que proporcionar las obras e instalaciones necesarias para permitir el acceso y tránsito de las personas con discapacidad, tanto desde la vía pública, como de las áreas de estacionamiento, los cuales se ubicarán lo más próximo a los accesos de las edificaciones.

Señalamiento Vertical y Horizontal.

Deberá integrar el señalamiento vertical y horizontal que señale para el caso la DOSPM en conformidad con la normatividad correspondiente.

Carriles de Cambio de Velocidad para la Integración Vial (aceleración y desaceleración).

Para que los vehículos puedan integrarse o salir del flujo vehicular de vialidades con alta velocidad, o que registran altos volúmenes de tránsito, sin interrumpirlo, es necesario que los vehículos cuenten con la velocidad necesaria para la operación que vayan a realizar. Para ello es necesario incorporar a la vialidad carriles de cambio de velocidad, que cuenten con el espacio suficiente para alcanzar la velocidad necesaria al incorporarse al flujo vehicular de una vialidad, o para disminuirla al salir de la vialidad, denominados según su función como carriles de *aceleración o desaceleración*.

Las características geométricas con que cuentan los carriles de cambio de velocidad son: anchura, transición y longitud.

En los proyectos de integración vial deberá evitarse que el acceso a los establecimientos sean colindantes con sitios de transporte y cierres de circuito del transporte en la vía pública, estacionamientos exclusivos (líneas exclusivas), esquinas, cruces peatonales, entre otros.

Las esquinas de las vialidades deberán quedar libres de cualquier obstáculo que impida la visibilidad completa para los conductores y peatones que crucen por el sitio. Los obstáculos que en ocasiones interfieren con la visibilidad mencionada se refieren a:

- Vehículos estacionados en las esquinas realizando maniobras de carga y descarga.
- Vehículos estacionados en las esquinas realizando maniobras de ascenso y descenso.
- Vehículos estacionados en las esquinas.
- Puestos de vendedores ambulantes sobre la banqueta o bien sobre el arroyo vehicular.
- Sitios y cierres de circuito del transporte público ubicados muy cerca de la esquina de una intersección.
- Autorización de líneas amarillas para estacionamiento exclusivo en la vía pública.
- Alineamiento de la edificación.
- Mobiliario urbano.

4.5.4.1.3 Circulación Peatonal

Zonas de mayor presencia peatonal

Las zonas peatonales son espacios que surgen a partir de la vialidad y que se unen a otras zonas comunes de una zona para configurar un escenario principal de la vida pública. Ofrecen un medio para el desplazamiento de las personas, lo que condiciona su diseño, pudiendo ser estas las calles, andadores, etc.

En el sistema vial deberán explorarse las medidas para reducir el tránsito vehicular y la velocidad de manera que se permita mejorar las condiciones de circulación para los peatones y crear espacios mixtos y plurifuncionales. Algunas de estas pueden ser:

- Lomos o "topes": debiendo ser anchos de modo que cuando el vehículo pasa por encima de él, quede completamente subido en el lomo, protegiendo al vehículo y promueve la reducción de la velocidad.

Camellones: separan los dos sentidos del flujo vehicular reduciendo el espacio e circulación y menores velocidades.

- Semáforos con cruce diagonal: ponen en rojo a todos los automóviles y verde a todos lo peatones. Puede ser utilizado en intersecciones con altos flujos peatonales ya que permite cruces en todas direcciones.
- Pasos cebra: deben ser anchos y donde permita al conductor tener visibilidad sobre los peatones. Puede combinarse con los topes, pintando las cebras encima de este de manera que los conductores verán mas encima de éste e incentivarlos a detenerse.
- Evitar el "permitir virara derecha con luz roja" ya que los vehículos se adelantan mas allá de su línea de detención y tapando el espacio reservado para el cruce del peatón.
- La implementación de árboles (áreas verdes) permite calmar el tránsito y reducir las velocidades creando un ambiente placentero para los peatones. Las banquetas amplias con franja para plantar árboles permite que los peatones se puedan alejar de los vehículos.
- Peatonalización de las calles: las calles peatonales son una forma de potenciar la movilidad peatonal y reducir las opciones de los vehículos para atravesar una zona. Además de la peatonización completa se podrán considerar otras alternativas la semipeatonización donde se permita el ingreso de vehículos pero siempre privilegiando al peatón; sin embargo, se podrá dar un tratamiento adecuado al suelo (adoquines, etc.), la instalación de topes a lo largo de la calle, jardineras, etc.
- Se realizarán análisis para determinar en cuáles lugares los niveles de servicio son bajos y se considerará la prohibición de las vueltas izquierda y/o derecha para los vehículos con el fin de proporcionar el nivel de servicio adecuado para los peatones

En los lugares donde existe una alta concentración de usuarios deberá considerarse el incremento del área de circulación disponible para peatones moviéndose por la esquina, así como el incremento del área de espera requerido para que los peatones permanezcan esperando para cruzar por la calle.

En todas las zonas peatonales se debe prever que la velocidad de los vehículos sea compatible con el uso por parte de los peatones: en particular en pasajes y calles la velocidad de estas no debe superar los 15km/h y el diseño debe ser compatible con esta limitación.

Calles peatonales, andadores, banquetas y/o cruces peatonales.

La calle no debe ser entendida exclusivamente como una superficie que sirve a la circulación vehicular (ligeros, de carga, particulares, de transporte, etc.) sino que debe concebirse como un espacio para contemplar, lugar de encuentro, de esparcimiento de manera que permita reflujar un espíritu urbano peculiar: veredas, calles peatonales, paseos, plazas, plazoletas, esquinas, zonas mixtas, etc.

Calles peatonales

Solo se permitirá el uso de vehículos de emergencia o de carga espacial (basura, mudanzas, otros). Deberán facilitar el cruce de los peatones particularmente de las persona mayores o con dificultades de movilidad.

Las banquetas deben estar ubicadas en forma tal que presenten al peatón una continuidad y claridad de la ruta, evitando la ubicación incorrecta de elementos que obstruyan el paso peatonal tales como postes, señales de tránsito, puestos de periódicos o mobiliario urbano.

Andadores peatonales.

Para el desplazamiento de los peatones se atenderá lo siguiente:

Las superficies y características de los andadores peatonales deberán ser construidas con materiales antideslizantes y con cierta diferenciación que sea captada por las personas con discapacidad. Se deberá poner especial atención en el alumbrado público que enfatice la seguridad de los peatones.

En la construcción o reacondicionamiento de banquetas y/o andadores peatonales se deberá poner atención para que el acabado de la superficie no sea liso, deberá de ser un acabado que no permita el deslizamiento de los usuarios

- Entre las características físicas de la superficie se deberá considerar:
  - Utilizar concreto y materiales antideslizantes para su construcción.
  - La superficie deberá mantenerse libre de baches, zanjas, lodo, acumulación de basura, fisuras en pavimentos, desniveles, etc. los cuales impidan el libre tránsito
- Para determinar la pendiente transversal se deberá considerar si el revestimiento será liso, rugoso, etc. La pendiente longitudinal reduce la velocidad de los peatones significativamente a partir del 5%.
- La franja peatonal debe ser homogénea sin irregularidades que signifiquen peligro; sin embargo si por estéticas estas son inevitables deben destacarse con materiales de otro color, pero el detalle no debe sobresalir de la línea continua de su perfil.
- Las esquinas constituyen una zona peatonal especial por su innegable relación entre esta circunstancia geométrica y una disposición particular del peatón con respecto a dicho punto (punto de encuentro, de espera, de conversación). Se deben proporcionar para ellas superficies mas amplias que en el resto de la vialidad peatonal. El acabado en las esquinas deberá ser circular y con un radio de giro que permita maniobrar de forma segura y eficiente a las diferentes modalidades de transporte que circulen por la ZC.

- Las extensiones de las banquetas a través de las intersecciones (cruces peatonales) son las marcas en el piso y deberán cumplir con las siguientes características:
  - Deberán diseñarse y construirse para personas con discapacidad.
  - Los cruces peatonales marcados en piso deberán de ser al menos del mismo ancho que la banqueta que le origina.
  - La prohibición de vueltas izquierdas y/o derechas para los vehículos en intersecciones con alta demanda de flujo peatonal, reducirá los posibles conflictos entre los vehículos y los peatones e incrementará la capacidad del cruce peatonal.
  - Las Autoridades Correspondientes pueden prohibir algunos cruces peatonales sobre todo en intersecciones tipo "T" en donde los movimientos vehiculares de vuelta son muy altos y no puede prohibirse. La eliminación de un cruce peatonal incrementará la capacidad vehicular pero causará que algunos peatones caminen un poco más.
  - La prioridad de paso para peatones se dará en lugares que presenten altos volúmenes de peatones, intersecciones con geometría irregular, intersecciones con alto índice de accidentes, cruces utilizados por personas con discapacidad y cruces escolares.
- Para ayudar y proteger a los peatones las esquinas deberán estar en ángulo recto de manera que puedan ceder ante el cruce del peatón, acortan la distancia que el peatón cruza y por lo tanto se expone menos tiempo en la calle. El ensanchamiento en las esquinas acorta la distancia que el peatón cruza, reducen más la velocidad del vehículo que dobla y este además no llega por detrás del peatón que cruza.

Cruce peatonal (secciones).

En las zonas donde el cruce peatonal es alto y siguiendo se sugiere que la sección de la banqueta sea la continuación para el cruce peatonal, sin que se presente disminución en el ancho del cruce, no menor a 2.0 m ni mayor a 4.5m. Además:

- Las características del flujo peatonal son similares que en las banquetas implicando las relaciones básicas de velocidad, densidad, espacio y flujo. Para un buen desempeño del cruce peatonal será necesario mantener un tiempo adecuado de cruce controlado por semáforo, el cual con la debida programación se encargará de agrupar a los peatones en pelotones o grupos y modificar la distribución normal de la velocidad al caminar, considerando que el promedio de velocidad en los cruces peatonales es de 1.2 m/seg (4.5 ft/seg)

  La sección de las zonas peatonales deberá determinarse de acuerdo a los criterios de capacidad debiendo ser espacios continuos y libres de obstáculos. La sección debe permitir caminar sin problemas por lo que no se deberá retirar obstáculos como postes, basureros y otros elementos urbanos y por el contrario, las áreas publices deberán ser dotadas de mobiliario que permita un ambiente agradable al caminante.
- En los lugares donde la presencia de peatones es frecuente y de intensidad alta en ciertos horarios como en las escuelas, se recomienda autorizar *cruces peatonales controlados* con luces intermitentes de color ámbar apoyado con señalamiento vial horizontal y vertical y canalizado adecuadamente para que los peatones respeten exclusivamente la zona de cruce, estos podrán realizarse a mitad de la calle siempre y cuando exista una coordinación adecuada entre los semáforos anterior y posterior si es que existen. En estos lugares se recomienda que la velocidad de los vehículos sea de 25 km/h como máximo en los horarios donde exista mayor movimiento peatonal.
- Para los cruces escolares se sugiere que cada escuela elabore un programa para protección de cruces escolares, dicho programa consistirá de los siguientes puntos:
  - Organización de un comité escolar de tránsito
  - Desarrollo de una ruta de acceso a la escuela
  - Estudio de los cruces peligrosos en la ruta de acceso.
  - Análisis de las necesidades para el tipo de protección en los cruces peligrosos.
  - Selección de las medidas adecuadas de protección (dispositivos de control, adultos controlando el cruce, patrullas escolares, etc.)

Para lo anterior deberá hacerse énfasis en la Educación Vial, la cual se sugiere hacerla llegar tanto a niños como adultos y tomarla como un punto de origen de donde emanen los planes y programas de seguridad y eficiencia del tránsito peatonal y vehicular.

Dentro de la estructura vial se propone en este *Programa* varias zonas susceptibles para el flujo peatonal, dentro de ellas se encuentra el Av. Puente México, la Av. Revolución, la Calle 2ª a la altura del Callejón Argüello y de la Catedral, la Calle 3ª en su recorrido de la Av. Revolución hasta el Parque Teniente Guerrero, la Oficina de Correos, etc.

Es recomendable que se trate en lo posible articular estos sitios diversos para el flujo peatonal por medio de la implementación de infraestructura y mobiliario que facilite el desplazamiento seguro, eficiente y armónico de los peatones. La infraestructura consistirá en la colocación de señalamiento vial restrictivo, preventivo e informativo ubicado a lo largo de la red vial así como del mejoramiento en las banquetas y/o andadores proporcionando un mantenimiento preventivo suficiente para obtener un mejor resultado en el servicio.

Recuperación de la circulación peatonal.

En los andadores y/o banquetas se deberá brindar seguridad y conveniencia para el tránsito peatonal, para ello se deberá recuperar el espacio peatonal en las banquetas y andadores, liberarlos de obstáculos, zanjas, vendedores ambulantes, mobiliario urbano, etc. que limite u obstaculice el libre transitar de los peatones por la superficie destinada para ello; se deberá:

- Establecer un programa conjunto con las diferentes entidades prestadoras de servicios particulares y gubernamentales (CESPT, CFE, TELNOR, GAS, UMU, etc.) para autorizar, implementar acciones y proporcionar el mantenimiento adecuado a la infraestructura para el desplazamiento seguro y eficiente de los peatones

Actualmente las vialidades que presentan circulación peatonal y que requieren recuperar la superficie para que estos se desplacen libremente son: Calle 2ª entre la Av. Miguel F. Martínez y Av. Revolución, la Calle 3ª entre Av. Revolución y Av. Miguel F. Martínez, Av. Constitución entre Calle 5ª y Calle 2ª, Av. Niños Héroes entre Calle 5ª y Calle 2ª y Av. Miguel F. Martínez entre Calle 2ª y Calle 3ª.

Nivelación de banquetas.

La superficie de desplazamiento para los peatones deberá ser completamente plana y libre de obstáculos o desniveles que pongan en peligro la integridad física de los peatones y además que impidan un libre transitar de estos mismos incluyendo las personas con discapacidad se deberá realizar un Estudio de Ingeniería de Tránsito sobre las principales rutas de desplazamiento de los peatones tratando de ubicar los obstáculos a que se hace mención.

Ensanchamiento de banquetas.

Se deberá realizar un Estudio de Ingeniería de Tránsito (Análisis de Capacidad y Nivel de Servicio) en el cual.

- Se muestre la movilidad y facilidad para el desplazamiento de los peatones que circulan por las aceras de la ZC y determinar donde se requiera el ensanchamiento de banquetas
- Es recomendable que si la sección de la banqueta se incrementa deberá incrementarse el ancho del cruce peatonal que vaya de acuerdo al ensanchamiento realizado en la banqueta y teniendo como base que el cruce peatonal es la prolongación de la banqueta; el ancho del cruce peatonal debe ser entre 2.0 m y 4.5m.
- Al momento de realizar ajustes en la sección de las banquetas, se recomienda tomar en cuenta no solamente la jerarquía de la vialidad sino que también verificar los volúmenes de desplazamiento, el uso de suelo y la atracción de viajes de la ZC. Lo anterior se determinará mediante un Estudio de Ingeniería de Tránsito en donde se especifique la demanda de circulación peatonal y la capacidad ofertada para una operación segura y eficiente de los peatones

Rampas para discapacitados.

Estas rampas serán los elementos de transición entre caminos, banquetas y/o calles y deberán cumplir con las especificaciones:

- Las rampas en caminos, calles y cunetas serán fluidas y libres de cambios abruptos.
- La pendiente máxima permisible no excederá del 5%.
- El ancho mínimo para la rampa será de 91cm.
- Las superficies deberán ser construidas con material antiderrapante.

En vialidades que presentan una mayor presencia de peatones como la Av. Revolución, Av. Constitución, Av. Niños Héroes, Av. Miguel F. Martínez, Calle 2ª, Calle 3ª y Calle 5ª. Se sugiere construir rampas para discapacitados que cumplan con lo arriba mencionado

4.5.4.1.4 Cruce fronterizo.

Mejoramiento en la capacidad de las vías que enlazan al cruce (N-S y S-N).

Para el cruce fronterizo será necesario mantener un constante monitoreo sobre la capacidad y nivel de servicio de las vialidades que accesan al cruce fronterizo, en éstas se debe considerar:

- Reducción de los tiempos de cruce mediante la dotación de la capacidad vial adecuada en las horas de máxima demanda
- Cerrar vialidades parcialmente para que no sigan alimentando la fila de espera.
- Canalizar a los vehículos por arterias de menor utilización.
- Debido a que los cruces fronterizos vehiculares y peatonales seguirán incrementándose se deberán buscar alternativas para incrementar la capacidad de las vialidades y andadores y se logre cumplir con una mejora en la disminución de los tiempos de cruce. Para esto si la solución al incremento de la capacidad no se encuentra a nivel de piso, es conveniente pensar en soluciones que implique la utilización del espacio aéreo y/o subterráneo
- Incrementar la utilización del transporte público para el cruce fronterizo, creando enlaces entre el sistema de transporte de la ciudad de Tijuana y el Metropolitan Transit System (MTS) de la ciudad de San Diego, Ca. Esto aplicable sobre todo en los viajes que se generan por trabajo, escuela y de compras en un lugar específico. Con el estímulo para la utilización de este tipo de servicio en ambos sentidos se promoverá la mejora en el transporte en ambas ciudades y se abatirán los tiempos de cruce, se disminuirá la emisión de contaminantes, etc.
- Será necesario prohibir estacionamiento sobre la vía pública para con ello evitar maniobras que limiten el nivel de

servicio de la vialidad y que disminuyan la capacidad de la vía sobre todo en los horarios de máxima demanda y los días festivos.

Respecto a las vialidades que sirven como acceso al cruce fronterizo que presenten problemas de saturación, el caso de la Calle 2ª deberán adaptarse mecanismos que ayuden a utilizar la capacidad de la vialidad al máximo posible, para ello es recomendable lo siguiente

Realizar Estudios de Ingeniería de Tránsito que ayuden a definir los horarios y los días en los cuales la demanda de cruce es más alta.

- Con el resultado que arroje el estudio mencionado tratar de canalizar dos o tres carriles de la Calle 2ª en el horario de máxima demanda hacia el cruce fronterizo.
- El tránsito que tenga como destino la Zona Río desviarlo por la Calle 4ª. Se propone realizar una apertura de camellón en la intersección del Blvd. Sánchez Taboada y Calle 4ª para tener acceso directo al Paseo de los Héroes.

Requisitos mínimos para la implementación de acciones derivadas del cruce fronterizo.

A continuación se enuncian solo algunas:

- Un aspecto importante para establecer una mejora para el cruce vehicular, consiste en tratar de optimizar la operación y la logística en cada una de las casetas de acceso en ambos sentidos, en horarios o fechas específicas donde la demanda es alta se pudiera implementar la revisión a los vehículos desde el momento en que están haciendo fila 30 metros antes de llegar a la caseta.
- Otro de los puntos a mejorar puede ser la utilización completa de la capacidad vial en el sentido N-S, actualmente se encuentran inutilizados de uno a dos carriles para revisiones, en horarios o días de demanda alta se pudiera hacer una consideración al respecto.
- Se debe mantener una información actualizada de los cruces fronterizos, con el fin de procurar implementar un sistema de mejora continua y que los datos a emplear resulten actualizados.
  Se deberán tomar medidas para la protección de los peatones que cruzarán en sentido de S-N, esto debido a las largas filas de espera que en los últimos años se han originado obedeciendo a medidas de seguridad, estas medidas serán enfocadas en la implementación de cobertizos o ayudas para la protección de los peatones contra los elementos ambientales como el sol, la lluvia, el aire, etc.

4.5.4.1.5 Infraestructura de apoyo al tránsito.

Puentes peatonales

Son requisitos para obtener la licencia de construcción o instalación de puentes peatonales:

- Estudios de ingeniería de tránsito que justifiquen la construcción y localización del paso a desnivel peatonal y que garanticen las condiciones de seguridad para los usuarios del paso a desnivel peatonal, así como los conductores que transitan en la vialidad.
- Responsable director de obra con registro vigente ante el municipio, que se haga cargo de la construcción del paso a desnivel peatonal, y se responsabilice por lo contenido en toda la documentación y planos que se presenten.
  Memoria de cálculo estructural, conforme a lo señalado en el reglamento de construcciones vigente.
- Ninguna parte del paso a desnivel peatonal, podrá ocupar la superficie de predios de propiedad privada, ni aún de manera subterránea o área.
  No se debe afectar el acceso a los predios colindantes al paso a desnivel peatonal.
- El ancho libre estará con relación al número de peatones usuarios, y no podrá ser menor de 1.50m.
  Las huellas de las escaleras no serán menores de 30cm y los peraltes no mayores de 17cm.
- No podrán disponerse más de 1ª peraltes sin colocar un descanso.
  La amplitud de la banqueta en que se ubiquen las escaleras del paso a desnivel peatonal, debe permitir además la circulación peatonal en una franja que no sea colindante con el arroyo de circulación.
- Contarán con pasamanos de 1.20m, o podrán elevarse a una altura mayor, con elementos que no impida la visibilidad hacia el interior del paso a desnivel.
- Queda prohibida la colocación de todo tipo de anuncios o similar en la estructura del paso a desnivel peatonal.

Semáforos

Es importante considerar en las actividades de mantenimiento:

Suministro. Es necesario que la dotación de los dispositivos del control de tránsito sean acordes con la jerarquía de la vialidad en la cual se colocarán, esto con el fin de brindar el enlaces necesario para que la ciudadanía en general identifique los diferentes tipos de vialidad que se presentan en la ZC.

- *Sustitución.* Se llevará a cabo cuando el dispositivo o mobiliario muestre signos de deterioro los cuales dementen el mensaje o función para la cual fue colocado inicialmente. La Autoridad Correspondiente mantendrá una inspección continua de los diferentes dispositivos colocados y del mobiliario instalado con el fin de detectar de inmediato cuando alguno de ellos a llegado al ocaso de su vida útil por alguno de los siguientes acontecimientos: desgaste, choque, vandalismo, desastre natural.

- *Mantenimiento:* Este se realizará de acuerdo a programas emanados de planes de mantenimiento establecidos por la Autoridad Correspondiente dedicadas al mantenimiento de la vía pública, se pondrá especial atención en el mantenimiento preventivo el cual se realizará con el objetivo de conservar el dispositivo y mantener la calidad del servicio con el cual fue colocado inicialmente.

Sistemas Inteligentes de Semáforos.

El objetivo que se persigue con un sistema de semáforos inteligente es el procurar que el beneficio obtenido con la optimización de los tiempos de semáforo alcance al mayor número posible de usuarios; permitir el movimiento continuo y minimizar las demoras a lo largo de una arteria o a través de una red vial. Esto envuelve la selección, implementación y monitoreo de los planes de operación más apropiados.

Básicamente, un sistema inteligente de semáforos proporciona los planes de operación para cada intersección de acuerdo a sus necesidades individuales o bien a necesidades combinadas para una serie de intersecciones (sistemas no interconectados, coordinados de tiempos fijos, interconectado de tiempo predeterminado, accionado por el tránsito, actuados interconectados, ajustado por el tránsito, de semáforos computarizado, etc.).

Para la selección del sistema se deberá considerar lo siguiente:

- Optimización de parámetros de tránsito (velocidad del tránsito, densidad vehicular, flujo de tránsito, capacidad vial, niveles de servicio).
- Flexibilidad del sistema
- Operabilidad.
- Confiabilidad.
- Factibilidad .

Deberá implementarse un programa de mantenimiento de los sistemas de semáforos tanto físico del equipo como del sistema operacional. Los beneficios que se esperan de un sistema semaforizado centralizado son los siguientes

- Mayor regularidad en la circulación.
- Reducción de congestionamientos viales.
- Reducción de los tiempos de recorrido en arterias semaforizadas.
- Disminución de las demoras en intersecciones semaforizadas.
- Mejor sincronización y coordinación de los semáforos.
- Optimización de la red vial.
- Ahorro de combustible.
- Mejora en la capacidad de respuesta de los vehículos de emergencia
- Disminución de la contaminación originada por los vehículos.
- Reducción de costos de mantenimiento.

Señalamiento.

La selección del material para el señalamiento vial horizontal y vertical se realizará de acuerdo a lo dictado en las Normas Técnicas de Proyecto y Construcción para Obras de Vialidades del Estado de Baja California.

Nomenclatura vial.

Se atenderá la normatividad aplicable.

Estacionamientos.

Respecto al acondicionamiento de los espacios de estacionamiento y su acomodo dentro de los predios, se atenderá lo que señala la normatividad aplicable: para el requerimiento de acuerdo al uso y/o actividad se atenderá lo descrito en el apartado 4.5.4.2. *Disposiciones generales de uso de Suelo*.

Estacionamiento en vía pública.

La autoridad considerando los aspectos urbanísticos de circulación vial y de calidad ambiental del lugar en cuestión podrá determinar las superficies para estacionamiento en vía pública, mismas que podrán ser canceladas cuando el espacio concesionado se requiera para proyectos urbanos, viales o ambientales. En estas calles deberá existir un mínimo de 2.50m de acera; para su autorización se deberá considerar:

- De preferencia se recomienda que éste sea paralelo a la guarnición, con unas dimensiones de 6.00 m de largo por 2.50 de ancho, y de 2.40m en adecuaciones a vialidades existentes. Estas dimensiones podrán variar de acuerdo al tipo de vialidad y al uso de suelo, de acuerdo con lo establecido en las Normas Técnicas para Lineamientos Viales del Estado
- El estacionamiento en ángulo (batería), reduce la capacidad vehicular de la vialidad, tanto por el espacio que se utiliza, como por los movimientos y maniobras para estacionarse, lo cual representa un mayor riesgo de accidentes por falta de visibilidad, especialmente en la maniobra de salida, por lo que su empleo, deberá estar justificado por estudio de ingeniería de tránsito.

  En aquellas vialidades que actualmente cuentan con cajones en batería y que se quieran modificar en paralelo, se

4. ESTRATEGIA

requerirá, la realización de estudios que determinen su factibilidad, considerando el impacto que traerá, la reducción en el número de espacios de estacionamiento que traerá la modificación.

- La autoridad podrá exigir la modificación de ciertos aspectos de diseño y de su ubicación de estacionamientos existentes, aunque estos estuvieren dentro del espacio privado, si estos causan problemas a la circulación vehicular o peatonal.
- En cuanto a las características geométricas, la asignación y prohibiciones de estacionamiento se atenderá lo dispuesto en la normatividad vigente.
- En las vialidades que presentan estacionamiento en la vía pública en forma de "batería" deberán modificarse a estacionamiento en "cordón", con ello se pretende disminuir los conflictos y colisiones que se originan al maniobrar cuando el vehículo estacionado pretende integrarse al flujo vial.

Líneas exclusivas.

Para el otorgamiento de una concesión del espacio de la vía pública para utilizarlo como estacionamiento particular para una actividad comercial y/o de servicio en la zona centro, se deberán realizar estudios técnicos que analicen los factores:

- No se autorizarán en vías de acceso controlado y primarias; en el resto de las vías deberá considerarse los sentidos de circulación (si es de uno o dos sentidos; se deberá evitar la saturación)
- Descripción de la operación del establecimiento.
- Frecuencia de uso del cajón o cajones que se solicitan.
- Realizar un Análisis de Capacidad en la vialidad donde se pide instalar la línea exclusiva (amarilla y verde).
- Apoyarse en los usos de suelo del área circunvecina para determinar la utilización de la vialidad y no limitar la capacidad de ésta por otorgar permiso de estacionamiento exclusivo.
- Evitar en lo posible saturar una vialidad con exceso de líneas, desde el punto de vista en que la vialidad es de uso público y como tal debe respetarse.
- Evitar el otorgamiento en vialidades donde exista riesgo de colisiones o donde implique un riesgo con el movimiento del tránsito, tales como:
  - Lugares donde el ancho de la sección es mínimo.
  - Lugares en donde la visión es limitada en las intersecciones para vehículos y peatones.
- Verificar si la vialidad presenta zonas de ascenso y descenso de transporte, las cuales no deben de quedar bloqueadas o limitadas por líneas amarillas exclusivas. En su caso el Departamento Técnico y/o de Ingeniería de Tránsito recomendará el respeto de una distancia libre para que los vehículos del transporte público realicen maniobras con seguridad.
- Procurar buscar acuerdos con los estacionamientos públicos para que en un determinado momento estos pudieran absorber la demanda de estacionamiento exclusivo, evitando con esto la utilización de la vía pública.
- En el caso en el cual se otorgue la concesión de la línea amarilla se deberá poner atención para que los cajones no queden ubicados cercanos a la intersección para no interferir con la visibilidad para vehículos y peatones.
- Índice de rotación del cajón(es) asignado(s), la utilización durante el día del cajón(es) asignado(s) y el número de maniobras de estacionamiento que se realizan cada hora, observando características como: oferta de estacionamiento, demanda de estacionamiento, horas de máxima demanda y utilización del estacionamiento entre otros.
- La autoridad correspondiente deberá realizar un programa de monitoreo para determinar el momento necesario para aplicar el señalamiento adecuado ya sea horizontal o vertical.
- La concesión de línea exclusiva no se autorizará en los siguientes casos:
  - En las esquinas de las vialidades sin importar la jerarquía de estas.
  - Si se encuentra junto a un sitio de transporte.
  - Si se encuentra junto a una línea exclusiva.
  - En las vialidades del trayecto de la Ruta Troncal (TT-01).
  - En los casos en que la vialidad no disponga de carril para estacionamiento así como las disposiciones específicas.

  Las líneas exclusivas para usos como hospitales, minusválidos (línea azul), y bomberos (línea roja) tendrán prioridad sobre las líneas exclusivas para estacionamiento.

Estacionómetros.

Se colocarán en lugares donde previamente se determine una demanda alta de estacionamiento de corto periodo lo que se puede interpretar como una demanda con un alto índice de rotación. Serán utilizados para promover la utilización del transporte público.

Estacionamiento en propiedad privada.

Toda utilización del suelo, ya sea en edificaciones nuevas, remodelaciones, ampliaciones o cambios de uso, deberán

cumplir con el área de estacionamiento al interior del predio. Las disposiciones específicas determinarán las condiciones en que se podrá autorizar otro predio para satisfacer el estacionamiento. En el diseño del área de estacionamiento se deberá considerar lo siguiente:

- El número mínimo de cajones corresponderá a lo indicado en la Tabla No. 76, cualquier otro uso no comprendido en esta relación se sujetará a estudio y resolución por parte de la Autoridad competente.
- No se permitirá el establecimiento de usos distintos, que disminuyan el área de estacionamiento o que afecten de alguna forma las normas mínimas de seguridad, ubicación y circulación de vehículos o peatones. En ningún momento el área de estacionamiento podrá ser autorizada como otra actividad comercial.
- Los estacionamientos deberán contar con cajones para uso exclusivo de personas con discapacidad, que serán ubicados, en aquellos puntos que permitan el menor recorrido al acceso de la edificación o instalación. Estos cajones serán de 3.80m de ancho por 5.40m de largo y en sus inmediaciones se deberá contar con las instalaciones necesarias para facilitar tránsito libre y seguro de sus usuarios. Se deberán acondicionar como mínimo 2 cajones para discapacitados y ubicados juntos, por los primeros 50 cajones de estacionamiento o fracción, excepto en edificaciones que requieran menos de 20 cajones regulares, en cuyo caso se acondicionará un cajón para discapacitados. El número de cajones para discapacitados se incrementará en 1 por cada 50 cajones regulares o fracción adicionales del estacionamiento.

  Los cajones de estacionamiento pueden colocarse a 90° o en ángulo, en estacionamientos a 90°, los vehículos pueden entrar de frente o en reversa, para estacionamientos en ángulo menor de 90°, el estacionamiento deberá ser de frente. Siempre que se cuente con la superficie suficiente, el estacionamiento deberá ser a 90°, y en aquellos casos donde la limitante de superficie no lo permita se usarán estacionamientos a 45° y 60°.

  Con respecto a las normas propuestas de estacionamientos en los predios, éstas se establecen de acuerdo al uso del suelo que se permite o se destine; la demanda total para los casos en que en un mismo predio se encuentren establecidos diferentes usos, será la suma de las demandas señaladas para cada uno de ellos.

Estacionamientos públicos de cuota.

Los estacionamientos públicos de cuota deberán atender lo estipulado en el Reglamento correspondiente. Es importante regular el diseño de las entradas y salidas y la ubicación de estacionamientos privados y la relación de estos con el espacio público, con el fin de minimizar los problemas que causen al tránsito de paso sobre la vía pública afectada. Deberá especificarse la forma de operación y el tipo de control en los accesos para evitar la formación de filas que obstaculicen el flujo vehicular.

En el diseño del área de estacionamiento en propiedad privada y estacionamientos públicos de cuota deberá considerar las disposiciones específicas además de lo siguiente:

- *De la ubicación dentro del predio:* para que un estacionamiento pueda ser autorizado con exclusividad de uso, deberá estar ubicado por completo dentro del predio y el diseño deberá ser tal que permite el ingreso y salida de vehículos de frente. El área de maniobra requerida para ingresar y salir de cada una de los espacios de estacionamiento también deberá quedar por completo dentro del predio.
- *Número de espacios para estacionamiento:* serán las que establezca el Reglamento de la Ley de Edificaciones vigente.
- *De la fachada:* de acuerdo a la disposición específica de la zona donde se ubique, será obligatorio mantener el alineamiento en la edificación, así como considerar las disposiciones respecto a la fachada para conservar la legibilidad del espacio urbano. En los casos en que no se permite el estacionamiento al frente y deba trasladarse a la parte lateral o posterior del predio o a otro nivel del mismo, será la autoridad competente la que así lo defina.
- *Áreas de carga y descarga:* serán autorizadas con exclusividad de uso por la autoridad correspondiente, debiendo estar ubicadas por completo dentro del lote y el diseño deberá ser tal que permita el ingreso y salida de vehículos de carga de frente. Asimismo, el área de maniobra requerida para ingresar y salir de cada una de los espacios de carga y descarga deberá ubicarse por completo dentro del predio.

  La autoridad, de acuerdo a la edificación en cuestión y su uso, su ubicación con respecto a las vías públicas, las dimensiones de los vehículos previstos de carga y descarga y la frecuencia de llegada diaria de los mismos, podrá exigir que las áreas de carga y descarga se ubiquen por completo dentro del predio particular según lo indicado en el párrafo anterior.

  Entradas y salidas: de acuerdo al frente del predio se podrá dedicar el ancho para la suma de entradas y salidas de estacionamientos, medidas en el límite de propiedad.

  a) Cuando se proponga que el ancho se ubique en un solo punto o repartirse en distintos lugares del frente del predio, se deberá presentar con el proyecto un estudio que así lo justifique de manera que se cumpla con la normatividad aplicable.
  b) En predios con frentes hacia más de una vía pública podrá regir cada frente por separado.

Tabla no. 78, *Relación de frentes para estacionamiento*

[illegible]	[illegible]
Menores de 6.00 m	El total del frente
6.00 - 14.99 m	6.00 m
15.00 - 19.99 m	9.00 m
20.00 - 29.99 m	12.00 m
Mayores de 30.00 m	18.00 m

c) *Entradas y salidas combinadas*: si el estudio así lo justifica podrá utilizarse una entrada al mismo tiempo como salida en estacionamiento de cuatro (4) vehículos o menos.

d) *Anchos mínimos de accesos y salidas*: los anchos mínimos para entradas y salidas, medidas a lo largo del límite de la propiedad es de 3m.

e) *Entradas y salidas en lotes de esquina*. En lotes de esquina deberá considerarse las condiciones de tránsito sobre las vías debiendo ubicarse al menos a 10m de la esquina del predio para las entradas y salidas.

f) *Rampas*: no podrán ubicarse en el espacio público para acceder a estacionamientos privados. Si fuera necesario ubicar rampas antes de la entrada o de la salida, un estudio específico determinará la distancia permitida hacia el interior del límite de propiedad (5m).

g) *Entrada*: El diseño con el estudio específico para la operación del estacionamiento determinará según el tipo de control de ingreso, la longitud libre entre el límite de propiedad y el control de manera que no se generen filas de espera, que los vehículos se queden inmovilizados en cualquier punto del espacio público y deterioren la circulación vehicular. Dependiendo además si el estacionamiento es para vivienda particular, estacionamiento de acceso libre, acceso controlado mecánicamente, controlado por personal de servicio, etc. En caso de vivienda particular será a partir de los 0.00m o más antes del primer cajón de estacionamiento.

h) *Abatimiento de los accesos*: las puertas, persianas metálicas o similares en las entradas y salidas deberán quedar en su totalidad en el interior del espacio privado, ya sea que se encuentren cerrados o abiertos, y no podrán abatirse utilizando para el efecto el espacio público, aunque fuere de manera parcial.

i) *Nivel del pavimento de entradas y salidas*: la autoridad determinará si el nivel de acceso y salidas puede ser entre el nivel de la acera o por debajo de esta dependiendo de la pendiente existente en la banqueta de manera que no exista diferencia entre el nivel existente en la acera, así como también determinar el pavimento que deberá utilizarse. (Es obligatoria mantener el mismo nivel que el de la acera).

j) *Radios de giro de entradas y salidas*: los radios de giro de entradas y salidas que pueden estar ubicados en el espacio público, dependen de la velocidad promedio de las vías de circulación y de conformidad con la jerarquía de las vías, deberá respetar la normatividad aplicable.

k) *Cordones de banqueta*: en caso de que se requiera un cambio físico de los espacios frente a los predios, será la autoridad competente la que redeclare la línea del cordón de banqueta, pudiendo con esto un espacio no vehicular convertirse en uno vehicular y viceversa.

Carriles de desaceleración: área obligatoria la ubicación de carriles de desaceleración para ingresar a un estacionamiento privado cuando estos se ubiquen a lo largo de una vía de acceso controlado o vía sin carril auxiliar; en el frente que de a rampas de un paso a desnivel o en cualquier otra situación que considere la autoridad.

a) El fin del carril es únicamente el de desacelerar, por lo que tampoco se permitirá la espera para ingresar al estacionamiento.

b) El ancho del carril y la longitud se determinará bajo lo establecido en la normatividad aplicable.

c) Para poder incorporar el carril de desaceleración, el propietario del lote deberá reponer el espacio no vehicular ocupado por el mismo en el interior de su lote y restablecer la acera y la vegetación a como se encontraban anteriormente.

d) Deberá prevalecer la ubicación de los árboles existentes, evitando así la autoridad autorizar la tala de árboles y preservar las mejores especies.

4.5.5 Disposiciones de Transporte.

4.5.5.1 Disposiciones generales.

La función del transporte consiste en garantizar que la accesibilidad de las personas hacia las distintas actividades se cumpla eficazmente a través de una adecuada movilidad, en términos de costo y tiempo.

4.5.5.1.1 Transporte Público de Pasajeros.

Previo al otorgamiento de una concesión o permiso para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros, se deberán realizar los estudios técnicos y operativos que determinen la necesidad de la prestación de dicho servicio, los

cuales deberán contener lo establecido en el Reglamento Transporte Público para el Municipio de Tijuana, B.C. y además de contar con un programa de renovación del parque vehicular, protección al ambiente y atención al público.

En el sistema de transporte público de pasajeros se deberá atender a los requerimientos de:

- Ser accesible por todo tipo de usuarios, especialmente por los grupos más vulnerables: los ancianos, niños, estudiantes y personas con capacidades diferentes.
- Mejorar el aspecto urbano.
- Mejorar la percepción de orden y respeto al ciudadano.

Para la ZC se deberán considerar proyectos de transporte sustentable en los que exista una conciencia del problema y voluntad política por parte de las autoridades además de:

- Fortalecimiento de la capacidad de gestión de la ciudad.
- Política tarifaria coherente
- Manejo eficiente del sistema (concesión)
- Fortalecimiento de las empresas privadas del transporte.
- Definición de fuentes de financiamiento para el transporte público

Se deberá contemplar la construcción de terminales de transbordo para la transferencia de usuarios provenientes de rutas alimentadoras hacia las rutas troncales, ubicándolas en zonas donde se disponga del espacio físico requerido.

Las estaciones o terminales deberán establecerse fuera de la vía pública, en locales con amplitud suficiente para permitir el estacionamiento y maniobras de los vehículos. Estas terminales deberán ubicarse en calles de poca densidad de tránsito en donde los movimientos de entrada y salida de dichos vehículos no obstruyan la circulación fluida de la vía pública.

Las terminales de cierre de circuito podrán autorizarse siempre y cuando se abstengan de:

- Obstruir la circulación de peatones y vehículos;
- Permanecer mas tiempo del indispensable para ascenso y descenso de pasajeros;
- Producir ruidos que molesten a los vecinos;
- Ensuciar el lugar y causar mala impresión con actos fuera de decoro.

Para el establecimiento de una *Ruta* de transporte público de pasajeros se considerará:

- El menor número de paradas posibles para la captación y distribución de usuarios.
- La hora de máxima demanda
- Las demandas de servicio
- La propuesta de programa de renovación de parque vehicular.
- La propuesta del programa de protección al ambiente.
- La propuesta del programa de atención al público.

Reestructuración de rutas de transporte público.

La autorización de sitios de transporte deberá ajustarse a lo que establezcan *el Programa de Reestructuración de Rutas*[1] y el *Programa de implementación de la Ruta Troncal*. Deberá evitarse la proliferación de estos y concentrarlos en vialidades que conformen los corredores de transporte. Deberán implementarse las Estaciones de taxis (terminales) de manera que los transbordos se realicen al interior de los predios y evitar así largos traslados para los transbordos de los usuarios, evitando con ello las altas concentraciones de peatones en ciertas intersecciones en donde los volúmenes vehiculares son altos y la mezcla de peatones con vehículos pone en riesgo a los primeros por la falta de infraestructura que los aísle del tránsito vehicular.

En este tipo de estudios es necesario hacer una diferenciación en lo relativo a la parte administrativa y la parte operativa del transporte. Los estudios de transporte que se refieren a la reestructuración de rutas se enfocan a los parámetros operativos como la frecuencia del servicio, el horario de servicio, la ruta o derrotero, el número de unidades, etc. La reestructuración de rutas del tipo administrativo se refiere a la organización y operación de las empresas prestadoras del servicio de transporte.

Los estudios de la Reestructuración de las Rutas deberán contener los siguientes puntos:

- Características de la ruta
- Determinación de la demanda de transporte para la ruta bajo estudio.
- Oferta de transporte para la ruta bajo estudio.
- Determinación de los parámetros de operación de la ruta
- Análisis de operación de la ruta
- Análisis económico de la ruta.
- Resultados del análisis de operación y económico.

[1] Desarrollándose en el 2004

4. INSERVIDGA

Calles exclusivas para el transporte.

Deberán realizarse los estudios técnicos (derivados de la Reestructuración de Rutas) que determinan la implementación de calles exclusivas para el transporte (corredores de transporte) de manera que los peatones puedan agilizar los movimientos del tránsito en general. Con esta limitación exclusiva para el transporte público y los peatones se puede lograr un mejoramiento estético del corredor.

Esta tendencia permitirá un servicio de transporte más rápido hacia la zona de la periferia; es recomendable poner atención en algunos detalles como los siguientes:

- Mantener accesos de servicio a las propiedades adyacentes.
- El abastecimiento a los establecimientos en horarios en que la demanda de pasajeros sea baja.
- Habilitar bahías de ascenso y descenso en cada una de estas vialidades.
- Dotar de infraestructura y mobiliario urbano a las vialidades mencionadas, como paradas de ascenso y descenso techadas, mapas de información de rutas, publicación de itinerarios, tarifas, puntos de transbordo, etc.
- Colocar señalamiento vial preventivo, restrictivo e informativo que ayude a mantener al peatón resguardado del tránsito de vehículos.
- Dotar de suficiente alumbrado público congruente con la arquitectura del lugar.
- Colocación de dispositivos de control de tránsito adecuados a las características del desplazamiento del transporte y peatones, en su caso adaptar los existentes para cumplir con la medida de control.
- Reubicar estacionómetros que se encuentren ubicados en las vialidades mencionadas.
- Prohibir el estacionamiento sobre la vía pública.
- Reforzar el señalamiento vial que prevenga sobre el desplazamiento de los peatones.
- Mejorar la infraestructura de los semáforos.

Carriles exclusivos centrales para el transporte público.

Los carriles reservados centrales requieren la eliminación de movimientos direccionales a la izquierda de los autobuses, o bien, tratamientos especiales mediante el uso de un sistema de control a base de semáforos. Estos carriles permiten una velocidad de operación mayor comparado con otros casos. Sin embargo, se deben proveer de islotas peatonales para aumentar la seguridad y rapidez en los ascensos y descensos así como una mayor seguridad y comodidad a los peatones. También es recomendable el uso de puentes peatonales que comuniquen ambos lados de la arteria y que a su vez tengan conexión con la isleta. Su aplicación será factible cuando se presenten las siguientes condiciones[17] generales:

- Cuando las necesidades de acceso a las propiedades adyacentes (estacionamiento y carga) descarten la posibilidad de una colocación lateral.
- Cuando se cuente con un camellón central suficientemente amplio que permita alojar uno o dos carriles adicionales sin afectar severamente la imagen urbana.
- Exista una vialidad suficientemente ancha como para reservar dos carriles, sin que ello resulte en detrimento del tránsito general.
- Donde la sección de la vialidad permita incorporar andenes o plataformas para el ascenso y descenso de pasaje. Por ello, las secciones de arroyo mínimas deseables para su aplicación serán de 18 y 22m, según el caso de uno o dos carriles centrales, respectivamente.
- Cuando sea factible prohibir las vueltas a la izquierda que presenten un alto grado de conflicto.
- Se cumpla con la relación de usuarios transportados por carril.
- Se registre una frecuencia mínima de 90 unidades por hora por carril durante la HMD.
- Cuando se desee minimizar la invasión del carril por automovilistas así como el estacionamiento ilegal sobre el carril, ya que su ubicación central facilita su confinamiento.
- Será importante que se consideren y analicen detenidamente los aspectos de ancho de carril; las isletas o refugios peatonales; las vueltas a la derecha e izquierda, el acceso al carril exclusivo así como el uso del carril.

Para la implementación de lo anterior será necesario realizar un estudio integral de vialidad y transporte en el cual se analicen los diferentes aspectos de las vialidades y las rutas de transporte que sobre ellas transitan para verificar su operación y detectar los factores que deben corregirse para su correcto funcionamiento.

Selección de la modalidad de transporte.

Se tendrá que elaborar un estudio que determine las consideraciones para la selección del transporte (con base en las dimensiones antropométricas de los usuarios) y sus características relativas al aspecto exterior del vehículo; la señalización del mismo, la facilidad de acceso; el aspecto interior, las dimensiones y diseño de los pasillos; el sistema tarifario empleado, el número, disposición y características de los asientos; la visibilidad desde el interior; los puntos de

[17] DGCRAN. Normas para el Sistema de Transporte de la Ciudad de México. Coordinación General de Transporte, 1986

sujeción para viajeros de pie; los sistemas de iluminación; la ventilación; los ruidos, vibraciones, aceleraciones, humos y olores en el interior y exterior del vehículo; los medios de información al público; los medios de ayuda en emergencias, entre otros. Todos estos aspectos deben ser considerados al tener en cuenta el nivel de calidad que la autoridad y los prestadores del servicio desean ofrecerle al usuario.

La autorización de la colocación de carteles publicitarios en las carrocerías de los autobuses se atenderá conforme lo disponga la autoridad correspondiente en congruencia con las disposiciones para Anuncios Rótulos y Similares, deberá considerarse el contenido y presentación adecuados. Deberán evitarse aquellos anuncios que por su aspecto antiestético, o por su mensaje inaceptable, sean rechazados por la comunidad.

Autobús.

El autobús tiene indiscutibles ventajas funcionales y operativas: es totalmente autónomo, no está sujeto a cables como el tranvía o trolebús, y posee al mismo tiempo una considerable flexibilidad. Aunque como todos los modos de transporte requieren de un canal para moverse, las calles, de hecho puede entrar casi por cualquier camino.

La capacidad unitaria de los autobuses oscila entre 60 y 90 pasajeros (cifras generalmente aceptadas en muchos lugares) y su velocidad comercial varía entre 15 y 25 km/h. El autobús es recomendable para satisfacer demandas entre 1,000 y 2,200 pas/h[11], lo cual se consigue operándolos con tres o cuatro minutos de intervalo. Acusan buena flexibilidad, lo cual facilita la operación de varios servicios simultáneos, a condición de que los puntos de parada no muestren congestionamiento excesivo. Los principales parámetros operativos de los autobuses quedan resumidos en la Tabla siguiente:

Tabla No. 79, Parámetros de operación de transporte: autobús[12]

[illegible]		
Características	Valor estándar	Valor medio
Capacidad unitaria (pax)	de 60 a 90	45
Transportación diaria (pax)	de 900 a 1350	1125
Velocidad comercial (km/h)	de 15 a 25	20
Recorrido diario (km)	de 150 a 350	200
Vueltas por día	de 4 a 8	6
Frecuencia máxima (vehi/h)	de 10 a 20	15

Minibús.

Están particularmente recomendados en trayectos cortos y sinuosos sin una demanda excesiva, cubren con eficiencia demandas comprendidas entre 400 y 800 pas/h[13], más allá de las cuales se obligan a adoptar frecuencias que les acarrean muchas interferencias. Sus características más sobresalientes aparecen en el cuadro siguiente:

Tabla No. 80, Parámetros de operación de transporte: minibuses[14]

[illegible]		
Características	Valor estándar	Valor medio
Capacidad unitaria (pax)	de 15 a 45	30
Transportación diaria (pax)	de 200 a 600	400
velocidad comercial (km/h)	de 18 a 28	27
Recorrido diario (km)	de 150 a 350	200
Vueltas por día	de 5 a 8	7
Frecuencia máxima (vehi/h)	de 20 a 30	25

Taxis.

Un vehículo de ruta de menos de 15 pasajeros de capacidad no suele ser rentable, partiendo de un análisis económico financiero debido a que la cantidad de pasajeros por cada viaje que efectúa no cubre el costo de operación, por lo cinto para llegar al punto de equilibrio en el cual se refleje una utilidad o al menos no exista pérdida en los costos de operación deberá cobrar tarifas elevadas o sobre utilizarse.

Por tales motivos conviene considerar a esas unidades más bien para servicios sobre pedido o de tipos muy especiales y no como transporte convencional.

---

[11] Alcerda, Angel. La Operación de los Transportes, México 1999

[12] *Op. Cit.* La Operación de los Transportes

[13] *Op. Cit.* La Operación de los Transportes

Tabla No. 81. *Parámetros de operación de transporte [illegible]*[77]

Características	Valor estándar	Valor medio
Capacidad unitaria (pas)	de 8 a 12	9
Transportación diaria (pas)	de 100 a 150	120
velocidad comercial (km/h)	de 20 a 40	30
Recorrido diario (km)	de 150 a 350	200
Vueltas por día	de 5 a 8	6
Frecuencia máxima (veh/h)	60	30

El parque vehicular deberá formarse por vehículos diseñados de fábrica para el transporte de pasajeros. Además deberá

- Poner atención en el tipo de combustible que el vehículo utiliza para no provocar contaminación al medio ambiente, haciendo referencia también a la minimización de la contaminación por ruido
- Procurar que la antigüedad máxima para los vehículos del transporte público no sea mayor de 10 años.
- Se realizarán inspecciones constantes por parte de DVT para verificar que se aplique el mantenimiento preventivo adecuado a cada una de las unidades de transporte.
- La selección del tipo de vehículos para el transporte público deberá considerar que éstos serán utilizados por personas con discapacidad, ancianos, niños y público en general, esto con el fin de tomar las medidas pertinentes.

Sitios y Cierres de circuito.

En las intersecciones con mayor demanda de movimientos y que presentan cierto conflicto debido a las fricciones que provoca el movimiento continuo de las diferentes modalidades de transporte, será necesario evitar en lo posible la autorización de sitios, cierres de circuito y zonas de ascenso y descenso de usuarios del transporte para no restar capacidad a la vialidad.

En las vialidades de acceso controlado deberá limitarse la circulación del transporte público de pasajeros, en las vialidades primarias donde se autoriza la circulación de unidades de transporte público es necesario realizar un estudio para determinar los lugares adecuados para el ascenso y descenso tomando en cuenta que éstos deberán ser lugares que los usuarios demanden para su servicio y facilidad de acceso.

Para la autorización de transporte público se deberá contemplar aspectos como los siguientes:

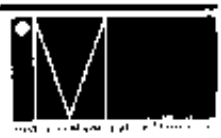
- Los estudios de transporte para la autorización de rutas nuevas, reestructuración de rutas, y ajustes en los aspectos operativos de la ruta definirán la necesidad de ubicación de sitios, cierres de circuito y zonas de ascenso y descenso.
- Los sitios de transporte no se otorgarán en vialidades de acceso controlado y/o primarias.
- El sitio dejará al menos 10.0m libres de la esquina de la intersección hasta la parte frontal del primer vehículo estacionado en el sitio.
- Deberá colocar a la vista del usuario un mapa del recorrido de la ruta así como el itinerario de salidas
- Los vehículos que utilizan el sitio no invadirán los espacios fuera del otorgado para este fin
- Las dimensiones de los espacios mínimos por unidad de transporte deberán ser suficientes para la incorporación de las unidades al flujo vehicular sin entorpecer el tránsito por lo que para la autorización se deberá considerar las dimensiones de las unidades (dependiendo el modo de transporte: autobuses, minibuses, taxis) y el espaciamiento requerido para (transición) con otros usos de la vía pública (accesos a predios particulares, líneas exclusivas, estacionómetros, otros sitios, etc.).

Ubicación de las zonas de ascenso y descenso.

Antes de fijar la distancia a la cual deberán estar las paradas de transporte, se deben realizar análisis preliminares para determinar, con base a las necesidades del usuario, la ubicación recomendable que presenta las mayores ventajas para cada una de ellas. Es importante tener presente la dificultad que presenta el establecimiento de criterios para la ubicación de paradas, puesto que cada caso es particular y diferente a los demás. Esto conlleva a considerar tres factores que influyen en la ubicación de paradas, los cuales se describen a continuación:

- *Acceso de pasajeros.* La ubicación y características de la parada deben enfatizar la seguridad del usuario. Por ello, es recomendable que las paradas estén localizadas donde el usuario esté protegido del movimiento de los vehículos y tenga espacio suficiente para circular sin que esto provoque interferencias a los flujos peatonales. Asimismo, en lugares donde concurren dos o más rutas, deben localizarse de tal manera que la distancia por caminar para lograr la transferencia, sea la mínima, sobre todo si existen grandes volúmenes de transferencias.
- *Condiciones de tránsito.* Este es un factor que debe estar presente en la ubicación de una parada, puesto que es deseable localizar las paradas de tal forma que minimicen las interferencias con el tránsito vehicular así como los movimientos peatonales. Por ello, es importante estudiar las interferencias que se presentan con los movimientos

[77] *Idem*



4. ESTACIONES

direccionales de otros vehículos, la facilidad del autobús de converger con el tránsito y la visibilidad que se tiene en puntos de cruce peatonal.

- *Geometría del movimiento del autobús.* La ubicación de la parada depende también de las maniobras que realice el autobús. En aquellos casos donde el autobús debe girar a la derecha normalmente presenta dificultad desde el carril adyacente a la acera puesto que el radio de giro es mayor que el radio de la acera.

Conforme a lo anteriormente expresado, se puede hablar de tres tipos principales de ubicación de paradas

Antes de la intersección. Las paradas en el lado cercano son las que comúnmente se utilizan en nuestro medio. En algunos casos los movimientos direccionales hacia la derecha de los vehículos que circulan por la vialidad se ven obstruidos, a la vez de afectar los movimientos mismos de la unidad. Esta ubicación se considera como adecuada cuando se presenta alguna de las siguientes condicionantes:

- Con fuertes flujos de autobuses y tránsito y estacionamiento no crítico
- Operen en carriles centrales
- Intersecciones frecuentes con semáforos
- El vehículo de vuelta a la derecha

- *Después de la intersección.* Las paradas en el lado lejano se ubican después de haber cruzado la intersección, lo cual implica que en algunos casos se puede utilizar una misma parada para dos rutas distintas, disminuyendo los requisitos de infraestructura. Asimismo, se reduce el número potencial de conflictos entre el autobús y los vehículos que dan vuelta a la derecha. Esta ubicación se presenta como adecuada cuando:

Existen problemas de visibilidad o capacidad en la vialidad:

- El transporte público hace uso constante de carriles laterales
- Se presentan movimientos considerables a la derecha
- Existen fuertes flujos de transporte público que dan vuelta a la izquierda.

- *A media cuadra.* Las paradas a media cuadra se ubican cuando en ese lugar existe un centro importante de atracción de viajes y por ende el número de personas que asciende y/o desciende es considerable. Como ejemplos pueden citarse oficinas gubernamentales, hospitales, escuelas, entre otros. También pueden ubicarse a media cuadra cuando las condiciones geométricas y del tránsito en las intersecciones presenta dificultades para la ubicación de la parada o cuando algún autobús necesita dar vuelta a la izquierda. El principal inconveniente es que provoca que la gente cruce a media cuadra así como el incremento de la distancia a recorrer hacia las intersecciones o puntos de transferencia.

Tabla No. 82, Ventajas y Desventajas para los modos de transporte[176].

[illegible]	[illegible]	[illegible]
Antes de la intersección	• Menor interferencia con vueltas a la derecha que se incorporan. • Reduce la interferencia cuando el tránsito está pesado después de cruzar la intersección. • Permite a los pasajeros abordar los autobuses lo más cercano a las banquetas. • El ancho de la intersección está disponible para el autobús. • Elimina el problema potencial de doble parada. • Permite a los pasajeros ascender y descender cuando el autobús está detenido por la luz roja del semáforo. • Permite al conductor observar el tránsito que llega, incluyendo otros autobuses con pasajeros potenciales.	• Los movimientos a la derecha causan conflictos. • Se obstruyen las señales y semáforos. • Peligro al peatón al cruzar por delante. • Obstrucción de la visibilidad a vehículos sobre la transversal. • Con afluencias fuertes y espacio reservado insuficiente, se obstruye un carril de circulación.

[176] Apuntes: La Operación de los Transportes

Continúa Tabla No. 82, Ventajas y Desventajas para los modos de transporte[79].

[illegible]	[illegible]	[illegible]
Después de la intersección	• Reducción de conflictos con los movimientos a la derecha y con el transporte público • Capacidad adicional en la intersección • Sin problemas de visibilidad • Cruce peatonal por la parte posterior • Espacio de maniobras menor para entrar y abandonar carril • Crea distancias de desaceleración más cortas para autobuses	• Obstaculiza la visibilidad en el movimiento a la derecha de la calle transversal • Se pueden generar bloqueos en la intersección en horas pico, por la frecuencia de operación de las unidades de transporte • Puede incrementar los problemas de visibilidad para el cruce peatonal • Puede incrementar el número de colisiones por la parte posterior debido a que los conductores no esperan detenerse nuevamente después de haber hecho alto en luz roja del semáforo antes de cruzar • Puede originar líneas de espera cuando el autobús se detenga en el carril de circulación.
A media cuadra	• Minimiza problemas de distancia de visibilidad para vehículos y peatones • Los pasajeros que se encuentran en el área de espera experimentan menos congestionamiento de peatones	• Requiere distancia adicional para prohibición de estacionamiento. • Alienta a los pasajeros a cruzar a mitad de la calle (imprudencia) • Incrementa la distancia de caminata para los pasajeros que cruzan por las intersecciones

Bahías para el transporte.

La infraestructura de bahías de ascenso y descenso deberá implementarse únicamente cuando la capacidad de las banquetas o andadores peatonales sea insuficiente para alojar a los usuarios del transporte público y cuando los ascensos y descensos del transporte público que se realizan en la vía pública provoquen problemas de capacidad y operación de la vía pública. Los objetivos principales que persigue su construcción son:

- Facilitar el transbordo de los usuarios del transporte público.
- Disminuir las distancias de recorrido a pie para el usuario del transporte público.
- El ancho mínimo de una bahía deberá ser de 3.0 m.
- El estacionamiento adyacente a las bahías deberá prohibirse.
- El vehículo de transporte deberá accesar con facilidad a la bahía.
- El área ocupada por una bahía deberá contar con un pavimento con color y/o textura diferente al de la vialidad.
- El señalamiento horizontal deberá incluir una línea blanca separadora continua entre 15 a 20 cm de ancho.
- El señalamiento vertical deberá incluir la señal de "Estacionamiento Prohibido" dentro de la bahía.[80]
- Se recomienda una longitud de 15 m para alojamiento de una unidad más un espacio de 12 a 18 m de distancia de transición.[81]

Para la autorización de una zona de ascenso/descenso en la vía pública se considerarán tres aspectos principales:

- *Ubicación.* Se deberán realizar análisis preliminares para determinar con base a las necesidades de los usuarios la ubicación recomendable, considerando.
  - *Acceso de pasajeros.* Se recomienda que se localicen donde el usuario se encuentre protegido del movimiento de vehículos y donde no interfiera con el movimiento de peatones.
  - *Condiciones del tránsito.* Localizar las paradas de tal forma que minimicen las interferencias con el flujo vehicular y con el flujo peatonal, además estudiar las interferencias que se presentan con los movimientos direccionales de otros vehículos.
- *Espaciamiento.* El espaciamiento entre paradas es un factor que influye directamente en la velocidad de operación de una ruta, para ello se debe tomar en cuenta que los tiempos de operación son inversamente proporcionales con el espaciamiento entre paradas mientras que los tiempos de usuario (caminar) son proporcionales al espaciamiento entre paradas. La suma de estos dos tiempos permite obtener una función de tiempo total, en donde el tiempo mínimo corresponde a la distancia ideal entre paradas.
- *Diseño:* Dependerá de la cantidad de llegadas y de los tiempos necesarios para el ascenso y descenso de los usuarios. Para los lugares en donde el ascenso/descenso se haga después de la intersección se recomienda que la parada tenga una longitud de 30 m con un mínimo de 25 m, medidos desde la parte posterior del autobús hasta el inicio del primer cajón de estacionamiento. Cuando la parada es antes de la intersección la longitud recomendable será entre 28 y 32 m, medidos desde la parte frontal del autobús hasta el frente del último vehículo estacionado

[79] Op. Cit. La Operación de los Transportes
[80] VOVVDA. Bus-Verkehrssystem Fahrzeug Fahrweg Betrieb-Dusseldorf. Alba Buchverlag GmbH, 1979
[81] Transportation Research Board. Bus Use of Highways. Planning and Design Guidelines, Washington, D.C. NCHRP Report 155, 1975

Cuando la parada es a mitad de la cuadra la longitud recomendable es entre 40 y 50 m, medidos desde la parte frontal del último vehículo estacionado hasta la parte posterior del próximo. En los lugares donde el autobús realice vueltas a la derecha los radios de la guarnición recomendados serán entre 8 y 10 m.[87]

Estaciones de tazas (terminales).

Las terminales de transporte se construyen con la finalidad de facilitar al usuario del transporte público el intercambio entre los diferentes modos de transporte evitando confusiones en sus transbordos, reduciendo distancias de recorrido (caminata) y mejorando las condiciones en las que se realiza. Para un buen funcionamiento de un paradero es recomendable observar algunos puntos como los siguientes:

- El tamaño y capacidad de un paradero y su operación interna estarán en función de los volúmenes de vehículos de transporte (oferta), de la forma de llegada de los vehículos y pasajeros y de la demanda de servicio de los usuarios. Entre los vehículos de transporte destaca su forma de operación, la forma de cobro, la frecuencia del servicio y los tiempos de permanencia en la terminal.
- El acceso deberá ser seguro para los peatones, mediante la colocación de dispositivos de control de tránsito que obliguen a los conductores a respetar el paso de los peatones.
- Se deberá realizar un Estudio de Impacto Vial para determinar la mejor manera de integración con las vialidades existentes.
- Las instalaciones deberán proporcionar comodidad al usuario protegiéndole de la intemperie.
- Se deberá proporcionar la seguridad y vigilancia suficiente dotando a las instalaciones con una alumbrado adecuado y con un diseño que permita una fácil visibilidad hacia los diferentes lugares del paradero.
  Se deberá cuidar que las instalaciones tanto en su parte interna como externa no sean invadidas por vendedores ambulantes para no demeritar la calidad del servicio con que inicialmente fue concebido.
- Se deberá considerar la forma de acceso con las vialidades adyacentes determinando de la mejor manera posible la integración con la red vial de la ZC.
- Además deberá considerarse disminuir al mínimo los conflictos que pudieran originarse entre los vehículos y los peatones proponiendo soluciones aéreas (puentes peatonales) ó subterráneas (túneles para peatones).
- El señalamiento vial horizontal y vertical dentro del paradero estará diseñado de acuerdo a la distribución interna que se vaya a elegir, respecto a ello cabe destacar de la necesidad de contar con el señalamiento adecuado del número de ruta, andenes, tipo de servicio, destinos, itinerarios, mapas de recorrido, etc. todos ellos de una forma visible y ordenada que no causen confusión al usuario cotidiano o en su caso al turista.
  El señalamiento vial horizontal y vertical en la parte externa al paradero estará en función del tipo de acceso que se vaya a emplear, se deberá poner especial atención a los movimientos peatonales que origine el paradero, para una buena planeación y diseño de la forma óptima de operación, será recomendable realizar un estudio de impacto vehicular antes de la apertura del inmueble.
  Respecto a la forma de operación del paradero se recomienda diseñarlo con plataformas de ascenso y descenso separadas, esto con la finalidad de optimizar los tiempos y evitar congestionamientos internos.
- En la determinación del número de posiciones o bahías para vehículos de transporte se deberá tomar en cuenta el número de rutas que llegarán al paradero, los intervalos de cada ruta principalmente en las horas de máxima demanda y los tiempos de espera de los vehículos de transporte dentro del paradero.
- El estudio determinará las frecuencias y derivado de estos el número de espacios.
- En el diseño del paradero se buscará que la distancia y el tiempo de recorrido del usuario sea mínimo, una orientación adecuada para el usuario así como un buen esquema de circulación interna. El ascenso y descenso de los vehículos de transporte sea lo más fácil y cómodo posible, el paradero deberá estar protegido de la intemperie y con poco uso de escaleras para no limitar a la población en general, la seguridad y vigilancia serán de primer orden y el lugar deberá contar con una iluminación y visibilidad adecuada para que le proporcione confianza al público usuario.
- También en el diseño deberá buscarse que el costo de operación y mantenimiento del paradero sea mínimo, se deberá prever una fácil supervisión de las diferentes actividades mediante una buena visibilidad del paradero en general.

Mobiliario urbano para el transporte.

Este deberá colocarse de acuerdo a la demanda de usuarios que maneje cada uno de los puntos de ascenso y descenso, el cual se justificará mediante un estudio de reestructuración de rutas o un estudio de oferta y demanda de transporte.

En las paradas de transporte es recomendable contar con una señalización clara de las paradas, siendo ésta la primera prioridad puesto que el usuario debe conocer los puntos donde se presta el servicio antes de que éste pueda ser utilizado. Por tal motivo, todas las paradas deben ser señaladas claramente, a partir de una normatividad común y uniforme de señales, marcas de pavimento y otros elementos que faciliten su reconocimiento en toda la ciudad y que

[87] Vuchic, Vukan R. Urban Public Transport Systems and Technology. Englewood Cliff, Prentice Hall, Inc. 1981

establezca una imagen propia al sistema. Cada parada debe mostrar claramente la siguiente información:

Señal SIS-19 a 21 de parada conforme al *Manual de Dispositivos para el Control del Tránsito en Vialidades del Estado de Baja California*

Logotipo del sistema, red o empresa o en su defecto, escudo de armas de la ciudad.

Nombre de la ruta, ya sea por calle, número o letra de ruta u origen y destino.

- Larguillo de las rutas que son servidas por la parada e información sobre los horarios, o en su defecto, los intervalos.
- Teléfono de información de la empresa o dependencia encargada del transporte
- Nombre de la parada.

Las dimensiones de los cobertizos y de su ubicación en las banquetas deberá cumplir con lo especificado en lo que establece la normatividad aplicable, así mismo será necesario realizar un Estudio de Reestructuración de Rutas para determinar con mayor precisión la demanda de usuarios en las diferentes paradas y establecer el mobiliario urbano a utilizar.

4.5.5.1.2 Transporte de Carga.

Los vehículos pesados transitarán por el carril derecho, salvo que éste sea exclusivo para el transporte público de pasajeros, tenga algún otro uso o presente algún obstáculo que lo impida.

Las vialidades en que se establezcan las rutas deberán contar con las características geométricas y de diseño que faciliten el flujo del tránsito de vehículos de carga, como son: pendiente longitudinal, sección de carriles, radios de control en intersecciones para maniobras, implementación de dispositivos de control especiales o de emergencia como rampas, barreras de contención, etc. Así mismo se deberá prever que la distancia mínima entre la superficie de rodamiento y la parte baja de toda estructura que atraviesa la vialidad, tenga el mínimo necesario para el tránsito de vehículos pesados.

La estructura y calidad de los pavimentos, deberán cumplir con las especificaciones técnicas para vehículos pesados.

Las rutas y estaciones de transferencia se definirán con base a un estudio, evitando la afectación a zonas habitacionales.

Contarán con áreas de estacionamientos, tanto para descompostura y emergencia, como para descanso, los cuales deberán incluir mobiliario especial, así señalamiento para las zonas en que no se permita.

Para evitar la afectación por ruido causado por el tránsito de vehículos pesados, se habilitarán en las zonas habitacionales y escolares barreras contra ruido.

Las edificaciones que requieran de maniobras de carga y descarga, deberán diseñarse para contar con una adecuada integración vial y con el suficiente espacio al interior de tal forma que éstas se realicen dentro del predio, con el fin de no entorpecer los flujos vehiculares y peatonales en la vialidad

La circulación de los vehículos pesados se lleve a cabo en el horario de las 22:00 a las 5:00 de lunes a viernes sobre vialidades primarias.

El tipo de camiones de carga que pueden circular en la ZC deberá ser el camión unitario de 2 ejes de acuerdo a lo especificado en las Normas Técnicas de Proyecto y Construcción para Obras de Vialidades del Estado de Baja California.

Necesidad de estudios específicos

Con el fin de determinar de una manera más específica las rutas y horarios del transporte de carga, se sugiere la elaboración de un Estudio de Transporte en donde se realice un levantamiento completo de las rutas, infraestructura, horarios, peso, dimensiones, frecuencia de operación, productos, etc. del transporte de carga en la ZC y con ello la autoridad correspondiente junto con la iniciativa privada determine los lineamientos específicos para mejorar el servicio del transporte de carga en la Zona.

Restricciones en vialidades con niveles de servicio altos

Las vialidades que presentan niveles de servicio D serán las primeras en las que se debe ajustar el servicio del transporte de carga con la tendencia a mejorar el nivel de operación de la vialidad y por consecuencia mejorar en la capacidad vial. En las vialidades como la Av. Constitución y la Av. Niños Héroes se deberá limitar el horario de maniobra para el transporte de reparto, o bien calendarizar los días en los cuales puede repartir producto una compañía determinada, para ello se dará prioridad al reparto y recolección de mercancía perecedera y recolección de desechos en horarios limitados.

Características de las vías.

En primer lugar la vialidad a utilizar por el transporte de carga deberá ser primaria para soportar la carga de los vehículos.

Las vialidades que permitan el paso al transporte de carga deberán contar con la infraestructura necesaria para ello comenzando por el adecuado señalamiento vial a lo largo de toda la ruta destinada haciendo clara diferencia en el señalamiento informativo, preventivo y restrictivo para evitar confusiones, restringir accesos y sobre todo para

mantener una operación continua y eficiente del flujo vehicular

La geometría de la vialidad es de gran importancia para permitir las maniobras.

Se deberá procurar dotar de infraestructura adecuada para establecer bahías de maniobras de carga y descarga e implementar límites de tiempo para realizarlas.

El transporte de este tipo de mercancías deberá cumplir con las especificaciones de la normatividad correspondiente.

Restricciones zonas o vialidades

El transporte de residuos o mercancías peligrosas deberá evitar el cruzar por zonas residenciales, zonas en las cuales algún elemento del ambiente pudiera proveear una reacción con el material o residuo que se transporta.

El material o residuo a transportar deberá estar colocado dentro de un contenedor perfectamente cerrado y con el señalamiento adecuado en el vehículo que lo transporta que cumpla con las normas especificadas por la ONU en materia de transporte de mercancías peligrosas.

El transporte de estas mercancías se limitará a horarios especificados por la autoridad correspondiente, se sugiere un horario de 22:00 a 5:00 de lunes a viernes y se recomienda que utilice vialidades con poco desplazamiento de vehículos para que su desplazamiento sea de la manera más fácil posible, no se recomienda mezclarlo con el tránsito normal para evitar fricciones que pudieran terminar en serios percances

El tipo de camiones de carga que pueden circular deberá ser el camión unitario de 2 ejes de acuerdo a lo especificado en las Normas Técnicas de Proyecto y Construcción para Obras de Vialidades del Estado de Baja California.

Características de las vías

Las vialidades utilizadas para el desplazamiento de este tipo de mercancías deberán contar con cierta infraestructura que permita identificar la ruta trazada o determinada por la autoridad correspondiente, tal infraestructura se refiere a:

- Señalamiento vial informativo, preventivo y restrictivo que indique la ruta para el desplazamiento, el horario de operación y las restricciones de accesos o vialidades.
  Teléfonos de emergencia en caso de accidentes.
- Hidrantes en condiciones de funcionamiento, señalados y libres de obstrucciones.
- Las vialidades deberán estar libres de baches y de topes para procurar un desplazamiento suave y uniforme sobre la vialidad.

4.5.5.1.3 Transporte de Residuos Peligrosos.

Para la ZC debido a que las mercancías peligrosas que se manejan son del tipo explosivo y biológico-infeccioso se sugiere utilizar vialidades primarias como la Calle 2ª, la Calle 3ª, el Blvd. Sánchez Taboada y la Vía Rápida y vialidades secundarias como la Av. Carranza, la Av. Arias Bernal, la Calle 4ª, la Av. Cristóbal Colón y la Av. 5 de Mayo.

El ingreso a la ZC será a través del Blvd. Sánchez Taboada y llegando hasta la calle 3ª en donde el vehículo se desplazará hasta la zona de mayor densidad de consultorios y clínicas en la ZC que se encuentra ubicada en las inmediaciones del Parque Teniente Guerrero, el vehículo dobla a la izquierda en la Av. Cristóbal Colón y se desplaza de frente llegando a la calle 4ª donde dobla a la izquierda y sigue de frente haciendo recolecciones en los hospitales y clínicas que se ubiquen sobre esta vialidad, al llegar a la Av. 5 de Mayo dobla al izquierda y continua de frente y dobla a la izquierda en la Calle 3ª donde se desplaza de frente hasta la Av. Arias Bernal en donde dobla a la derecha, continua hasta llegar a la Calle 2ª en dobla a la derecha y continua su ruta de recolección por los consultorios y hospitales que se ubican sobre esta vialidad y por ella misma se desplaza fuera de la ZC tomando la Vía Rápida Oriente

Para el caso de otros materiales ubicados dentro de la ZC como lo es el gas, su alternativa de desplazamiento es saliendo por la Av. Carranza hasta topar con la Av. Arias Bernal en donde dobla a la derecha y continua de frente hasta llegar a la calle 2ª en donde tendrá la opción de ingresar a la derecha o izquierda dependiendo de la zona de la ciudad a la cual se dirija

Las unidades autorizadas para transportar materiales y residuos peligrosos no podrán ser utilizadas para el transporte de personas, animales, productos alimenticios de consumo animal, o artículos de uso personal y residuos sólidos municipales. Estas unidades deberán tener una placa de metal inoxidable, permanentemente fija que contenga la información técnica, que avale su proceso de certificación y verificación en su construcción o reconstrucción, ésta deberá estar en un lugar de fácil acceso para la inspección y en el formato que determine la norma, además de contar carteles que identifiquen el material o residuo peligroso que se transporta. Este tipo de detalles deberá de vigilarlos la autoridad municipal y sobre todo cuidar que se cumplan cabalmente

4.5.5.1.4 Transporte turístico.

Para el establecimiento de nuevas rutas de transporte turístico la empresa se apegará a lo especificado en el Reglamento de Vialidad y Transporte para la ciudad de Tijuana, además deberá considerar los siguientes factores.

- Los vehículos de transporte turístico deberán sujetarse a un horario para su operación en la ZC.
- No podrán realizar operaciones de ascenso y descenso fuera de la ruta trazada previamente por las autoridades correspondientes

- Los vehículos deberán limitar las maniobras sobre la vía pública con la finalidad de no interferir con el flujo vehicular existente.
- Se deberá colocar el señalamiento vial adecuado para informar, prevenir y restringir de la operación del transporte turístico a lo largo de la ruta trazada previamente.

Para la autorización de rutas de transporte turístico se deberá elaborar un estudio técnico por parte del promotor en el que deberá acompañar como mínimo

Consideraciones generales:

- Sobre las necesidades del transporte actual y futuro (justificación)
- Sobre el tipo de transporte y la clase de servicio que se requiere (parque vehicular, unidades y sus modelos, etc.).
- Deberá preverse que se integren las condiciones tanto de las unidades como de la infraestructura de apoyo para personas con "capacidades diferentes".
- Sobre la calidad que se desea ofrecer (no. de unidades así como definir la modalidad ómnibus, tranvía, terminales de transporte, venta de boletos, etc.).
- Oferta actual de transporte en la ciudad.
- Población probable a servir y sus características.

Características del área de influencia de la ruta:

- Trazo de la ruta e itinerario
- Diagnóstico actual de la infraestructura vial para la ruta propuesta (inventario de las características de las vías, derechos de vía, definición de banquetas, sentidos de circulación, semáforos, señalamiento, estacionamiento, etc.)

Análisis financiero (esquema de inversión, tasas de retorno, etc.).

Análisis de costo beneficio (factibilidad económica)

Restricciones a zonas y vialidades:

- El transporte turístico deberá desplazarse sobre vialidades primarias.
- Evitar en lo posible que se otorguen rutas sobre vialidades que presenten niveles de servicio D, o que su capacidad vial presente problemas de saturación en horas de máxima demanda.
- Evitar que el transporte turístico circule por vialidades que presenten problemas con el ancho de la sección o con la geometría de su diseño.
- Procurar remover de la zona centro las terminales de transporte turístico y foráneo ubicándolas en la periferia de la ciudad o en lugares como la Central de Autobuses
- Características de las vías.

Para que las rutas de transporte turístico operen de una forma eficiente y segura será necesario equipar a las vialidades con la infraestructura adecuada para su desempeño, tal como:

- Señalamiento vial horizontal y vertical: informativo, preventivo y restrictivo.
- Cobertizos y sistemas de apoyo en las zonas de ascenso y descenso, el sistema de apoyo puede consistir en:
  - Mapa de la ciudad.
  - Mapa de la red de transporte y de las rutas turísticas
  - Itinerarios del sistema de transporte.
  - Tarifas.
  - Teléfonos públicos
  - Folletos con información impresa de los puntos anteriores.
- Las vialidades deberán estar en buen estado para el desplazamiento uniforme de los vehículos, refiriéndose específicamente a la condición del pavimento, limpieza de la vialidad, buen estado del señalamiento vial y buen estado de la infraestructura de apoyo para el flujo vehicular en general.
- Definición de Ruta de transporte turístico.

La ruta para ingresar a esta parte sería a través de la Calle 3ª, para luego doblar a la izquierda en el Parque Teniente Guerrero y posteriormente ingresar por la Rampa Alhamra, para el regreso se utilizaría la Rampa Alhamra y la Calle 4ª, y con esto se podría dar un paseo por la mayor parte de la ZC.

4.5.5.1.5 Derecho de Vía del Ferrocarril.

Se establece una franja de seguridad de 15m contados a partir del eje de la vía del ferrocarril, los predios colindantes independientemente de su régimen de propiedad deberán respetar esta disposición y ésta solamente se podrá utilizar para usos pasivos, estacionamiento propio de la actividad, zonas de carga y descarga. Dicha área no podrá estar ocupada por ningún tipo de edificación, a excepción de las bardas perimetrales.

En caso de que se hayan utilizado estos sitios sin el permiso correspondiente, la autoridad responderá conforme lo establece la normatividad en la materia

4.5.5.2 Disposiciones específicas de Vialidad y Transporte.

Distrito 1.

Como área de apeadero se podrá implementar en la Av. Larroque colindante al límite del polígono federal (cruce fronterizo).

Distrito 2.

El transporte turístico se permitirá el ascenso y descenso sobre la Av. Revolución entre las calles Coahuila y 1ª.

Distrito 3.

Se prohibe la actividad comercial en vía pública en las avenidas Revolución, Madero, Negrete, Constitución y Niños Héroes, Calles 1ª, 2ª y 3ª, en ambas aceras.

Se permitirán las actividades de ferias y exposiciones para libros, artesanías, alimentos y bebidas, arte, construcción, caninas, vehículos automotores actividades tecnológicas y productivas y del vestido en la Plaza Santa Cecilia, Andador Turístico-Avenida Revolución, y pasaje del subsector 3.30.

Distrito 4.

Se autorizará mercado sobre ruedas únicamente sobre la Av. Baja California y entre Av. Lucrecia Turra y Av. K hasta la Avenida Fernando Sánchez Ayala, por lo que tendrán que ser reubicados aquellos que se encuentren dentro del Distrito.

Distrito 7.

No deberán permitirse el estacionamiento doble fila (funerarias).

4.5.6 Disposiciones de Imagen Urbana.

4.5.5.1 Disposiciones generales.

Desde el punto de vista del volumen y el emplazamiento de las acciones urbanas de edificación, se deberá prever:

- La restricción frontal de la construcción en los usos habitacionales localizados en esquina, se aplica una sola vez, sobre la calle más importante.
- Toda acción urbana y de edificación deberá permitir el acceso de los servicios públicos de limpia, seguridad y atención a emergencias: bomberos, policía, basura, ambulancia, etc., por medio de calles, pasajes o distancia entre paramentos no menores de 6 m.
- Las restricciones a la construcción, frontal y en colindancia, estarán determinadas además, por servidumbres o zonas de protección, usos del suelo, asoleamiento, instalaciones industriales de riesgo, y áreas con vegetación o superficies arboladas.
- Que exista iluminación y asoleamiento adecuados en la fachada principal y aquellas que den servicio a espacios habitables.
- Que la altura o el volumen no rompan con la unidad del aspecto visual de un sector ya construido.
- Que el alineamiento no rompa con la unidad de aspecto visual y de construcción de distrito y/o subsector ya construido.
- Que la altura y el área de desplante cumpla con la normatividad establecida del Coeficiente de Utilización del Suelo (CUS) y del Coeficiente de Ocupación del Suelo (COS).
- Que las áreas destinadas para la vegetación y la jardinería se mantengan y cumplan con las especificaciones para su instalación y mantenimiento.
- Para el caso de distritos y/o subsectores homogéneos en donde no existan programas parciales comunitarios o planes maestros de diseño urbano ó se carezca de normatividad específica, se considerarán entre otros los siguientes lineamientos.
  - Respetar los usos predominantes.
  - Respetar las alturas dominantes y el número de pisos
  - Respetar el alineamiento dominante
- Ninguna construcción deberá obstruir la iluminación, visibilidad y ventilación natural indispensables de otra construcción edificada conforme a los reglamentos en vigor. Para toda edificación, la vista será libre a un ángulo de 45° del plano horizontal de las ventanas de su nivel más alto.

Las disposiciones tienen como objetivo crear un medio urbano coherente y armónico, en el que prevalezca un sentido de unidad y armonía dentro de la diversidad, propiciando la conservación de ciertas zonas y el correcto desarrollo de otras, claramente definidas y con características propias y adecuadas dentro de cada distrito.

4. ESTÉTICAS

Todo proyecto constructivo, para desarrollo urbano, o con cualquier otro fin, deberá cumplir con las siguientes disposiciones:

- El proyecto o actividad a desarrollar deberá ser compatible con la matriz de compatibilidad.
- Deberá ser compatible con la normatividad existente en materia de imagen urbana.
- Deberá cumplir con la dotación de espacios verdes que marcan los reglamentos, debiendo cuidar que su diseño logre un aspecto agradable en la zona, enfatizando el uso de áreas comunales o de uso público.
- Deberá identificar las alteraciones o impactos en la imagen urbana o en la calidad visual del área de emplazamiento, desde la fase de anteproyecto hasta la de operación, y proponer acciones de mitigación o mejoramiento.
- Deberá proteger la privacidad visual de zonas residenciales y respetar la integridad de las fachadas de edificios que tengan importancia visual, valor histórico ó arquitectónico.
- No alterar o modificar zonas que funjan como miradores, sitios de descanso, de recreo o esparcimiento.
- En áreas de alta calidad visual o escénica no se colocarán anuncios comerciales o publicitarios, los tendidos de cableados, y cualquier otro elemento ajeno nocivo.
- Deberá evitar las modificaciones o actuaciones drásticas en zonas de laderas, y respetar la vegetación natural o nativa existente, previendo las instalaciones necesarias para su mantenimiento.
- Deberá evitar los efectos visuales adversos provocados por la introducción de materiales, colores y/o formas incompatibles con el contexto urbano o con el paisaje del entorno.

  El uso de vegetación, en vialidades y accesos no deberá obstruir visuales, salvo en aquellos casos en donde se utilice para fines de amortiguamiento de efectos nocivos que resulten difíciles de tratar y no exista una mejor opción.
- El abandono de materiales remanentes del proceso de construcción, esta prohibido, por lo que el responsable del proyecto deberá solicitar con antelación su permiso para la disposición de sus materiales de desecho en alguno de los sitios autorizados por la autoridad competente.
- En caso de que el proyecto o actividad, pretenda ubicarse en instalaciones existentes con periodos prolongados de abandono, el promovente, deberá verificar el estado de la misma antes de cualquier adaptación o acondicionamiento, para evitar riesgos y fallas en su funcionamiento.

  En caso de que el proyecto o actividad generen emisiones de humos o gases, deberá disponer de medidas que amortiguen su efecto visual, aún tratándose de emisiones no contaminantes a la atmósfera, evitando su instalación en zonas con elementos distintivos del paisaje.
- En la proyección y trazado de calles y espacios abiertos (plazas y plazoletas) y en la ubicación de centros comerciales, culturales o educativos, se deberán proveer las conectividades adecuadas, para facilitar el tránsito peatonal.
- Se deberán utilizar estándares de imagen y cuidado del paisaje en la incorporación de alumbrado público.

  En áreas donde la saturación de elementos, afecte visuales, deteriore la imagen, ó provoque distracciones y accidentes de tránsito, se aplicarán restricciones de uso de espacio, y se aplicarán acciones de retiro.
- En areas destinadas a jardinería y sembrado de vegetación de proyectos comerciales, centros escolares, bibliotecas, iglesias y centros comunitarios, se deberán utilizar especies que no presenten obstáculos o inconvenientes al desarrollo normal de las actividades, y que permitan incrementar la calidad estética y visual del espacio.
- En las zonas de equipamiento y comercio se deberán integrar corredores o andadores peatonales complementados con mobiliario urbano y áreas destinadas a jardinería, en cuyo diseño se deberá considerar las adecuaciones de espacio y acceso que faciliten las actividades y circulación de personas discapacitadas.
- La integración de elementos escultóricos y otras clases de arte público sobre vialidades primarias, plazas, jardines o espacios públicos abiertos, se hará buscando enfatizar el contexto del área y de edificios circundantes.
- En la aplicación de proyectos de diseño urbano, se deberán utilizar diferentes tipos de cubresuelos y materiales de recubrimiento que integren a la zona diversidad de formas, texturas y colores, y permitan variaciones en el diseño, mantengan la permeabilidad del suelo, y otrezcan ambientes más naturales.
- Para controlar y mitigar los efectos nocivos del ruido, la dispersión de polvos que afectan las fachadas de edificios, se utilizarán barreras de vegetación, barreras físicas, y criterios de orientación de edificios.

  Para amortiguar y lograr un efecto más compatible al interior de lotes comerciales, se deberán incorporar franjas verdes entre los límites de la vía pública y las áreas de estacionamiento.

Para identificar y evaluar los posibles impactos visuales generados por el proyecto y ubicar los valores e intereses del público usuario o residente de la comunidad,[35] respecto al proyecto, se requerirá una evaluación de impacto visual.

---

[35] Efectuar entrevistas a las personas ubicadas en áreas colindantes al proyecto, visitantes asiduos del lugar o cualquiera que pueda verse afectado por el tipo o tamaño de proyecto.

[14] la cual deberá contener los siguientes aspectos:

- Llevar a cabo un inventario de recursos visuales existentes en la zona para definir la naturaleza de los impactos y prever el tipo de acciones de mitigación que tendrán que contemplarse. Utilizar para ello la lista de control de impactos ambientales que se propone en esta misma sección ó cuestionarios avalados por la autoridad competente
  Establecer criterios visuales aplicables a las decisiones sobre alternativas de proyectos propuestos, con objeto de proteger la calidad visual y el carácter de la zona.
- Definir los límites de las propiedades del terreno asociados con el proyecto y los puntos visuales y vistas escénicas próximas.
- Identificar los aspectos visuales previos o existentes en el área del emplazamiento, su carácter, y grado de uso para definir aquellos que convenga conservar y la categoría de la zona.
- Identificar áreas críticas por el nivel de deterioro ambiental que presentan, y aquellas que por el valor que representan o estado de conservación, son consideradas de alto valor y que son sensibles a las alteraciones,[15] incluyendo los aspectos ambientales, sociales, y culturales.
- El uso de fotografías con fotomontajes se permitirá únicamente para señalar acciones correctivas y/o de mitigación, su uso indebido con intenciones de evasión o engaño, será objeto de sanciones penales.
  Las categorías de visuales podrán definirse con base en las siguientes categorías:

Visuales de categoría alta o distintiva

- Visuales dominantemente urbanas: Con presencia de edificios de más de dos niveles en buen estado, se identifican monumentos edificios históricos, estructuras arquitectónicas y vialidades bien trazadas, plazas comerciales, áreas financieras, acceso a telefonía y cable

Visuales de categoría intermedia ó mixta

- Visuales donde se aprecia la combinación de elementos urbanos edificios de menor número de niveles, vivienda con esquemas constructivos formales, traza urbana definida, acceso a servicios públicos, presencia de agencias públicas, áreas comerciales, saturación de anuncios, altos flujos vehiculares, presencia de parques y espacios verdes, elementos naturales aislados, escasos o de baja calidad.

La configuración urbana de una zona o distrito se define por cinco componentes básicos, contenidos en el medio físico natural y transformado, siendo éstos:

I. Los Espacios Abiertos Públicos son aquellos de propiedad pública, y se clasifican en tres tipos básicos.
   - Las calles o vía pública.
   - Las plazas o espacios de encuentro.
   - Los parques y jardines.

La autoridad correspondiente deberá evitar el uso desordenado de las vías públicas en las actividades comerciales, y exigirá en el ámbito de su competencia, el cumplimiento de las disposiciones fiscales, ecológicas y de salud que correspondan a la esfera municipal.

Además deberá elaborar y publicar los reglamentos urbanos y las declaratorias correspondientes de aquellas áreas o zonas de la vía o espacios públicos en las que se restrinja y/o prohiba el ejercicio del comercio ambulante que por razones de salubridad, seguridad peatonal y saturación comercial impacten de manera negativa a dichas zonas.

Los instrumentos jurídico-técnicos en cita para regular el comercio informal que apruebe el Ayuntamiento deberá contemplar como mínimo los siguientes aspectos:

- Diagnóstico de la situación actual.
- Actualización de censos.
- Proyectos a corto, mediano y largo plazo que contemplen las alternativas de solución.
  Mecanismos de financiamiento que permitan la realización de los proyectos.
  Calendarización de los compromisos y de las acciones a seguir.
- Condiciones generales para la operación del programa.
- Los mecanismos de revisión, actualización y seguimiento de los programas.
- La participación de las partes interesadas en el seguimiento de las acciones.
  Los demás aspectos que se consideren convenientes en atención a la problemática singular de la zona.

Se deberá prohibir la ocupación temporal de la vía pública, cuando por su ubicación y características puedan poner en peligro la salud e integridad física de las personas, deterioro de inmuebles; ocasionen molestias a los vecinos del lugar, afecten la normal prestación de los servicios públicos, ocasionen detrimento a la limpieza e higiene o causen mala imagen.

En el caso del Primer Cuadro de la Ciudad, correspondientes a los distritos 2, 3, 6 y 7 definidos en la estrategia general de este Programa (ver plano No 46, *Estructura Urbana Propuesta*), se deberá procurar que las conducciones

[14] La evaluación del impacto visual intento predecir y evaluar la importancia y magnitud de los impactos visuales de los desarrollos propuestos en determinadas ubicaciones.

[15] En éstas áreas cualquier alteración puede transformar drásticamente su condición o categoría

4. ESTRATEGIA

de alumbrado, eléctricas y telefónicas sean subterráneas, según los criterios y características técnicas de las dependencias y/o empresas operadoras y las expresadas en las normas correspondientes.

Para el tendido y distribución de líneas de energía eléctrica, alumbrado, y telefonía se procurará conservar congruencia con la imagen urbana propuesta.

Las instalaciones subterráneas para los servicios públicos de agua potable y alcantarillado, de teléfonos, alumbrado público, semáforos, energía eléctrica y cualquier otra, deberán localizarse a lo largo de aceras, arroyos o camellones. La profundidad máxima y mínima a la que deberá alojarse cada instalación y su localización en relación con las demás instalaciones será fijada por la Unidad Técnica Municipal Para el Control del Derecho de Vía, de acuerdo a lo previsto para cada caso en las normas correspondientes.

2 Los Espacios Abiertos Privados Exteriores con Frente al Espacio Público.

Los espacios abiertos privados exteriores son los que se encuentran dentro de lotes o predios de uso y destino y que dan frente al espacio público, formando en consecuencia una continuidad visual con el mismo. Estos espacios, en casos, están conformados por las restricciones obligatorias establecidas a la edificación en los programas parciales, y en algunos casos están constituidos por espacios abiertos semipúblicos creados en el interior de conjuntos de edificios.

3 Los Espacios Abiertos Privados Interiores.

Los espacios abiertos privados interiores son aquellos que no tiene frente al espacio público, estando conformados por los volúmenes edificados en el interior de los diferentes lotes o predios.

Los diferentes espacios abiertos conforman una secuencia espacial urbana, cuya suma conforma la estructura espacial de la ZC o los distritos de la misma.

La relación entre los espacios abiertos privados con los volúmenes construidos en el mismo lote se denomina "modo de edificación", el cual contribuye a definir las características de la configuración urbana. Este tipo de edificación se clasifica en cuatro modalidades:

- *Cerrado (C).* Es aquel en el que la construcción frontal, y lateral en caso de lotes en la esquina, es continua y alineada con el límite de propiedad. Puede darse una variante cuando existen restricciones frontales pero manteniéndose el alineamiento de la construcción en forma continua, denominándose en este caso "cerrado con restricción frontal".
- *Semicerrado (SC).* Es aquel en el que la construcción frontal se alinea básicamente con el límite de propiedad pero quedando remetida una parte del resto de la construcción, hacia uno o ambos linderos. Puede darse una variante cuando existe una restricción frontal pero se mantiene parte de la construcción alineada al límite de la restricción, denominándose en este caso "semicerrado con restricción frontal".
- *Semiabierto (SA).* Es aquel en el que la construcción esta apañada a uno de los límites laterales de la propiedad, quedando libre en la otra colindancia lateral, y presentando, por lo tanto, una fachada lateral. Puede darse una variante cuando existe una restricción frontal pero se mantiene la construcción alineada al límite de la restricción, denominándose en este caso "semiabierto con restricción frontal".
- *Abierto. (A).* Es aquel en la que la construcción se ubica separada de todos los linderos del lote, es decir con restricciones laterales frontales y posteriores.

De las Edificaciones.

Dentro de los modos de edificación mencionados, podrá también haber restricciones para los jardines posteriores, con dimensiones mínimas, las cuales, en su caso, se indicarán en este *Programa* y/o los reglamentos y/o acuerdos de fraccionamientos respectivos.

Los modos de edificación mencionados pueden combinarse, pudiendo tener variaciones en los diferentes niveles de la edificación. Los niveles inferiores podrán ocupar mayor superficie y llegar hasta las colindancias laterales, mientras que conforme se desarrolle el edificio hacia arriba podrán tenerse sucesivas restricciones laterales y frontales, con objeto de evitar fachadas laterales ciegas de excesivo tamaño, que agreden la imagen urbana, y para facilitar, por otro lado, las transiciones entre zonas cercanas o colindantes de diferentes alturas. De esta manera podrán ir apareciendo entre las diferentes propiedades, y a diferentes alturas sobre el suelo, zonas libres, integradas visualmente a los espacios públicos, desde los cuales pueden iluminarse y ventilarse adecuadamente las construcciones.

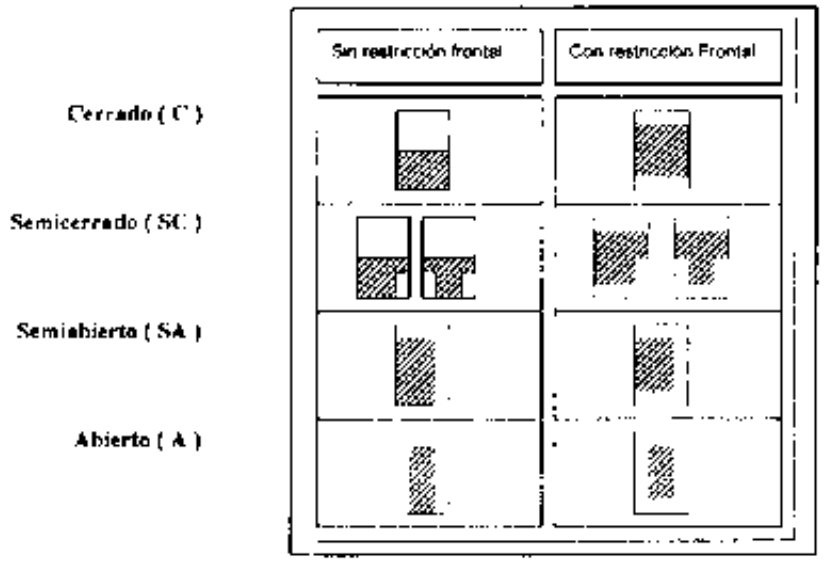
Estas restricciones también se combinarán con aquellas que indiquen las relaciones de las alturas Los modos de edificar estarán directamente vinculados con los siguientes aspectos.

- Características del medio ambiente natural, derivadas de la clasificación de áreas establecidas para el sitio específico. Las características fisonómicas del concepto urbano existente, especialmente cuando se trate de acciones urbanísticas y de edificación que formen una continuidad con áreas de protección histórica patrimonial, y en cualquier caso, considerando las características dominantes en la zona o en el centro de población, su morfología urbana, traza y configuración volumétrica
- La tipología de la edificación, estará definida por los tipos y sub-tipos de edificios a construir en la zona con su requerimiento de espacios abiertos y tratamiento de los frentes a la vía pública
- Respecto a elementos que pudieran modificar la imagen de un conjunto o elemento arquitectónico, se deberán ajustar a lo que al respecto establezcan tanto este programa como los reglamentos y/o acuerdos de

fraccionamientos o condominios/altura y tipo de bardas y rejas exteriores permitidas, altura y tipo de cubiertas, materiales y acabados de fachadas y cubiertas, control de elementos de instalaciones exteriores, tales como antenas, acometida, cableados, tinacos, tanques de gas, aparatos y ductos de aire acondicionado, bajantes, iluminación exterior, en cuanto a sus características de intensidad, color, espaciamiento, gamas de colores de los cuales se puedan seleccionar los que se prefieran, etc.).

- En bardas de condominios horizontales deberá asegurarse una buena apariencia hacia las vías públicas y además la posibilidad de vigilancia para una debida sensación de seguridad.

Figura No. 16. Modos de edificación (esquemas de planta)



Cubiertas.

Pueden considerarse las siguientes variantes:

- Las cubiertas con láminas metálicas o de otros materiales, los cuales solo podrán usarse en áreas industriales, comerciales, de servicio y de equipamiento.
- Las alturas máximas y mínimas de las edificaciones (en metros y en cantidad de pisos), deberán tomar en cuenta la topografía del terreno y el equitativo acceso a las vistas.

En referencia a la reglamentación de control de alturas de construcción, además de lo resultante de aplicar COS y el CUS de cada distrito, en este *Programa* se establecen las alturas máximas y, en su caso, las mínimas (ver Tabla No. 66-75), para considerar los siguientes aspectos:

- Derecho equitativo a la vista, evitando que haya obstrucciones injustas y arbitrarias. El derecho a las vistas deberá ser de acuerdo a la ubicación de cada predio dentro de la conformación topográfica natural de cada distrito y/o manzana, por lo que las alturas de construcción en áreas de fuertes pendientes deben ser establecidas cuidadosamente, de manera regulada, midiendo a partir de las cotas del terreno natural, con las adecuaciones que en cada caso se requiera.
- Las alturas deberán controlarse para que haya la adecuada privacía visual y el mismo derecho al asoleamiento.
- Deberá procurarse una integración fisonómica tanto al paisaje natural como a los elementos construidos.

Las alturas de construcción deberán estar proporcionadas a la anchura del límite del espacio público, incluyendo sus ampliaciones por restricciones frontales, debiendo quedar dentro de un ángulo en un plano vertical de 45° de dicho límite, salvo estudios específicos, para casos como el Centro Histórico u otros casos especiales previa aprobación de la autoridad correspondiente.

Las diferentes densidades que puedan darse, y que tendrán también relación con las distintas alturas, deben establecerse en zonas homogéneas e integradas, evitando rupturas y desigualdades que puedan lesionar a unos en beneficio de otros. Se deberá dejar claramente establecida la graduación de alturas para que existan transiciones adecuadas. Esto es especialmente importante por lo que pueda afectarse a las áreas patrimoniales y a las zonas habitacionales.

- Para el caso de, Polígono de Densificación definido en la estrategia general (ver plano No. 46, *Estructura Urbana Propuesta*) se establecen densidades, restricciones frontales, superficies de predios, coeficientes de utilización y ocupación y alturas permitidas.

De la Vegetación.

Arbolado y Jardinería: En función de las características climatológicas, del suelo de la ZC, de las dimensiones de la vía pública, del tamaño de los arriates y cajetes, de las instalaciones aéreas y subterráneas y de las características de los espacios libres, se deberá establecer un catálogo de especies vegetales, a fin de que sean apropiadas a la Zona y, propicien una adecuada armonía visual, y ayuden a la coherencia entre las áreas públicas y a las privadas. Esto deberá ser congruente con las disposiciones referentes a vegetación urbana que puedan existir en la ZC.

Con el fin de lograr una configuración urbana coherente, en este *Programa* y en los programas comunitarios que se realicen para las áreas de expansión y de renovación urbana, así como para desarrollos, edificaciones e instalaciones nuevas deben observarse los siguientes criterios

- Integración a la configuración topográfica, procurando minimizar los cortes y rellenos para las vialidades y las plataformas de la edificación. Debe mantenerse un criterio estricto de equidad para todas las propiedades en la posibilidad de aprovechar las vistas y se deberá integrar en forma coherente la imagen de lo construido con el paisaje urbano.
- Para zonas de expansión o renovación, así como para desarrollos nuevos, se deberá presentar toda la información del área, en forma detallada y pormenorizada, incluyendo levantamiento topográfico, y fotográfico que comprenda a todos los elementos naturales y construidos que puedan existir en el sitio, con descripciones detalladas, debiendo presentarse un estudio de impacto a la imagen visual del sitio y el proyecto correspondiente contemplando todo lo anteriormente expuesto
- La vegetación se considerará un requisito en toda obra o construcción para evitar erosión e inestabilidad en los suelos, enfatizar o matizar aspectos del relieve, dar continuidad y uniformidad al espacio, enmarcar vistas, ocultar vistas desagradables y mejorar las cualidades estéticas de la imagen urbana, dividir espacios y circulaciones pero también podrá utilizarse como un elemento estabilizador del clima y del suelo, como barreras contra la circulación de vientos, polvos y de amortiguamiento de ruido.
- Como estrategia para una mejor dosificación y dimensionamiento del equipamiento requerido para la zona a desarrollar, se considerará la utilidad de espacios residuales y lotes baldíos, mismos que se deberán forestar y acondicionar para que sirvan como espacios abiertos para plazas, jardines, parques vecinales, espacios culturales, ó zonas deportivas, que podrán ser propuestas por el particular, sin afectación de sus derechos a la propiedad
- Los camellones y banquetas de las vialidades deberán forestarse con base en la clasificación y función de las mismas, y de lo cual dependerán las especificaciones de distancias y tipos de vegetación a utilizar. De manera general se deberá cuidar que los árboles guarden un espacio de 5m aproximadamente uno del otro, considerando el patrón de lotificación para evitar su destrucción en el momento de la construcción en los predios.
- Entre las especies recomendables se proponen (las definidas en el Reglamento de Vialidad para el Municipio de Tijuana Baja California).

  Todo desarrollo, modificación o renovación que se pretenda establecer, deberá definir los elementos básicos de la configuración urbana, de la arquitectura y de los elementos complementarios, siendo esto obligatorio tanto para el sector público o privado, sin importar la tenencia de la tierra en que pretendan realizar obras. Estos elementos se señalan en este *Programa* y deberán señalarse en los programas comunitarios y serán, como mínimo, los siguientes:

  - Pavimentos: definiendo materiales, su diseño y terminado en el arroyo de calles, en función del tipo de urbanización, observando como mínimo lo dispuesto en la sección de vialidades urbanas.
  - Banquetas: definiendo los materiales y diseños correspondientes, incluyendo la ubicación y dimensiones de áreas jardinadas, cajetes y arriates, de acuerdo al tipo y jerarquía de las calles, observando como mínimo lo señalado en el Capítulo XVI del reglamento antes mencionado.

    Mobiliario Urbano: deberán definirse los siguientes elementos, de acuerdo a las características de cada distrito *(ver apartado 4.5.9 Mobiliario Urbano)*.

    - Arbotantes y Luminarias,
    - Placas de nomenclatura,
    - Rejas de protección en banquetas y camellones,
    - Basureros;
    - Paradas de autobuses, y
    - Otras que puedan existir.
- La publicidad en todas sus modalidades deberá contemplar prioritariamente las disposiciones que al respecto de sus características, ubicaciones, dimensiones y restricciones señale este *Programa*, los programas comunitarios que se deriven, así como lo que establezca el Reglamento respectivo, siempre que éste no se contraponga a las anteriores
- Para el control de efectos dañinos a la imagen urbana, ocasionados por la emisión de partículas, polvos o humos, se atenderá a lo señalado en la NOM-043-ECOL-1993 que establece los niveles máximos permisibles de emisión a la atmósfera de partículas sólidas provenientes de fuentes fijas, así como de los relacionados con las emisiones vehiculares señalados en NOM-045-ECOL-1993 y NOM-041-ECOL-1993.

- En la autorización de uso del suelo para el área de estudio, la autoridad competente deberá cuidar la compatibilidad de estilos en la edificación, evitando la introducción de elementos y/o contrastes que generen:
  - Rompimiento en la homogeneidad (entendiéndose como una diversidad homogénea), tradición o significancia otorgada al sitio en su conjunto.
  - Distracciones, o la emisión de destellos o deslumbramientos.
  - Modificaciones en las fachadas, introducción de elementos no compatibles (colores, letreros y visuales, materiales, texturas y acabados).
  - Alteraciones en la dinámica del movimiento peatonal o de circulación vehicular que deriven en afectaciones de imagen urbana.
  - Concentración peatonal, vehicular o de actividades ocasionales.
  - Deberán evitarse la permanencia de elementos construidos o edificaciones en mal estado ó deteriorados.
- La eliminación de carteles publicitarios espontáneos, folletería y propaganda política instalada en postería y bardas deberá efectuarse al término de dichas campañas.
- Para efectos de conseguir un ordenamiento urbano y un control sobre los aspectos de imagen urbana, se deberá incluir en los programas comunitarios, que definirán las políticas, estrategias y acciones a implementar para cada distrito de este programa; tomando en cuenta los objetivos planteados dentro de este documento

4.5.6.1 Disposiciones específicas.

Distrito 3. Corredor Turístico.

En el Corredor Turístico los establecimientos cuya actividad comercial se refiera a la venta de alimentos donde predomine ésta sobre la venta de bebidas con graduación alcohólica, *-tales como cafeterías, restaurantes, o restaurant bar-* podrán solicitar la autorización para la colocación de mobiliario hacia el exterior del establecimiento (banquetas y andadores) siempre y cuando se conserve la circulación peatonal. Esta superficie no podrá ser mayor de 3m del alineamiento oficial de la edificación por lo que estará sujeto al proyecto de peatonalización, debiendo para ello elaborarse un proyecto integral de Imagen Urbana para el Corredor Turístico mismo que será evaluado por el Comité Técnico de Imagen Urbana y/o el IMPlan.

Estos establecimientos deberán contar con áreas de mesas en su interior y solo podrán colocar mobiliario en las áreas inmediatas a la fachada de conformidad con el proyecto.

Los muebles a utilizar estarán totalmente exentos de cualquier sistema de fijación al piso, muros u otros elementos.

Las mesas, sillas y demás mobiliario y elementos deberán ser de materiales acordes con las características, colores e imagen urbana que se determinen en el proyecto para el Corredor.

La autorización de publicidad en estos establecimientos estará determinada en el proyecto integral del Corredor Turístico.

4.5.7 Disposiciones para Zonas y Sitios Históricos y Culturales.

Las disposiciones para zonas y sitios históricos tienen por objeto concientizar a la ciudadanía en general de la responsabilidad colectiva con respecto al patrimonio cultural inmobiliario, manifestar su determinación de mantener el equilibrio entre el hombre y su entorno tradicional y prevenir la degradación de aquellos bienes heredados del pasado, de los que tanto depende la calidad de dicho entorno así como promover la sensibilización y el acceso del público a su patrimonio.

Para la conservación del patrimonio histórico, cultural y/o meritorio construido así como cualquier acción de edificación que se pretenda llevar a cabo en este tipo de inmuebles (ver apartado 2.3.7. *Imagen Urbana*, Tablas 55, 56 y 57) antes de emitirse la autorización municipal correspondiente, será necesario contar con el visto bueno del ICHC. Con respecto al desarrollo urbano, se deberán considerar los siguientes criterios.

- Las zonas, sitios o inmuebles con valor patrimonial deberán ser objeto de estudio y/o proyectos particulares cuyo objetivo sea, asegurar su conservación y revaloración del inmueble.
- Toda acción que pueda alterar las relaciones de volumen, escala, espacio, ritmo y color en los monumentos edificios y/o en centro y sitios históricos deberán ser regulada
- Se deberá considerar que la integridad y la armonía del centro y sitios históricos y de los monumentos contribuyen al mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes.
- Se deberá mantener el equilibrio en el uso del suelo del centro y sitios históricos, a fin de asegurar la interacción adecuada del conjunto evitando la creación de "Zonas de Museo"
- La revitalización del centro histórico deberá tener como meta mejorar las condiciones de vivienda, servicios y equipamiento, y promover actividades económicas nuevas compatibles con la zona.
- Se deberá proteger al centro histórico y sitios históricos contra la contaminación, el ruido y las vibraciones causadas especialmente por el tráfico intenso.
- Se deberá considerar que el entorno de un monumento o centro histórico forma una unidad cuya integración

4 ESTRATEGIA

también le otorga valor.

- Se deberán establecer alternativas de desarrollo para evitar la especulación del suelo en el centro y sitios históricos y la destrucción de los valores patrimoniales.
- En el caso de que se requiera de nuevas construcciones, estas deberán armonizar con el conjunto existente, logrando su integración mediante su composición arquitectónica, volumétrica, escala, proporción, materiales de acabado y color.
- No se permitirán rótulos, anuncios, postes, cables, antenas o conducciones aparentes o visibles, elementos superpuestos y ajenos a los mismos, que alteren los valores de los inmuebles protegidos o que se encuentren dentro del "Catálogo Nacional de Monumentos Históricos Inmuebles de Baja California"[16], que perturben su contemplación o den lugar a riesgos de daños sobre ellos.
- No se permitirá las partes, elementos arquitectónicos y cualquier clase de bien, que supongan una evidente degradación de la edificación, o dificulten su interpretación histórica o artística, o estén disconformes con las condiciones de protección. Igualmente se prohibe toda construcción, así como las instalaciones aparentes o vistas, que alteren su carácter, que perturben su contemplación o den lugar a riesgos de daños sobre ellos.
- No podrán colocarse nuevas marquesinas. Sólo se admitirán aquellas originales del edificio tanto en fachadas exteriores como interiores, siempre que fueren compatibles con las normas municipales vigentes sobre la materia, no se admitirá propaganda pública. En remodelaciones se admitirá la restauración de la marquesina original, así como volver a colocarlas si estas hubieran sido removidas.
- Queda prohibido la colocación de carteleras en las fachadas de los bienes, así como en el espacio urbano circundante, excepto que guarde una armónica relación con las características primigenias del bien y su entorno. Estas en ningún caso podrán ocultar o desfigurar elementos de interés de las fachadas.
- No se permitirá a las edificaciones contempladas dentro del Catálogo Nacional de Monumentos Históricos Inmuebles de Baja California, modificaciones de tipología, tecnología ni de morfología, pudiéndose asignar nuevos usos acorde con ellas y que estas sean compatibles con la conservación de los bienes y la autosustentabilidad del edificio.
- Para el proceso de elaboración de *"Declaratorias"* así como para la realización de obras de construcción, conservación, restauración, adaptación, reestructuración, demolición o cualquier otro acto que afecte la estructura o imagen de un inmueble comprendido en una zona de patrimonio histórico, entorno arquitectónico y urbanístico, deberá apegarse a lo establecido en la Ley Federal de Monumentos y Zonas Arqueológicas, Históricas y Artísticas, la Ley del Patrimonio Cultural del Estado de Baja California, el Reglamento de la Ley de Edificaciones de la Ciudad de Tijuana, Baja California y las normas, criterios, cartas, declaraciones y convenciones que sobre conservación de monumentos ha emitido la Organización de las Naciones Unidas para la Educación y la Cultura (UNESCO) y el Comité Internacional de Sitios y Monumentos (ICOMOS).

4.5.8 Disposiciones para Anuncios, Rótulos y Similares.

Para la autorización de anuncios, rótulos y similares se deberá atender lo que establece el Reglamento de Rótulos, Anuncios y Similares[17], de acuerdo con las disposiciones generales para toda el área de aplicación y las específicas para cada distrito de este Programa.

Deberán retirarse todos los anuncios, rótulos y similares que por su ubicación y características de instalación pongan en riesgo a la población, que causen molestias a los vecinos del lugar o afecten la limpieza, higiene o imagen urbana así como los que estén sin uso o en incumplimiento de reglamentos además los que se determine mediante un estudio integral para la zona que contaminan visualmente el lugar.

En los corredores, conjuntos y centros comerciales donde se observa la presencia de peatones, la publicidad deberá diseñarse para éstos.

No se autorizarán ningún tipo publicidad en puentes vehiculares ni peatonales. En vialidades primarias, cruceros, entronques de vialidades y pasos inferiores, se deberán atender lo que dispone para la instalación de anuncios las Normas Técnicas Proyecto y Construcción para Obras de Vialidades del Estado de Baja California[18].

Todos los anuncios, rótulos y similares deberán ubicarse dentro de los límites de propiedad particular a excepción de las disposiciones definidas para cada distrito, no deberán proyectarse sobre las propiedades colindantes, sobresalir el paño de la fachada ni interferir con la visibilidad o funcionamiento de la nomenclatura de las calles o cualquier señalización oficial.

No se permitirán rótulos en paredes o fachadas laterales que no tengan vista a una vía pública.

La composición de cualquier rótulo no desvirtuará los elementos arquitectónicos de las fachadas de los edificios.

---

[16] Publicado en enero de 1948, por el INAH.
[17] Publicado en el Periódico Oficial del Estado No. 40, Sección II, de fecha 12 de diciembre de 1997.
[18] SAHOPE, publicadas en el Periódico Oficial del Estado el día 19 de octubre del 2001.

no alterará la perspectiva al proyectarse una calle, plaza, edificio, monumento, su valor arquitectónico, no alterará los taludes y paisajes al ser colocados, ni obstruirá la visibilidad al estar de fondo para monumentos, pinturas y murales.

Queda prohibido cualquier anuncio sin importar tamaño o localización y que por su movimiento, color, o iluminación pueda confundirse con la señalización de tránsito, y/o que contenga palabras de "alto", "siga", "precaución" o palabras similares, así como publicidad con sirenas o cualquier equipo de señalización de emergencia.

Los anuncios deberán instalarse en superficies lisas de la fachada entre la parte superior del cerramiento y el repizón del primer piso, no podrá interrumpir ni sobreponerse a los vanos de puertas y ventanas o sobre elementos arquitectónicos como columnas, cornisas, molduras, balcones, barandales, ni cualquier otro elemento ornamental del edificio.

Los anuncios iluminados se refieren a los descritos como "Primarios" de acuerdo a la tipología que establece el Reglamento. Toda iluminación de anuncios y otras formas de publicidad exterior deberá hacerse con instalación eléctrica pero no se permitirá que sea aparente o visible al público. En la solicitud de anuncios permanentes se deberá presentar el diagrama o plano que muestre los cálculos de las instalaciones eléctricas.

En el área de estudio de la ZC se prohibe la instalación o utilización de anuncios:

- Peligrosos o riesgosos;
- Que generen contaminación visual o utilicen la publicidad en detrimento de la imagen urbana o las características arquitectónicas de las fachadas, vegetación o de los vehículos;
- Cuyo texto, figuras o contenido sean contrarios a la moral, las buenas costumbres, inciten a la violencia, expongan el acto sexual o explícitamente, atenten contra terceros, provoquen o promuevan algún delito o perturben el orden público; incluyendo los redactados en el idioma diferente al español;
- Que promuevan la desintegración familiar;
- Que empleen los símbolos patrios con fines comerciales, salvo para su promoción, exaltación y respeto;
- Que contengan mensajes subliminales en todos los tipos de publicidad comercial;
- Que interfieran la visibilidad de la circulación vial y peatonal;
- Que anuncien productos que dañen a la salud como cigarros y bebidas alcohólicas cuando éstos no cumplan con las leyendas preventivas que establecen las disposiciones jurídicas en la materia;
- En elementos de mobiliario urbano no diseñados para tal fin;
- Los relacionados con la venta, consumo y promoción de bebidas alcohólicas y tabaco cuando se encuentren a menos de cien metros de centros educativos;
- En edificaciones no diseñadas para soportar estructuras o anuncios de conformidad con lo dispuesto por el Reglamento de la Ley de Edificaciones
- Que utilicen láminas metálicas para su elaboración;
- El volanteo por medio aéreos;
- De publicidad animada o con iluminación en el exterior de los vehículos;
- En bardas, árboles, arbustos y cualquier tipo de vegetación, elementos de mobiliario, monumentos, murales, pinturas, casetas y demás que establezca el Reglamento.

Se prohiben anuncios o cualquier tipo de publicidad exterior que haga referencia a ideas o imágenes con textos o figuras que inciten a la violencia; sean contrarios a la moral y las buenas costumbres o promuevan la discriminación de raza o condición social.

Cuando se desee publicitar edificaciones con frentes mayores a 25m las dimensiones y su ubicación estará sujeta a la opinión técnica del Comité Técnico de Imagen Urbana y/o del IMPlan.

Para el uso de nuevas tecnologías para la instalación de anuncios y publicidad se someterá al dictamen técnico del Comité Técnico de Imagen Urbana y/o del IMPlan.

Cuando se desee utilizar anuncios, rótulos y similares en cortinas metálicas no deberá exceder de una quinta parte del área total de la cortina y se ubicará al centro de la misma, sin embargo, su autorización está sujeta a junto con el resto de la fachada a una superficie no mayor de la quinta parte de la superficie total de la fachada.

Para los establecimientos que no dispongan de área para la instalación de anuncios, rótulos y similares al interior del predio y que de acuerdo con las disposiciones enunciadas en este apartado no puedan cumplir con ningún tipo de anuncio se podrán publicitar a través de mobiliario diseñado para tal fin que deberá localizarse en sitios estratégicos. Este tipo de mobiliario será parte de un proyecto para la zona y para su ubicación se estará sujeto a la opinión técnica del Comité Técnico de Imagen Urbana y/o del IMPlan.

La publicidad que pretenda instalarse para los proyectos estratégicos que se propongan para la ZC estará condicionada a su integración en el proyecto arquitectónico.

En el *centro histórico y edificios de valor patrimonial* las autorizaciones para los edificios catalogados como patrimoniales y con valor cultural, una vez declarados, los interesados deberán obtener previamente la autorización del Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH) y de la dependencia encargada de realizar sus funciones y demás disposiciones jurídicas aplicables.

Respecto al *idioma*, el texto de los anuncios fomentará el uso del idioma español, deberá redactarse con sujeción a las normas de pronunciación, ortografía y sintaxis y vocabulario. Se puede permitir la traducción a otro idioma siempre

4. ESTRATEGIA

que ocupe un lugar secundario únicamente en el Corredor Turístico, para nombres propios de productos, nombres comerciales, marcas, casas comerciales y frases que estén debidamente registrados ante las autoridades competentes, de conformidad con lo dispuesto por los correspondientes ordenamientos en materia de patentes, marcas y franquicias siempre que éste ocupe un lugar secundario.

4.5.8.1 Disposiciones generales.

De conformidad con la clasificación que establece el artículo 22 del Reglamento se deberá atender además las siguientes disposiciones.

A. Primarios.

1. Carteleras:

No se permitirán carteleras en todo el polígono de la ZC.

- Deberán retirarse las carteleras que del estudio técnico y evaluación de paisaje urbano se determine que obstruyen las visuales del lugar así como también aquellas que no estén integradas al contexto urbano o representen riesgo para las personas.

2 *De Pared:*

- No se permitirán en azotea.
- La superficie no deberá exceder de la quinta parte de la superficie de fachada. Sólo se instalarán en el primer piso de cualquier inmueble. En edificios de mas de 5 niveles la autorización de superficie adicional estará sujeta a la opinión técnica del Comité Técnico de Imagen Urbana y/o del IMPlan.

  Cuando existan varios establecimientos en un mismo edificio o se trate de un centro o conjunto comercial se autorizarán los anuncios de pared con las mismas dimensiones, alineamiento, material y color, pudiendo presentar variables en el diseño de letras o logotipo, con una separación mínima entre ellos de 0.50m. Su colocación no podrá estar a menos de 0.50m de la colindancia o esquina del edificio.
- Cuando el frente exceda de los 25m se podrá utilizar el anuncio con dimensiones no mayores de 5m, 2m de altura y 0.30 espesor; su ubicación estará sujeta a la opinión técnica del Comité Técnico de Imagen Urbana y/o del IMPlan.

  Los rótulos de pared estarán sobre la vía pública con una distancia (espesor) que no exceda de 0.30m.

  Los anuncios adosados no deberán instalarse en vanos de las puertas y ventanas o sobre elementos arquitectónicos (columnas, cornisas, molduras, balcones, barandales, etc.) ni cualquier otro elemento ornamental del edificio

  Torre directorio;

  - En conjuntos de locales así como en centros comerciales además de los anuncios de pared (marquesinas) podrá autorizarse una "*torre directorio*", misma que formará parte del proyecto arquitectónico y su estructura de soporte estará anclada o adherida al piso y ninguno de sus elementos tiene contacto con la edificación; deberá ubicarse al interior del predio. La altura de la torre directorio estará en función de lo que establece el Reglamento en materia de carteleras. En este caso no podrán autorizarse anuncios de bandera.

3. *Azotea.*

- No se permitirán en todo el polígono de la ZC

4 *Giratorios.*

Donde los permitan las disposiciones específicas para cada distrito.

- Podrán autorizarse siempre y cuando se ubique a 100m de edificios patrimoniales o meritorios además de lo dispuesto por el Reglamento

5 *Públicos.*

- Donde las disposiciones específicas los permitan

  Deberán contemplar mensajes institucionales o altruistas.

6 *Automóviles:*

Donde si se permitan estarán sujetos a la opinión técnica del Comité Técnico de Imagen Urbana y/o del IMPlan.

7 *Tipo bandera en propiedad privada*

- Donde los permitan las disposiciones específicas para cada distrito.
- No se autorizará para publicitar centros comerciales o conjuntos de locales comerciales.
- El área máxima deberá cumplir con la proporción de 3:1 (ancho alto).

B. Secundarios

8 *Para identificación del negocio (no iluminado)*

- Donde los permitan las disposiciones específicas para cada distrito

  No se autorizarán en espejos ni en vitroblock; podrán ser adicionales a los anuncios primarios.

9 *Permanentes en ventanas:*

Donde los permitan las disposiciones específicas para cada distrito

- Podrán ser adicionales a los anuncios primarios.

10. *Rótulos y señales que requieren dependencias gubernamentales*
- Deberán diseñarse como parte integral del edificio. Cuando las instalaciones gubernamentales se ubiquen en conjuntos o centros comerciales deberán apegarse a las disposiciones específicas dispuestas para tales usos

11. *En ventilulos.*
- Atender lo que establece el Reglamento

12. *En vehículos de servicio particular o público*
- Únicamente se autorizarán cuando las unidades de transporte presenten características que contribuyan a una buena imagen y correspondan a las rutas autorizadas.
- La publicidad deberá diseñarse de tal forma que se integre a las dimensiones y características de los vehículos.
- En los anuncios en vehículos de servicio de transporte urbano se deberá prever que sean con materiales anticorrosivos, de gran resistencia y que soporten las condiciones ambientales, la aplicación de pinturas no podrá ser de alto brillo y las superficies con material no reflejante. Los elementos de fijación para los anuncios, deberán adaptarse a la carrocería de los diferentes modelos de vehículos, evitando la realización de cortes, perforaciones o soldaduras garantizando la estabilidad, seguridad y mantenimiento.

13. *Toldos y lonas enrollables:*
- Los toldos se autorizarán en toda la ZC. En los conjuntos y centros comerciales y donde exista la presencia peatonal podrán autorizarse además anuncios pequeños, ubicados en el sentido transversal al toldo y sostenidos de la estructura que soporta el toldo por medio de cadenas o algún otro elemento decorativo; únicamente uno por cada establecimiento. Las dimensiones de estos anuncios pequeños no deberán exceder de 0.60 x 0.90m y su colocación deberá respetar los 2.50m de lado inferior. Los colores y materiales deberán contrastar con las fachadas de la edificación.
- Cuando éstos sean iluminados se permitirá únicamente al interior del toldo de tal forma que queda ocultos y no deslumbre a los peatones o a los conductores de vehículos.
- En el caso de dos o mas toldos en un edificio todos deberán tener el mismo diseño y criterio de colocación (tamaño, color, etc.); se autorizará un toldo en cada vano, y su colocación deberá hacerse solamente dentro de los vanos de puertas y ventanas o abertura en el muro. No se autorizarán de colores brillantes.
- Los toldos no podrán tener un volado mayor de 1.30m respecto al paramento de fachada, ni menos de 0.60m, pero siempre serán menores que la banqueta; no deberán interferir con el tránsito de personas ni de vehículos.
- El material del toldo deberá ser de lona u otro similar para que se puedan plegar, cambiar o asear periódicamente y evitar una mala imagen.
- Queda prohibida la instalación de toldos fijos de madera, tablaroca (cartón de yeso), lámina metálica y/o material similar.
- No deberán obstruir abatimientos de puertas.

C. *Temporales*

14. *Para designar sitios de construcción.*
- Deberá cuidarse en todo momento que los rótulos guarden buen estado de conservación durante el tiempo que estén instalados de manera que no deterioren la imagen del lugar
- Las placas quedarán sujetas de modo tal que no constituya un peligro para peatones y vehículos.
- Serán anuncios rectangulares y para sus dimensiones se deberá atender lo que dispone el Reglamento de la Ley de Edificaciones vigente.

15. *De bienes raíces:*
- Podrán autorizarse en todo el polígono de la ZC.
- No se permitirán directamente pintados sobre puertas, ventanas o muros.
- No se permitirá mas de un anuncio de este tipo por frente del edificio.
- Las placas deberán estar sujetas de modo tal que nos se dañen los elementos y acabados del edificio, ni constituya un peligro para peatones y vehículos.

16. *Con fines especiales:*
- Los rótulos como estandartes y banderolas que pretendan instalarse en infraestructura de la vía pública (postes) cuya finalidad es la decoración de temporada o de algún evento especial para la ZC así como en el resto de la ciudad (fiestas cívicas, eventos oficiales, temporada navideña, etc.).
- Deberá cuidarse en todo momento que estos rótulos guarden buen estado de conservación durante el tiempo que estén instalados de manera que se integren al contexto del lugar (dimensiones, colores, etc.) y que no obstruyan los señalamientos de tránsito, nomenclatura de calles, iluminación pública, cualquier otro elemento de mobiliario urbano y vía pública.
- También podrán autorizarse para publicidad de establecimientos particulares (aperturas, inauguraciones, etc.) Para estos establecimientos la autorización de mantas siempre será en propiedad privada.
- El tiempo de autorización estará definido por la autoridad municipal en función del evento, tipo y características de edificación
- Únicamente podrán autorizarse en el polígono del Primer Cuadro de la Ciudad (Distritos 2, 3, 6 y 7, definidos en

4. ESTRATEGIA

la Estrategia)

Mantas:

- Las mantas únicamente se autorizarán en propiedad privada.
- Su dimensión no podra ser mayor a 7.50mx0.90m.
- Su colocación no deberá impedir la visibilidad de conductores de vehículos o la circulación de peatones.
- Podrán sujetarse de elementos exteriores de los edificios y adosadas a éstos.

17 *Propaganda distribuida en forma de volantes o folletos:*

- Se autorizarán en tanto no exista el mobiliario diseñado para este fin (ver las Disposiciones Generales).
- Se autorizará siempre y cuando no contribuya a la contaminación del ambiente o al deterioro de la imagen urbana, cada distribuidor se hará responsable por la publicidad arrojada en la vía pública.
- Queda prohibido pegar en cualquier tipo de superficie exterior este tipo de propaganda o publicidad, ya sea en bienes de propiedad privada o de propiedad del dominio público.
- Los folletos y demás elementos de publicidad no deberán almacenarse o colocarse para su distribución en la vía pública ni obstruir la circulación peatonal y vehicular.
- Únicamente se autorizará en propiedad: la autoridad correspondiente determinará el horario, ubicación y el plazo de autorización.

18 *Inscripciones en el aire*

- Se permitirán en todo el polígono de la ZC.

19. *Propaganda a voces, música o sonido.*

- Donde los permitan las disposiciones específicas para cada distrito.
- No se autorizará el área comprendida dentro del polígono del Centro Histórico.
- La autoridad correspondiente determinará la duración de horas continuas permitidas, el horario y la frecuencia de días permitidos además de la ruta considerando para ello no entorpecer en ningún momento la circulación vial y peatonal así como los usos de suelo que pudieran ser sensibles al ruido (hospitales, escuelas, iglesias, etc.).

20. *Proyectados en pantallas:*

- No se permitirán en todo el polígono en la ZC.

21 *Carteles*

- Donde los permitan las disposiciones específicas para cada distrito.
- Los carteles serán de papel u otro material similar, con inscripciones o figuras, que anuncia eventos deportivos, culturales, espectáculos artísticos, propaganda y publicidad en general. No podrán colocarse, colgarse o fijarse en elementos del mobiliario urbano, en bardas, árboles, ni en exterior de edificios públicos y privados.
- Los carteles sólo podrán ubicarse en vía pública en carteleras construidas para éste fin, las cuales deberán tener un diseño y estilo adecuado al mobiliario que exista en la zona, su dimensión será regulado por el reglamento rótulos, anuncios y similares vigente.
- Las dimensiones estarán sujetas a las dimensiones del mobiliario diseñado para tal fin (no mayor de 1.00 x 2.00m).

22. *Propaganda distribuida en forma de muestra de toda clase de productos.*

Donde los permitan las disposiciones específicas para cada distrito.

- No se autorizará en el área comprendida dentro del polígono del Centro Histórico. La autoridad correspondiente determinará el horario y el periodo permitido.

23. *Anuncios ambulantes conducidos por personas, animales o vehículos*

- Únicamente se permitirán los conducidos por personas o vehículos, donde lo permitan las disposiciones específicas para cada distrito.
- No se autorizará en el área comprendida dentro del polígono del Centro Histórico
- La autoridad correspondiente fijará el horario y la ruta considerando para ello no entorpecer en ningún momento la circulación vial y peatonal así como los usos de suelo que pudieran ser sensibles al ruido (hospitales, escuelas, iglesias, etc.)

24. *Temporales en ventanas:*

- Donde los permitan las disposiciones específicas para cada distrito.

25. *Ocasionales en fachadas.*

- Donde los permitan las disposiciones específicas para cada distrito.

26 *Rótulos direccionales:*

- Donde los permitan las disposiciones específicas para cada distrito.
- La autoridad correspondiente determinará el periodo permitido así como la ubicación.

27. *En bancas publicitarias*

- Se permitirán en el trayecto de rutas de transporte autorizadas. Se autorizarán siempre y cuando el promotor presente un programa de mantenimiento mismo que deberá ser aprobado antes de la expedición de la licencia correspondiente.

4. ESTRATEGIA

28. *En casetas o cobertizos en paradas de transporte público:*

Se permitirán en el trayecto de rutas de transporte autorizadas. Se autorizarán siempre y cuando el promotor presente un programa de mantenimiento mismo que deberá ser aprobado antes de la expedición de la licencia correspondiente.

Mobiliario urbano

- El mobiliario urbano destinado para tal fin, podrá contar con espacios para anuncios a título accesorio en función al tipo de mueble se podrán autorizar a las personas físicas o morales que cuenten con la concesión correspondiente, de conformidad con las disposiciones jurídicas aplicables.

- Los espacios y porcentajes destinados para la publicidad serán determinados de acuerdo al diseño, dimensiones y ubicación del mueble, que será analizado, evaluado y en su caso aprobado por la opinión técnica del Comité Técnico de Imagen Urbana y/o del IMPlan.
- En cualquier tipo de casetas, módulos de información, puestos de revistas, de boleros, de lotería y otros similares solo se permitirá la colocación de anuncios y otras formas de publicidad en los lugares, que por el diseño de dicho mobiliario este previsto para ello. Para las casetas de teléfonos la publicidad deberá colocarse al interior de la misma. Respecto a las bancas y cobertizos se atenderá lo que se establece en las disposiciones específicas
- No se permitirá ningún tipo de carteles ni calcomanías en el exterior del mobiliario urbano y vial.

29. *Propaganda de partidos políticos*

Donde los permitan las disposiciones específicas para cada distrito.

- No se autorizará en el polígono del Centro Histórico

30. *Otros no contemplados en el Reglamento:*

En relieve

- Los anuncios en relieve pueden ser en alto o bajorrelieve o bien formen parte integral de la edificación que los contiene. Cuando un mismo edificio contenga varios establecimientos se aplicará lo dispuesto en el Reglamento para los rótulos de pared. Este tipo de anuncios no podrá aplicarse a los edificios patrimoniales.

Inflables

- Sólo se permitirá su instalación de manera transitoria, cuando se trate de promociones, eventos, de publicidad de productos relacionados con la actividad comercial del establecimiento en que se instale.
- La altura máxima de los objetos suspendidos en que figure la publicidad deberá ser de acuerdo a los que determine la normatividad Federal o Estatal vigente. En el caso de los fijados al piso no podrá exceder de 20m.
- Deberán ser inflados con aire o gas inerte y no se permitirá la instalación de objetos inflados con algún gas tóxico, inflamable o explosivo.
- Su colocación no deberá impedir la visibilidad de conductores de vehículos o la circulación de peatones.

No podrán colocarse, colgarse o fijarse en elementos del mobiliario urbano, bardas, árboles, monumentos ni cualquier parte de la vía pública.

Cuando el objeto se encuentre suspendido en el aire, deberá estar anclado directamente en el lugar en que se realice la promoción o evento anunciado.

Tabla no. 83, *Matriz de Compatibilidad de Anuncios, Rótulos y Similares por Distrito.*

Tipo	N	Concepto	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7
Permanentes y Semipermanentes	1	Carteleras	X	X	X	X	X	X	X
	2	De Pared	0	0	0	0	0	0	0
	3	Azotea	X	X	X	X	X	X	X
	4	Giratorios	X	C1	C1	C2	C3	X	C4
	5	Públicos	C4	X	X	X	X	X	X
	6	Automáticos	0	C6	C6	C6	0	C6	C6
	7	Tipo bandera en propiedad privada	X	C7	X	C8	C3	X	C4
	8	Para identificación del negocio	C9	C10	C10	0	0	0	0
Secundarios	9	Permanentes en ventanas	C11	0	0	0	0	0	0
	10	Rótulos y señales que requieran dependencias gubernamentales	0	0	0	0	0	0	0
	11	En vestíbulos	0	0	0	0	0	0	0
	12	En vehículos de servicio particular o público	0	0	0	0	0	0	0
	13	Toldos y lonas enrollables	0	0	0	0	0	0	0
	14	Para designar sitios de construcción	0	0	0	0	0	0	0
Temporales	15	De bienes raíces	0	0	0	0	0	0	0
	16	Con fines especiales	C12	0	0	X	X	0	0
	17	Mantas	X	C6	C6	C6	0	C6	C6
		Propaganda distribuida en forma de volantes o folletos	0	C13	X	C14	0	C6	C15

4. ESTRUCTURA

Tabla no. 8.1. *Matriz de Compatibilidad de Anuncios, Rótulos y Similares por Distrito*

Clase	No.	Anuncio	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7
Temporales	18	Inscripciones en el aire	0	0	0	0	0	0	0
	19	Propaganda a voces, música o sonido	X	X	X	C16	C17	X	X
	20	Proyectados en pantallas	X	X	X	X	X	X	X
	21.	Carteles	X	C18	X	C18	0	C6	C19
	22	Propaganda distribuida en forma de muestra de toda clase de productos	X	C1	X	C1	O	C1	C20
	23	Anuncios ambulantes conducidos por personas, animales o vehículos	X	C1	X	C1	O	X	C20
	24	Temporales en ventanas	X	C21	C22	C23	0	0	C24
	25.	Ocasionales	X	C21	C22	C23	0	0	C24
	26.	Rótulos direccionales	O	C21	C22	C23	0	0	C20
	27	En bancas publicitarias	O	O	O	O	O	O	O
	28	En casetas o cobertizos en paradas de transporte público	O	O	O	O	O	O	O
	29	Propaganda de partidos políticos	C25	C26	C23	O	O	O	O

Donde

C1 En todo el Distrito a excepción del polígono del Centro Histórico.

C2 No podrán autorizarse en vialidades que formen intersecciones con la Avenida Internacional ni con la Calle 1ª.

C3 No se permitirán en predios colindantes a la Av. Internacional, calles 1ª, 2ª, 3ª y 4ª, además de la intersección de Av. Internacional y Carranza.

C4 No se autorizarán en predios con frente a vialidades que formen intersección con el Blvr. Agua Caliente, Sánchez Taboada, Calle 3ª y Av. Madero.

C5 Para la autorización de anuncios de tipo *públicos* se estará sujetos a la opinión técnica del Comité Técnico de Imagen Urbana y/o del IMPlan.

C6 Se autorizarán en todo el distrito a excepción del polígono del Centro Histórico y vialidades que colinden con éste (ver planos no. 38, 39 y 45-A, "Estructura Urbana Propuesta", "Sitios Patrimoniales" y "Primer Cuadro de la Ciudad", respectivamente).

C7 Se autorizarán en todo el Distrito a excepción de la Av. Revolución, Av. Aldrete, Av. Puente México y Calle 1ª, y el polígono del Centro Histórico así como en vialidades que colinden con éste.

C8 No se autorizarán en predios colindantes a la Av. Internacional, Calle 1ª y las avenidas Carranza, 5 de Mayo y González Ortega

C9 Únicamente se autorizarán en fachadas que den hacia el interior de conjuntos y centros comerciales; no hacia la vía publica. En los subsectores 1.9 y 1.11 (ver plano No. 46, *Estructura Urbana Propuesta*) se permitirán en fachadas hacia la vía publica

C10 En la Av. Revolución únicamente se autorizarán en fachadas que den hacia el interior de conjuntos y centros comerciales, no hacia la vía publica.

C11 Únicamente se autorizarán en fachadas que den hacia el interior de conjuntos y centros comerciales; no hacia la vía publica. En las subsectores 1.9 y 1.11 se permitirán en fachadas hacia la vía publica.

C12 No se autorizará en la zona habitacional de la Colonia Empleados Federales; únicamente sobre la Calle José María Larroque.

C13 No podrá autorizarse en la Av. Internacional, Aldrete y el polígono de Centro Histórico así como vialidades que colinden con éste.

C14 No podrá autorizarse en la Av. Internacional y el polígono de Centro Histórico así como en vialidades que colinden con éste

C15 Se podrá autorizar en todo el distrito a excepción de los bulevares Agua Caliente y Sánchez Taboada y vialidades que colinden con el polígono de Centro Histórico

C16 Se permitirá en todo el distrito a excepción de la Av. Internacional, el polígono de Centro Histórico y en vialidades que colinden con éste

C17 No se permitirá por la Av. Arias Bernal.

C18 En todo el distrito a excepción de la Av. Internacional y el polígono del Centro Histórico así como vialidades que colindan con éste

C19 No se autorizará en vialidades que colinden con el polígono del Centro Histórico ni sobre vialidades que formen intersección con el Blvr Agua Caliente, Sánchez Taboada, Calle 3ª y Av. Madero.

C20 No se autorizarán en sobre vialidades que formen intersección con bulevares Agua Caliente, Sánchez Taboada, Calle 3ª y Av. Madero.
C21 Podrán autorizarse en todo el distrito a excepción de las avenidas Revolución, Aldrete e Internacional
C22 Podrán autorizarse en todo el distrito a excepción de la Av. Revolución y Blvd Agua Caliente.
C23 Podrán autorizarse en todo el distrito a excepción de la Av. Internacional.
C24 Podrán autorizarse en todo el distrito a excepción de los bulevares Agua Caliente y Sánchez Taboada.
C25 No se autorizarán en las vías colindantes a la infraestructura de equipamiento de la garita internacional (vehicular y peatonal).
C26 Se autorizarán en todo el distrito a excepción de la Avenida Revolución, Av. Aldrete, Av. Puente México y Calle 1ª (Andador Turístico).

4.5.8.2 Disposiciones específicas.

Distrito 1.

Se deberá realizar un proyecto para el edificio de la Puerta México (concha) que permita rescatar su valor cultural y meritorio; toda publicidad que pretenda instalarse estará sujeta a dicho proyecto.

Para el polígono federal la autorización para la publicidad deberá prever lo que señalan para el caso La Ley General de Bienes Nacionales[89], Ley de Caminos, Puentes y Autotransportes Federal[90] así como el Reglamento para el Aprovechamiento del Derecho de Vías de las Carreteras[91] en congruencia con la normatividad que establecen las normas y leyes estatales y municipales

Distrito 2.

Se prohibe todo tipo de publicidad en el muro divisorio internacional.

Distrito 3.

En la Avenida Revolución solo se autorizarán anuncios primarios tipo toldos.

Distrito 4.

Se prohibe todo tipo de publicidad en el muro divisorio internacional.

4.5.9 Disposiciones para Mobiliario Urbano.

Se atenderá lo dispuesto en el PDUCPT 2002-2025

4.5.10 Disposiciones para Control del Ruido

Se atenderá lo dispuesto en el PDUCPT 2002-2025

4.5.11 Disposiciones para uso y aprovechamiento de zonas de riesgo o condicionadas.

Se atenderá lo dispuesto en el PDUCPT 2002-2025

4.5.12 Disposiciones para Infraestructura de Agua Potable, Alcantarillado y Drenaje Sanitario, Hidráulica y Eléctrica.

Los requerimientos de los diferentes sistemas para la zona de estudio deberán considerarse sobre la base de: a) Proyecciones de Población en sus distintas etapas, en función del uso habitacional y b) de las densidades propuestas que darán como resultado un número de habitantes por hectárea a servir. Lo anterior de acuerdo a las Normas Técnicas para la Elaboración de Proyectos de los Sistemas en cuestión de cada dependencia y/o entidad planeadora y operadora

[89] Decretada en fecha 23 de Octubre de 1991
[90] DOF de fecha 22 de Diciembre de 1993
[91] DOF de fecha 05 de Febrero de 1992. Reformado mediante decreto publicado el día 08 de Agosto del 2000

5. Programación y Corresponsabilidad

La programación de acciones y la corresponsabilidad, así como su plazo a ser realizada constituye uno de los elementos básicos para poder cumplir con la estrategia general, las políticas rectoras y la visión de largo plazo que se plantea en este *Programa*; es aquí donde se integran los programas y subprogramas, para el impulso del desarrollo urbano, económico, humano, de protección al medio ambiente y de prevención de riesgos y que representen un beneficio social y económico para instituciones, organismos y sociedad en general. Este apartado constituye una guía de acciones a seguir para concretar la reestructuración urbana de la ZC que conlleve la reactivación económica de la ZC.

Las Tablas No. 84 a la 95 enuncian la programación y corresponsabilidad de Programas, Proyectos y Estudios que deberán realizarse para llevar a cabo la Estrategia en la ZC en este *Programa*

5.1	Programa de Suelo		
5.2	Programa de Vivienda	5.8	Programa de Equipamiento Urbano
5.3	Programa de Infraestructura	5.9	Programa de Administración del Desarrollo
5.4	Programa de Desarrollo Social	5.10	Programa de Medio Ambiente
5.5	Programa Económico	5.11	Programa de Imagen Urbana
5.6	Programa de Vialidad	5.12	Programa de Proyectos Estratégicos
5.7	Programa de Transporte		

Cada una de los Programas (tablas) se presenta mediante los conceptos de:

Subprograma: donde se agrupan por temática los distintos programas, proyectos y estudios.

Programas, Proyectos y Estudios: se refiere al enunciado de cada uno de ellos.

Política: (M).Mejoramiento, (CR). Crecimiento, (CO). Conservación.

Responsables Propuestos: a continuación se enuncian los responsables propuestos que aparecen en las tablas programáticas antes mencionadas.

Nivel Federal:

SEDESOL	Secretaría de Desarrollo Social
SCT	Secretaría de Comunicaciones y Transportes
CABIN	Comisión Nacional de Avalúos de Bienes Nacionales de México
CFE	Comisión Federal de Electricidad

Nivel Estatal:

SEDUE	Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano del Estado
CEA	Comisión Estatal del Agua
CESPT	Comisión Estatal de Servicios Públicos Tijuana
SECTUR	Secretaría del Turismo del Estado
RPPC	Registro Público de la Propiedad y del Comercio
ICBC	Instituto de Cultura de Baja California
SEBS	Secretaría de Educación y Bienestar Social
DIF	Desarrollo Integral de la Familia del Estado
DesEcoEdo	Desarrollo Económico del Estado
DEGE	Dirección General de Ecología del Estado
ISEP	Instituto de Servicios Educativos y Pedagógicos de Baja California

Nivel Municipal:

PM	Presidente Municipal	SDM	Secretaría de Desarrollo Municipal
SG	Secretaría de Gobierno	SSP	Secretaría de Seguridad Pública
DMC	Delegación Municipal Centro	OM	Oficialía Mayor
DIF	Desarrollo Integral de la Familia	SPF	Secretaría de Planeación y Finanzas
DAU	Dirección de Administración Urbana	DESOM	Desarrollo Social Municipal
SGM	Secretaría de Gobierno Municipal	IMM	Instituto Municipal de la Mujer
DOSPM	Dirección de Obras y Servicios Públicos Municipales	DB	Dirección de Bomberos
DIF	Desarrollo Integral de la Familia	DMS	Dirección Municipal de Salud
DVT	Dirección de Vialidad y Transporte	DRM	Dirección de Regulación Municipal
SDU	Secretaría de Desarrollo Urbano	DPC	Dirección de Protección Civil
DPA	Dirección de Protección al Ambiente	COPLAUDEM	Comité de Planeación para el Desarrollo Municipal
SDE	Secretaría de Desarrollo Económico	IMAC	Instituto Municipal del Arte y Cultura
UMU	Unidad Municipal de Urbanización	IMPLAN	Instituto Municipal de Planeación
		IMD	Instituto Municipal del Deporte
		IMJUV	Instituto Municipal de la Juventud

Asociaciones internacionales:

BANOBRAS	
BM	Banco Mundial

Sector Privado:

CDE	Consejo de Desarrollo Económico de Tijuana
COTUCO	Comité de Turismo y Convenciones
TELNOR	Teléfonos del Noroeste
Cía. Cable	
Cía. Gas	
CANIRAC	Cámara Nacional de la Industria y Alimentos Condimentados
CANACO	Cámara Nacional de Comercio
CANACINTRA	Cámara Nacional de la Industria y la Transformación
Asoc. Priv.	Actividades de Comerciantes
Asoc. Civ.	Colegios de Ingenieros, Arquitectos, Notarios, Médicos, Transportistas, etc.
MIC	Cámara de la Industria de la Construcción
IP	Iniciativa Privada.

Promotores de vivienda:

CANADEVI	Cámara Nacional para el Desarrollo de la Vivienda en BC, AC
PROVIVAC	Asociación de Promotores Industriales de la Vivienda de BC, AC
COPROVI	

Otros:

FIDECOMISO	Organismo de seguimiento al *Programa*

Sector público:

UABC	Universidad Autónoma de Baja California.

Corresponsables: serán aquellos sectores participantes que sirvan de apoyo al organismo ejecutor, para dar cumplimiento a las acciones establecidas en este *Programa*. Se identifican a cinco niveles de participación: 1) Federación (F); 2) Estado (E); 3)Municipio (M); 4) Sector Social (S);y, 5) Sector Privado(P). Su participación estará definida conforme a la legislación y/o ordenamientos similares que enmarque el área de su competencia.

Plazo: los plazos que se establecen para el desarrollo de las acciones son los siguientes:

- Corto Plazo (C) 2004-2005
- Mediano Plazo (M) 2006-2010
- Largo Plazo (L) 2011-2025

Prioridad: para determinar el nivel de prioridad se diferencia lo urgente de lo importante, para ello se identifica como mayor prioridad al "AAA" y el de menor al "A", para lo cual se aplican los siguientes criterios por cada subprograma:

- Congruencia con la visión del presente *Programa*
- Nivel de impacto al centro de población (social, humano, económico y urbano)
- Correlación y/o complemento con otro programa o subprograma
- Prioritaria para el desarrollo de otras acciones.
- Preventiva o de solución a otros problemas
- Acción de seguimiento y/o conclusión.
- Solución a un alto déficit en infraestructura, equipamiento o de administración y/o control en el ámbito urbano
- Nivel de corresponsabilidad con otro nivel de gobierno, organismos o sociedad en general.
- Congruencia con otros planes y programas de nivel federal y estatal.
- Recursos para desarrollarlo

5.1 Programa de Suelo.

Tabla No. 84, *Programa de Suelo*

[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Difusión	Programa de seguimiento y difusión a la Declaratoria del Centro Histórico de Tijuana (*)	X	ICSC, IMPlan	X X	X	X
	Programa de difusión del contenido del *Programa Parcial* enfocado a: • Delimitación del Primer Cuadro de la ciudad • Educación vial • Aspectos ambientales	X	SDU, SDU, IMPlan, DAU, DMC, COTUCO, CDT	X	X	X
Control Urbano	Programa de regularización de la tenencia de la tierra y de las subdivisiones de predios	X	DAU, DMC	X X	X	X
	Programa de coordinación entre el Registro Público de la Propiedad y del Comercio (RPPyC) y la Dirección de Administración Urbana (DAU) para mantener un control en la planeación de usos y destinos en la ZC y especialmente contemplar un sistema integral de información	X	SDU, DAU, RPPyC	X X	X	X
	Programa de registro de predios ociosos y baldíos para su aprovechamiento y cooperación a efectuarlas de cumplimiento	X	DMC, DAU	X	X	X
Planeación	Programas comunitarios para impulsar la planeación urbana a nivel de barrios	X	SDU, DMC, IMPlan, SEDESUL	X X X X	X	X
	Estudio para la declaratoria de áreas patrimoniales	X X	CSC, IMPlan, DAU, Asoc. Civ.	X X X X X	X	X

(*) Programas, Proyectos y Estudios en los que podría participar el Fideicomiso.

5.2 Programa de Vivienda.

Tabla No. 85. Programa de Vivienda

[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Planeación	**Estudio para identificar el tipo de vivienda y diseño mas adecuado al perfil general de la ZC**	√ √	**SDU, SIDUE, Promotores de Vivienda** (COPROVI, PROVIVAC), SEDESOL, Asoc. Civ. (Colegios)	√ √ √ √	√	√	
Financiamiento	Programa de fraccionamiento y conversión para la construcción de vivienda en la zona (uso edificaciones existentes, fusiones de predios etc.) · VIVAH · FOVI · HABITAT · PROSAVI · INFONAVIT · FONAEVI	√	SDU, SIDUE, Promotores de Vivienda (COPROVI, PROVIVAC), SEDESOL, BANOBRAS, BM, CMIC	√ √ √ √	√	√	
Imagen Urbana	Programa de mejoramiento de vivienda (*)	√	SDU, SIDUE, Promotores de Vivienda (COPROVI, PROVIVAC), SEDESOL, BANOBRAS, BM, CMIC, DMC	√ √ √ √	√	√	
	Programa de regeneración de vivienda en zonas deterioradas	√	SDU, SIDUE, Promotores de Vivienda (COPROVI, PROVIVAC), SEDESOL, BANOBRAS, BM, CMIC, DMC	√ √ √ √	√	√	

(*) Programas, Proyectos y Estudios en los que podrá participar el Fideicomiso

5.3 Programa de infraestructura.

Tabla No. 86, *Programa de Infraestructura*

[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Coordinación	Programa de coordinación para la regulación, operación y mantenimiento de la infraestructura de servicios, con la participación de entidades y dependencias públicas y privadas involucradas en el aprovechamiento de la vía pública • Diagnóstico integral de los servicios de infraestructura • Estudio para la definición de derecho de vía (alojamiento de redes) • Elaboración de normas técnicas y/o reglamento • Esquemas de financiamiento • Definición de responsabilidades y facultades para la planeación, administración, mantenimiento y construcción (*)	[illegible]	SDU, DMC, UMU, DOSPM, DVTM, DMPlan, SDUE, CDI, SEDESOL, TE, NOR, CESPT, CFE, Cía Gas, Cías Cable	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Introducción y Mejoramiento	Programa de infraestructura de servicios (alcantarillado pluvial, alcantarillado sanitario, agua potable, gas, electricidad, teléfonos, cable, etcétera) • Introducción de redes (redistribución de redes) especialmente en las zonas de entorno a los Proyectos Estratégicos, Polígono de Densificación, Av. Internacional, etc.) • Mejoramiento (reposición, rehabilitación, etc.) • Mantenimiento (retiro, reubicación, unificación de criterios para los diversos elementos: postería, registros, etc.)	[illegible]	SDU, DMC, UMU, DOSPM, DVTM, DMPlan, SDUE, CDI, SEDESOL, TELNOR, CESPT, CFE, Cía Gas, Cías Cable	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Sustitución	Programa de sustitución de redes de infraestructura aérea a subterránea en • Distritos • Polígono de Densificación	[illegible]	SDU, DMC, UMU, DOSPM, DVTM, DMPlan, SDUE, CDI, SEDESOL, TELNOR, CESPT, CFE, Cía Gas, Cías Cable.	[illegible]	[illegible]	[illegible]

(*) Programas, Proyectos y Estudios en los que pudiera participar el Fideicomiso

5.4 Programa de Desarrollo Social.

Tabla No. 51, *Programa de Desarrollo Social*

[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Desarrollo Social	Estudio de "Autodiagnóstico Comunitario" a nivel de distritos y barrios como insumo para la elaboración de programas y fomento de las actividades para la integración social de • Superación de la pobreza urbana. • Dignificación del barrio • Integración familiar • Formación de valores • Oportunidades para las mujeres y grupos vulnerables • Formación en salud y nutrición • Economía familiar. • Derechos humanos. • Violencia intrafamiliar • Estancias infantiles y • Asesoría jurídica (*)	[illegible]	SEDENOC, SDH, SDU, DESOM, DIF Estatal, DIF DMM, COPLADEM	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	Programa de rehabilitación de personas con problemas de drogadicciones en la ZC	[illegible]	SDH, DIF, DESOM, DMS, DMJTV, Asoc Civ	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	Programa de prevención y protección contra las drogas, en todos los niveles educativos de la ZC	[illegible]	SDH, DMS, DIF, DESOM, ISEP	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	Programas de capacitación y empleo dirigido a la población residente, con la finalidad de que aspire a mejores oportunidades y calidad de vida	[illegible]	DESOM, SEDESOL	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	Programa de control de actividades relacionadas a la prostitución. • Riesgos sanitarios • Delimitación de sectores con dichas actividades	[illegible]	SDH, DMS, IMM, DIF	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Seguridad Pública	Programa integral de prevención del delito y seguridad pública que incluya los grupos vandálicos (entre ellos el graffiti), donde se incorporen • Estrategias para determinar acciones para prevenir y combatir la problemática en la ZC • Reformas a la legislación en la materia • Tipificación del delito • Coordinación entre policías pública y privada • Infraestructura de sistemas inteligentes • Planeación de las tareas de Seguridad Pública (*)	[illegible]	SDH, SSP, DMS	[illegible]	[illegible]	[illegible]

(*) Programas, Proyectos y Estudios en los que pudiera participar el Fideicomiso

5. PROGRAMAS SOCIALES Y RESPONSABILIDADES

Continúa Tabla No. 87, Programa de Desarrollo Social

[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Desarrollo Social	**Programa de integración de población con capacidades diferentes y grupos indígenas a sectores productivos de la ZC**	√	SDH, DMS, DIM, DIF, DESOM	√ √ √	√	√
	Programa de rescate e incorporar a la sociedad los niños de la calle e indigentes	√	DESOM, DIF	√		
	Programa de apoyo a personas de tercera edad • Incorporación al sector productivo • Económico • Incentivos • Incorporación a actividades culturales	√	DIF, DESOM, IP	√ √		
	Programas permanentes de orientación y apoyo al migrante que llega a esta ZC	√	DESOM	√		

(*) Programas, Proyectos y estudios en los que pudiera participar el T. de comisión

5.5 Programa Económico.

Tabla No. 55, *Programa Económico*

[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Reactivación Económica	Programa de coordinación para la reactivación económica y urbana de la ZC (empresarios, organizaciones y gobierno) • Definición de estrategias • Implementación de acciones • Esquemas de financiamiento • Reglamento de Actividades Comerciales (1*)	X X	SDE, DMC, SECTURE, COTUCO, CDT, CANIRAC, CANACO, Asoc. Prop. (Acc. Comer.)	X X X	X	X
	Programa de apoyo a la micro y pequeña industria (incubadoras, compatible centrarias, microsanitas, etc.) (1*)	X X	DF del I de I, SDE, CDT, CANACO, CANACINTRA, DMC	X X X	X	X
	Programa de apoyo al reordenamiento y conversión gradual de comercio en vía pública a comercio establecido (1*)	X	SDE, SDU, DMC, DRM, IMPlan	X	X	X
	Programa para la incorporación de estándares de calidad tipo ISO en apoyo a la mejora de calidad y competitividad de las actividades empresariales	X	DMC, Asoc. Civ., CANACO, CANIRAC, CANACINTRA y otras	X	X	X
Estudio	Proyecto de "Agenda de Eventos" como apoyo a las actividades económicas de la ZC (promoción de eventos turísticos, culturales, comerciales, etc.) tales como: • Feria del Libro • Exposiciones culturales y artísticas • Festivales musicales • Exposiciones comerciales y de servicios • Festividades de aniversario, fin de año, etc. (1*)	X X	SECTURE, SDE, DMC, DMC, CDT, COTUCO, IP	X X X	X	X
	Estudio económico de las actividades turísticas y de salud para generar las condiciones adecuadas para su crecimiento y desarrollo en la ZC que considere: • Cadenas de valor • Insumo producto • Estudios de factibilidad económica • Estudios de calidad (1*)	X X	DF, de Gob., SDE, SECTURE, DMC, CDT, IMPlan, COPLADEM	X X X	X	X
Coordinación	Programa de coordinación de instituciones y entidades públicas y privadas relacionadas con el turismo que permita la identificación de sus niveles de participación (responsabilidades, facultades, etc.) • Definición de estrategias • Implementación de acciones • Esquemas de financiamiento (1*)	X	SDE, SECTURE, DMC, CDT, COTUCO	X X X	X	X

1* Programas, Proyectos y Estudios en los que pudiera participar el Fideicomiso.

5.6 Programa de Vialidad.

Tabla No. 19, *Programa de Vialidad*

| SUBPROGRAMA | PROYECTOS PROGRAMADOS Y ESTUDIOS | PLAZO | | |

Continúa Tabla No. 89, *Programa de Vialidad*

[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Planeación	**Estudios técnicos y proyectos ejecutivos (definición de derecho de vía, estudio de factibilidad, presupuesto, etc.) para el mejoramiento de la capacidad y conectividad de la infraestructura vial en enlaces de flujo vehicular y peatonal.** Entre otros: • Ave. Internacional liga ZC • Propuesta segundo nivel Ave. Internacional • Blvd. Zapata liga ZC • Mejoramiento de la integración ZC - Zona Río • Modificaciones geométricas • Ensanchamiento de banquetas y andadores • Modificación de sentidos de circulación • Incorporación de rampas, puentes peatonales, semáforos, etc. que incluyan adecuaciones para personas con capacidades diferentes • Paso a desnivel Calle 3ª - Ave. Revolución (*)	X	X	SDU, DVTM, DOSPM, DIU, IMPlan, DMC	X	X	X
Ingeniería de Tránsito	Programa de rehabilitación de banquetas (recuperación de vía pública) • Definición de secciones • Reconstrucción • Lineamientos para superficies tratadas, texturas, etc. (*)	X		DMC, DOSPM, DVTM, IMPlan	X	X	X
	Programa de optimización de semáforos • Modernización de dispositivos • Incorporación de sistemas inteligentes (*)	X	X	SSP, DMC, DOSPM	X	X	X
	Programa de mantenimiento vial, preventivo y correctivo aplicado a la aplicación de pavimentos (*)	X	X	DMC, DOSPM	X	X	X
	Programa de señalamiento vial horizontal y vertical (preventivo, informativo, turístico, etc.) • Uniformidad en la instalación (criterios para ubicación, tipo, colores, formas, etc.) • Dotación de la infraestructura • Reposición y mantenimiento (*)	X	X	DMC, DOSPM, DVTM, IMPlan	X	X	X
	Programa de nomenclatura vial • Uniformidad en la instalación (criterios para ubicación, tipo, colores, formas, etc.) • Dotación de la infraestructura • Reposición y mantenimiento (*)	X	X	DMC, DOSPM, DVTM, IMPlan	X	X	X

(*): Programas, Proyectos y Estudios en los que pudiera participar el Fideicomiso

5.7 Programa de Transporte.

Tabla No. 90, *Programa de Transporte*

[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Planeación	Programa para la habilitación de la Ruta Troncal Uno RT-01, considerando: • Reestructuración de las rutas de transporte público de pasajeros • Reubicación de sitios, zonas de ascenso y descenso, cierres de circuito, terminales • Estudio de estacionamiento en vía pública, libre, áreas exclusivas, estacionómetros etc.) • Habilitación de terminales de transporte público de pasajeros • Zonas de transbordo (*)	N N	SDU, DMC, DVDM, DOSPM, IMPlan, Empresas de Transporte	N N	N	N
	Estudio técnico para el transporte de carga en la ZC • Definición del tipo de vehículos para circulación en la ZC (de acuerdo a pesos y dimensiones) • Definición de rutas y horarios • Habilitación de bahías de carga y descarga de mercancías como apoyo al transporte de carga en la ZC • Señalamiento vial (*)	N	DMC, DOSPM, DVTM, IMPlan, Empresas de Transporte, ACT	N N N	N	N
	Estudio técnico para el transporte de residuos peligrosos • Definición del tipo de vehículos para circulación en la ZC (de acuerdo a pesos y dimensiones) • Definición de rutas y horarios • Señalamiento vial (*)	N	DMC, DOSPM, DVTM, IMPlan, Empresas de Transporte	N N	N	N
Transporte	Programa de transporte público de pasajeros en la ZC • Modernización del parque vehicular del servicio de transporte (selección del modo de transporte para la zona) • Habilitación rutas y ampliación de sitios, zonas de ascenso y descenso, cierres de circuito, terminales • Señalamiento vial • Movilidad urbana (*)	N N	DMC, DOSPM, DVTM, IMPlan, Empresas de Transporte	N N	N	N

(*) Programas, Proyectos y Estudios en los que podría participar el Fideicomiso

5.8 Programa de Equipamiento Urbano.

Tabla No. 91, *Programa de Equipamiento Urbano*

[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Reactivación económica	**Programa de mejoramiento y mantenimiento al equipamiento (público y privado)** • Estudio para albergar equipamiento de impacto local y regional (equipamiento para eventos culturales, artísticos, comerciales, etc.) (*)	√	√	DMC, IMAC, IMPlan, COTUCO, CANACO, CDT	√ √	√ √
Planeación	Proyecto de normatividad técnica para el equipamiento urbano de todos los subsistemas (congruentes a las necesidades de la ZC, que incluya además estacionamiento público de corta (requerimiento, funcionamiento etc.) el educativo privado	√		DMC, SIDUE, SEDESOL IMPlan	√ √ √	√ √
	Estudios específicos para: • Evaluación de propuestas de equipamiento cultural local y regional • Factibilidad de uso para edificios históricos o con valor patrimonial para equipamiento cultural • Adecuación al equipamiento urbano para personas con capacidades diferentes	√	√	DMC, IMAC, DAG, IMPlan, ICBC	√ √	√ √
Salud	Estudio de equipamiento del Subsistema Salud • Análisis de calidad del servicio en la ZC • Requerimientos de espacios para servicios públicos y privados de salud	√	√	DMC, DMS, IMPlan, Asoc. Civ. (médicas, colegios)	√ √	√ √
Asistencia Social	Proyecto de centros comunitarios para grupos vulnerables y habitantes de la ZC (ubicación e instalación) (*)		√	SDH, DESOM, DIM, DIF	√	√ √
Educación y Cultura	Proyecto para la creación de espacios de fomento a la cultura e historia de Tijuana (museos y galerías) tales como: • Archivo histórico de la ciudad de Tijuana • Historia de la artesanía • Galerías de arte local • Mediateca para impartir cursos de capacitación a todos los niveles educativos, juventud y público en general: acceso a Internet, salas para cómputo y turnos, etc. (*)	√	√	DMC, IMAC, ISEP, IP, Asoc. Civ. (Colegios)	√ √ √	√ √
Abastos	Estudio de equipamiento del Subsistema Abastos • Productos en la ZC • Rutas, horarios, etc. (*)	√		DMC, DVTM, DOSPM, IMPlan, IP	√ √	√ √

(*) Programas, Proyectos y Estudios en los que pudiera participar el Fideicomiso

5. PROGRAMACIÓN Y CORRESPONSABILIDAD

Continua Tabla No. 91, *Programa de Equipamiento*

SUBSISTEMA	PROYECTOS PROPUESTOS	FUENTE		RESPONSABLES PROPUESTOS	COBERTURA VALORADA		PLAZO		PRIORIDAD DE SUBSISTEMA	
		[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Comunicación	**Estudio de equipamiento del Subsistema Comunicación** • **Funcionamiento en la ZC** • **Normas específicas de instalación de equipamiento de comunicación**	√		DAU, IMPlan	√		√		√	
Transporte	Estudio de equipamiento del Subsistema Transporte • Propuesta para la habilitación de terminales de transporte público de pasajeros • Evaluación para la ubicación de una terminal de transporte urbano (nivel regional) en zona aledaña al polígono de este *Programa Parcial* (*)		√	SDU, DMC, DVTM, DOSOM, DMPlan, Empresas y Asoc de Transporte	√	√	√			√
Recreación	Estudio de equipamiento del Subsistema Recreación • Requerimientos para la donación de espacios públicos de recreación (*)	√	√	SDH, SDU, DMC, DOSPM DMPlan	√		√			√
Deporte/ Imagen Urbana	Proyecto de mejoramiento del módulo deportivo Benito Juárez (*)	√		DMC, IMD, DOSPM, IMPlan	√			√		√
	Proyecto de mejoramiento y adecuación de los espacios deportivos en la calle Independencia de la colonia Castillo • Canchas de Basquetbol • Edificio de la Unidad Cultural • Parque	√		DMC, IMD, DOSPM, IMPlan	√			√	√	
Administración Pública /Imagen Urbana	Proyecto de mejoramiento de las instalaciones del Subsistema Administración Pública • Delegación Municipal Centro (DMC) • Edificio de Seguridad Pública	√		DMC, SSP	√			√		√
Servicios Urbanos/Imagen Urbana	Proyecto de mejoramiento de las estaciones de servicio (gasolineras, estaciones de gas)	√		DMC, Asoc de Gasolineras	√			√		√
Servicios Urbanos	Estudio para ampliar la capacidad de equipamiento para el Subsistema Servicios Urbanos • Panteones	√		DMC, DOSPM, DPC, OS	√			√	√	
	Estudio de mejoramiento de equipamiento para el Subsistema de Servicios Urbanos • Subestación de Policía • Subestación de Bomberos	√		DMC, SSP, DPC, DB	√		√			√

(*) Programas, Proyectos y Estudios en los que pudiera participar el Fideicomiso

5.9 Programa de Administración para el Desarrollo.

Tabla No. 92, *Programa de Administración para el Desarrollo*

[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Organismo Autónomo	Proyecto de creación del organismo para el seguimiento e instrumentación de este *Programa Parcial* con la participación de los diversos grupos, asociaciones civiles, organizaciones e instituciones públicas y privados que tienen presencia en la ZC (Fideicomiso, Agencia de Desarrollo Habitat, etc.) • Diseño de estrategias para el proceso de consultas públicas	[illegible]	Presidente Municipal, Srio Gob, SOU, IMPlan	[illegible]	[illegible]	[illegible]
	Programa de gestión y promoción de fideicomisos, asociaciones organizaciones para actividades, turísticas, culturales, comerciales, y de servicios, etc • Derivados del organismo (fideicomiso) • Coordinados por el organismo (fideicomiso)	[illegible]	SDF, SDU, SDH, DMC, SEDESOL, CDT, CMIC, COTUCO, SECTURE, CANACO, CANIRAC, BM BANOBRAS, Organismo de Seguimiento (FIDEICOMISO)	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Estímulos e incentivos	Programa de estímulos e incentivos de apoyo para proyectos y acciones de mejoramiento e imagen urbana • Al trabajo comunitario • A cumplimiento de programas y acciones • A la recuperación de edificios patrimoniales y monumentos • Limpieza de lotes baldíos • Adopción de medidas para el control de la contaminación • Adopción de espacios (áreas verdes, plazas, etc.) (*)	[illegible]	SG, SPE, DMC	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Desarrollo Social	Reglamento para la organización, operación, y mecanismos de participación de los comités ciudadanos y de vecinos	[illegible]	SDH, SEDESOL, DIF Edo	[illegible]	[illegible]	[illegible]

(*) Programas, Proyectos y Estudios en los que pudiera participar el Fideicomiso

5. PROGRAMACIÓN, CORRESPONSABILIDAD

Continua Tabla No. 92, *Programa de Administración para el Desarrollo.*

[illegible]	PROGRAMAS [illegible]	[illegible]	RESPONSABLES DE EJECUTAR	CORRESPONSABILIDAD	[illegible]	PROGRAMAS [illegible]
Planeación	**Proyecto de creación del "Comité de Consulta Técnica" para la administración del desarrollo urbano (mecanismos para la elaboración y evaluación de los estudios técnicos y/o proyectos viales, urbanos, de gran impacto en la ZC, criterios, normatividad, etc.):** • Planeación y Uso de suelo • Vialidad y Transporte • Imagen Urbana • Desarrollo Social	√ √ √	SDU, SDH, DVTM, DOSPM, UMC, DAU, IMPlan, SEDESOL, SCT, SIDUE, Organismo de Seguimiento (FIDEICOMISO)	√ √ √	√	√
	Proyecto para la elaboración de un Plan Estratégico para la ZC (1*)	√ √ √	SDE, SDU, SDH, DMC, SEDESOL, CDT, COTUCO, SECTURE, CANACO, CMIC, CANIRAC, BM, BANOBRAS, Organismo de Seguimiento (FIDEICOMISO)	√ √ √ √ √	√	√
Fortalecimiento delegacional	Programa de Modernización Administrativa (eficiencia, la capacidad de respuesta) • Elaboración de manuales de procedimientos • Sistemas de indicadores de gestión y desempeño	√	SC, SPF, DMC, COPLADEM	√	√	√
	Programa de fortalecimiento a la desconcentración de funciones a la DMC que considere • Evaluación de seguimientos • Asignación de recursos • Incorporación de nuevas funciones y áreas operativas • Reubicación y adecuación instalaciones y espacios • Conformación de sistemas de intercambio de información y bases de datos • Elaboración de manuales de procedimientos	√ √ √	SG, SPF, DMC	√ √ √ √ √	√	√
	Programa de Capacitación continua y permanente para lograr altos estándares de calidad • Como apoyo al Programa de Modernización Administrativa a servidores públicos de apoyo a las áreas técnicas • Como apoyo al programa de desconcentración de funciones a la DMC personal de la Delegación	√ √ √	DMC, OM	√ √ √ √ √	√	√

(1*) Programas, Proyectos y Estudios en los que pudiera participar el Fideicomiso

5.10 Programa de Medio Ambiente.

Tabla No 93, *Programa de Medio Ambiente*

[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Control	Programas para el control y manejo integral de residuos sólidos • Diagnóstico por distrito de las condiciones actuales de operación y de gestión de los residuos sólidos (análisis de infraestructura, equipos, humanos, capacitación, esquemas de financiamiento, etc.) • Estudio para definir las bases y condiciones técnicas y administrativas para la manejo integral de los residuos sólidos • Programas comunitarios y empresariales de reciclaje de residuos y así como de difusión de la cultura del reciclaje	X	DMC, DPA, IMPlan, DOSPM, IP	X X X	X X	X X
	Programa para la identificación de fuentes contaminantes de competencia municipal • Registro de actividades y giros comerciales contaminantes, como seguimiento a la Base de Datos generada del Levantamiento de Usos de Suelo de este *Programa Parcial* • Establecer convenios con el Estado y centros de investigación y educación superior (monitoreo de contenidos y descargas) • Realizar acciones de control y vigilancia para el control de emisiones y descargas de establecimiento de giros comerciales y de servicios • Fortalecer y eficientar los mecanismos para la aplicación de multas e incentivos • Realizar la adecuación a la Ley de Ingresos para incorporar los nuevos rubros de sanción y esquemas de incentivos	X	SPI, DMC, DRM, DPA, IMPlan, DAU, UASC, CESPT, DGE	X X	X X X X	X X X X
Limpieza	Programa de inspecta de lotes baldíos en situación de abandono • Identificar a propietarios • Elaborar un registro catastral • Aplicación de estímulos para su utilización (*)	X	DMC, DPA, DOSPM	X X X	X X	X X
Imagen Urbana	Proyecto de Reglamento de Forestación Urbana	X X X	DMC, DPA, DOSPM, IMPlan, Asoc. Civ. (Colegios)	X X X	X	X X

(*) Programas, Proyectos y Estudios en los que pudiera participar el Inducomisio

Continúa Tabla No 93, *Programa de Medio Ambiente*

5. PROGRAMAS - CORRESPONSABILIDAD

[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Desarrollo Institucional	***Programa de educación ambiental***					
	• Con acciones enfocadas al ahorro de agua y energía eléctrica					
	• El reciclaje de basura	√	DMC, DPA, DOSPM	√ √	√	√
	• Prevención de la contaminación ambiental					
	• Difusión y concientización de la problemática ambiental					
	Programa de control de emisiones y de revisión mecánica para el sector transporte		—			
	• Aplicación de incentivos					
	• Elaboración de convenios con el sector transporte	√	SG, DMC, DPA, DMPlan, DOSPM, OVTM, Empresas y Asociaciones del Transporte	√	√	√
	• Seguimiento al proceso de elaboración y aprobación del Reglamento y Programa de Verificación Vehicular de la ciudad de Tijuana					
	Proyecto de creación de la Unidad Técnica Operativa para la prevención y control de la contaminación ambiental en la DMC	√	DMC, DPA, IMPlan	√	√	√
Control	Programas para la prevención y control de riesgos en la ZC					
	• Plan para contingencias ambientales, desastres urbanos y siniestros dentro la DMC				√	√
	• Conformar y operar el Consejo Delegacional de Protección Civil para apoyar la instrumentación de acciones de prevención de riesgos, nivel distrito				√	√
	• Elaborar el diagnóstico específico de los factores de riesgo (obras de contención hidráulica, colectores marginales, consolidación de taludes en zonas vulnerables, etc.)	√	DMC, DB, DPL, DAU, IMPlan, DGF	√ √ √	√	√
	• Establecer convenios con el Estado y la Federación y con particulares de establecimientos industriales, comerciales y de servicios para la aplicación de medidas de prevención, supervisión y control de los residuos peligrosos dentro de la zona (gasolinerías, recursos, etc.)				√	√

(*) Programas, Proyectos y Estudios en los que pudiera participar el Fideicomiso

5.11 Programa de Imagen Urbana.

Tabla No 94, *Programa de Imagen Urbana.*

[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Planeación	Proyecto de Reglamento de Imagen Urbana para la ZC, que reconozca las características propias de cada distrito e integre lineamientos para el diseño de proyectos urbanos arquitectónicos (vivienda, centros comerciales, calles, banquetas, plazas, etc.) para crear ambientes urbanos amigables y seguros (*)	√	√	DMC, IMPlan, DAU, DOSPM, DPA, DVTM, ICBC, Asoc. Civ (Colegios)	√ √	√	√
	Programa para la elaboración del Catálogo de Proyectos de Mejoramiento en la ZC • Definición de estrategias • Elaboración de proyectos ejecutivos • Estudios de factibilidad (*)	√	√	DMC, IMPlan, IMAC, CDT	√	√	√
	Programa de mobiliario urbano • Definición de lineamientos normativos • Dotación • Identificación de requerimientos en los distintos distritos	√	√	DMC, IMPlan, DVTM, DOSPM	√	√	√
	Estudio para la selección de arbolado urbano • Criterios para la selección de vegetación con relación a otros componentes de la imagen urbana • Tipos de vegetación de acuerdo a las características de cada uno de los distritos • Incorporación de normas de operación y coordinación para acciones de forestación	√	√ √	DMC, DPA, DOSPM, IMPlan	√	√	√
Centros de Reunión	Regeneración y emplazamiento del ámbito inmediato a la Catedral • Adecuación de los espacios para el peatón • Actividades eventuales	√		DMC, IMPlan, DOSPM, DVTM, IMAC, Asoc. de Comerciantes	√	√	√
	Programa de adecuación y mejoramiento integral de espacios de concentración o reunión de personas incluyendo los eventuales: Feria del Libro, Religiosos, etc. • Nodos (plazas, andadores) • Cines en desuso para habilitación de actividades recreativas, culturales y de espectáculos deportivos compatibles a la ZC (*)	√	√	DMC, DPC, DOSPM, IMPlan, IMAC	√	√	√
Forestación	Programa de regeneración y conservación de taludes	√	√	DMC, DPC, DOSPM, DPA, DAU	√	√	√

(*) Programas, Proyectos y Estudios en los que pudiera participar el Fideicomiso

Continua Tabla No 94, *Programa de Imagen Urbana*

5. PROGRAMAS DE CORRESPONSABILIDAD

SUBPROGRAMAS	PROGRAMAS DE ACCIONES Y ACTIVIDADES	[illegible]	RESPONSABLES DE LA EJECUCIÓN	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Planeación	Proyecto de mejoramiento integral de la escalinata Col. Capilla (*)	Y	DMC, IMPlan, DOSPM	Y	Y	Y	
	Proyecto de mejoramiento integral de corredores con relación a su jerarquía vial y uso de suelo						
	• Andadores turísticos, Puerta México, Av. Peatonal						
	• Corredor Calle 2ª, Zona Río - Av. Francisco Zenz						
	• Corredor Calle 3ª, Zona Río- Av. Adolfo Ríos						
	• Corredor Madero						Y
	• Corredor Negrete						
	• Corredor Ruta Troncal Uno (RT 01)						
	• Corredor Av. Internacional						
	• Corredor Sánchez Taboada	Y	SDU, IMPlan, DOSPM, DVTM, UMU, DAU	Y	Y		
	• Corredor Calle 9ª, Zona Río - Av. Constitución						
	• Corredor Calle 10ª, Zona Río - Av. Constitución						
	• Corredor Construcción						
	• Corredor Niños Héroes						Y
	• Corredor Miguel E. Martínez						
	• Corredor Calle 5ª, Zona Río Cristóbal Colón						
	• Corredor Calle 2ª, Zona Río-Mutualismo					Y	
Anuncios y publicidad	Programa de retiro de los elementos publicitarios y carteleras (con afectaciones a la imagen urbana y la vía pública, deteriorados, de riesgo, etc.)	Y	SSP, DMC, DAU	Y	Y		Y
Infraestructura de servicios	Programa para el retiro de estructuras, cimientos e instalaciones riesgosas para la seguridad de la población (registros, postería, cableado, tableros, etc.) en vía pública así como aquellos que se ubican sobre fachadas de las edificaciones	Y	SSP, DMC, DAU, DOSPM, CESPT, CFE, TELMEX, Cía. Gas, Empresas de Cable, etc.	Y	Y		Y

(*) Programas, Proyectos y Fondos en los que pudiera participar el Fideicomiso

Continúa Tabla No 94, *Programa de Imagen Urbana*

[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Planeación/ Conservación	Proyecto de Reglamento del Centro Histórico • Criterios para la conservación de las edificaciones por relación a su contexto, tales como edificio al "Antiguo Jai Alai", entre otros • Identificación de elementos distintivos (*)	√ √	DMC, IMPlan, IMAC, DAU ICBC, Asoc. Civ. (Colegios)	√ √	√	√
	Estudio para la rehabilitación de edificios históricos y monumentos para usos contemporáneos.	√ √	DMC, IMAC, DAU, DPC ICBC, Asoc. Civ.	√ √	√	√
Conservación	Proyecto para el rescate del patrimonio edificado (edificaciones, estructuras y monumentos) con valor arquitectónico significativo, estéticos, culturales, representativos, etc. • Conservación y rescate de elementos distintivos	√ √	DMC, IMPlan, IMAC, DAU ICBC, Asoc. Civ. (Colegios)	√ √	√	√
	Programa "Quita fachada" para mejora de zonas a través del retiro de instalaciones y elementos que deterioran la edificación dentro del contexto	√ √	DMC, DPC, DAU, DOSPM	√	√ √	√
Vía Pública	Estudio para la identificación y habilitación de espacios abiertos para uso público (corazones de manzana (subasentamiento), callejones, espacios residuales, plazas, áreas verdes, etc.)	√ √	DMC, DOSPM, IMPlan, DAU	√ √	√	√
	Proyecto de mejoramiento para la incorporación de actividades culturales y turísticas del Parque "Teniente Guerrero" complementarias a los usos de la ZC	√	DMC, DOSPM, IMPlan, INAH	√	√	√
	Proyecto de mejoramiento entre de fachadas adyacentes al cruce Independencia	√	DMC, DOSPM, DVTM, IMPlan	√	√	√
Anuncios y publicidad	Programa de retiro de los elementos publicitarios y carteleras (con afectaciones a la imagen urbana y la vía pública, deterioradas, de riesgo, etc.)	√	SSP, DMC, DAU	√	√	√
Infraestructura de Servicios	Programa para el retiro de estructuras, elementos e instalaciones riesgosas para la seguridad de la población (tejiraces, pesteria, cableado, tableros, etc.) en vía pública así como aquellos que se ubican sobre fachadas de las edificaciones	√	SSP, DMC, DAU, DOSPM CESPT, CFE, TELMEX, Cía. Gas, Empresas de Cable, etc.	√	√	√

(*) Programas, Proyectos y Estudios en los que pudiera participar el Fideicomiso

5.12 Programa de Proyectos Estratégicos.

Tabla No. 95, Proyectos Estratégicos.

SUBPROGRAMA	PROGRAMAS PROYECTOS ESTUDIOS	[illegible]	[illegible]	CORRESPONSABILIDAD	[illegible]	PERIODICIDAD SUBPROGRAMA
Reactivación Económica	Estudio de mercado inmobiliario de la zona para conocer las tendencias "actuales" del mercado real del valor del suelo en las zonas de mayor intensidad de actividad comercial y de servicios, con el fin de mantener viva la actividad económica de la ZC	√	√	SDE, SDU, CDT, SECTURE, CANACO, IMPlan	√ √ √ √	√
	Proyecto de integración y regeneración de zonas para el comercio y servicios (ciclovía, etc)	√	√	SDE, SDU, DMC, IMPlan, DAU, DVTM, SIDUE	√ √ √	√ √
	Programa Comunitario de Desarrollo Urbano, Regeneración Habitacional Col Castillo Norte	√		DMC, DESOM, DOSPM, IMPlan, SIDUE, SEDESOL, CDT	√ √ √ √ √	√ √
	Programa Comunitario de Desarrollo Urbano, Regeneración Habitacional Col Castillo Sur	√		DMC, DESOM, DOSPM, IMPlan, SIDUE, SEDESOL, CDT	√ √ √ √ √	√ √
Planeación	Proyecto de integración de Av. Internacional a la zona de estudio (vías de penetración)	√	√	DMC, DAU, DOSPM, UMU, IMPlan	√	√ √
	Proyecto de conjuntos comerciales encaminados a consolidación de la actividad turística y la mejora de la calidad de servicio de este sector, (bouquet de artesanías, cocina gourmet, cafés, etc.)	√	√	DMC, DOSPM, DAU, IMPlan	√	√ √
	Proyecto para la integración de actividades de comercio y servicios para el apoyo de la colonia Independencia y zonas aledañas	√	√	DMC, DOSPM, DAU, IMPlan	√	√ √
	Proyecto de remodelación y adecuación de instalaciones del mercado de abasto Benito Juárez y Cuauhtémoc	√		DMC, DVTM, DOSPM, DAU, IMPlan	√ √	√
	Estudio de factibilidad para el reordenamiento de actividades del comercio informal (plazas comerciales, espacios comerciales)	√		Sria. Ayunt., SDU, DMC, DRM, DOSPM, IMPlan, Asoc de Grupos (vendedores ambulantes)	√ √	√
	Proyecto vía Avenida Internacional el cual contemple • Ampliación de la capacidad a 5 carriles (acceso por Zona Norte) • Construcción doble piso	√	√	SDU, DMC, SIDUE, SCT, DMU, DOSPM, DVTM, IMPlan	√ √ √	√
Planeación	Proyecto revitalización integral de la zona de cruce peatonal en el entorno de la Rampa Xicoténcatl y Av. Quetzalcóatl	√		SDU, DMC, SIDUE, SCT, DMU, DOSPM, DVTM, IMPlan, Asoc Com	√ √ √ √	√ √

(*) Programas, Proyectos y Estudios en los que podría participar el Fideicomiso

Continua Tabla No. 95, *Proyectos Estratégicos*

5. PROGRAMA DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL

[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Imagen Urbana	Proyecto de mejoramiento de imagen urbana y articulación del proyecto de la Av Revolución con el Blvr. Agua Caliente que contribuya a significar esta Zona	√			DMC, DAU, DOSPM, DVTM, DMPlan	√			√	√	√	
	Proyecto Mirador Urbano "Rampa Alameda", Corredor Cultural con impulso a actividades culturales y artísticas, articular zona de la Casa de la Cultura con el Parque Teniente Guerrero	√			DMC, DOSPM, DMPlan, DVTM, DAU, DMAC, ICBC, SECTURE, CDT, CANACO, COTUCO	√	√		√	√		√
	Proyecto de regeneración y mejoramiento de la zona habitacional colindante con la Av. Internacional que integre respuestas a la problemática urbana, social, ambiental, y de imagen urbana	√			DMC, DESOM, DAU, DOSPM, DVTM, DMPlan	√			√	√		√
	Continuación del Proyecto Integral de Mejoramiento Av. Revolución de la Calle 3ª al Blvr. Agua Caliente	√			SDU, SDE, DMC, UMU, DOSPM, DVTM, DMPlan, Jª	√			√	√		√
	Continuación del Proyecto Integral de Mejoramiento Av. Revolución en su parte norte, Aldrete-Coahuila con actividades comerciales y de servicios compatibles	√			SDU, SDE, DMC, UMU, DOSPM, DVTM, DMPlan, Jª	√			√	√	√	
Transporte	Proyecto para instalaciones del transporte público y turístico, (terminales de transporte - zona de transferencia) • Zona Norte • Ruta Troncal Circ (R3-01)	√	√		SDU, DMC, UMU, DOSPM, DVTM, DMPlan, Asoc. Transp	√			√	√		√
Cruce Fronterizo	Seguimiento al proyecto integral "El Chamizal" • Gestión • Evaluación técnica • Impactos a la ZC	√	√		SDU, SDE, DMC, SIDUE, SCT, UMU, DOSPM, DVTM, DMPlan	√	√	√	√	√		√
	Seguimiento al proyecto de regeneración integral de la "Puerta México" • Gestión • Evaluación técnica • Impactos a la ZC	√	√		SDU, SDE, DMC, SIDUE, SCT, UMU, DOSPM, DVTM, DMPlan	√	√	√	√	√		√

(*): Programas, Proyectos y Estudios en los que podría participar el Fideicomiso.

6. Instrumental.

Antecedentes

La consecución de los programas, proyectos y normatividad planteados por el PPMZCT 2004-2025, requiere del establecimiento de una instrumentación que permita su concreción en el tiempo desde una perspectiva integral y por aproximaciones sucesivas.

La premisa del presente *Programa* es trascender los enfoques tradicionales de planeación orientados a los aspectos normativos, logrando así una planeación más ejecutiva y promotora de inversiones inmobiliarias en beneficio de la ZC, que permita su refuncionalización aprovechando las inversiones que históricamente se han dado en su territorio, en materia de infraestructura y equipamiento, así como su localización privilegiada.

Con base en lo anterior, se propone la integración de un sistema instrumental que incluya aspectos fiscales, financieros, jurídicos y administrativos, los que al articularse potencien sus beneficios.

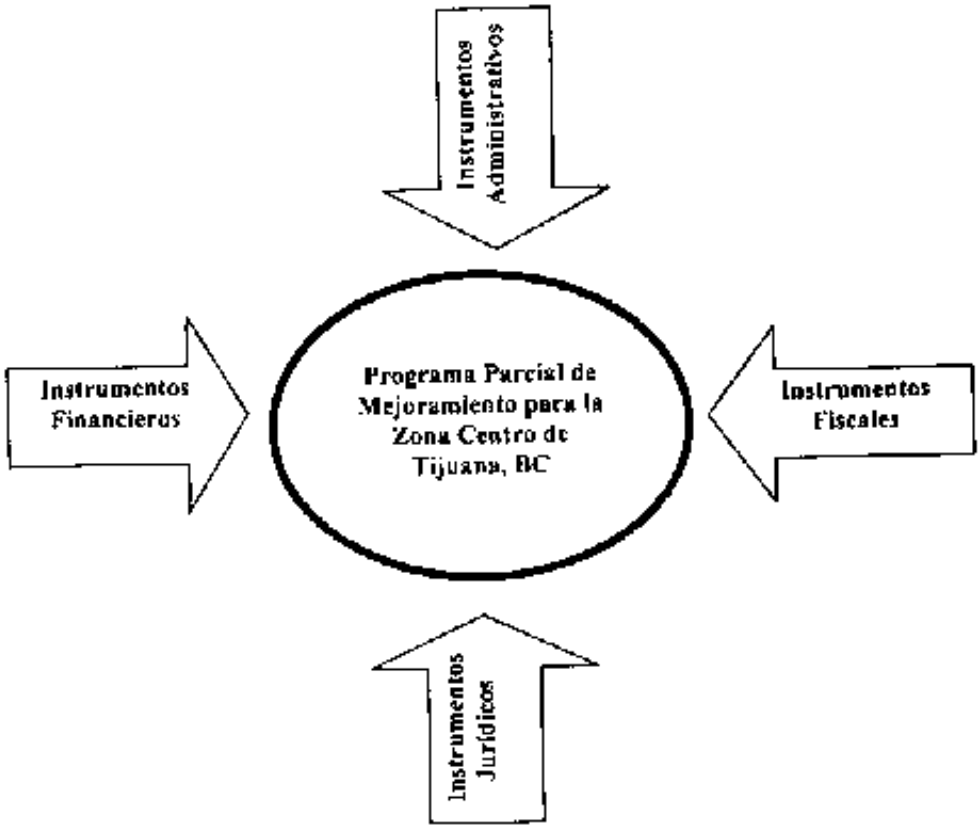


Figura No. 17. *Esquema instrumental*

El planteamiento instrumental parte de cuatro principios o premisas básicas, las cuales son las siguientes:

1. *Seguridad jurídica a los propietarios, usuarios e inversionistas.* Este principio reconoce que los obstáculos jurídicos impiden el mejoramiento y refuncionalización de la ZC son los que se presentan en diversos frentes. En la medida que estos problemas disminuyan, mejorarán las condiciones para la intervención de los sectores público, privado y social.
2. *Facilidades y estímulos para la inversión inmobiliaria que se refleje en el mejoramiento de la ZC.* Este principio impulsa una política explícita que fomente las inversiones que signifiquen mejoras a las condiciones de habitabilidad y competitividad de la ZC con respecto a otras zonas de la ciudad y aún de la aglomeración con San Diego. Esto se propone con base en el establecimiento de estímulos fiscales y facilitando los procesos administrativos que, adicionalmente a lo mencionado, permitan un aumento de la recaudación en el mediano plazo.

3 *Actuación coordinada del sector público y del resto de los actores.* Esta premisa se propone disminuir la fragmentación de la actuación del gobierno en sus diversos órdenes (vertical) y sectores (horizontal), a modo de que se ésta se lleve a cabo de forma integral, para sumar también los esfuerzos del sector privado y social, buscando lograr resultados de mayor impacto en la *ZC*.

4 *Otorgar viabilidad a las acciones propuestas.* Este aspecto se refiere a la necesidad de lograr que se lleven a cabo los planteamientos normativos y estratégicos propuestos en el presente *Programa*, por medio de mecanismos que permitan aproximaciones sucesivas que culminen en su concreción, de acuerdo a los plazos y requisitos establecidos.

6.1 Instrumentos Jurídicos.

6.1.1 Procedimiento para dar vigencia jurídica al Programa Parcial.

Para obtener vigencia jurídica este *Programa Parcial* debe cumplir con lo establecido por el artículo 59 de la Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Baja California, destacando que una vez formulado el proyecto de Programa Parcial, el Presidente Municipal lo someterá a la opinión del órgano auxiliar que corresponda, para que una vez dictaminado, se presente en sesión de Cabildo para su análisis y, en su caso, aprobación.

Cuando se apruebe el *Programa Parcial* por el H. Ayuntamiento de Tijuana, el Presidente Municipal lo remitirá al Ejecutivo del Estado para que, en su caso, sea publicado en el Periódico Oficial del Estado (POE) y en dos diarios de circulación estatal, así como para su posterior inscripción en el Registro Público de la Propiedad y del Comercio (RPPC). Adicionalmente deberá remitirse una copia del mismo al Congreso del Estado, en cumplimiento de lo establecido por los artículos 26, 27 y 28 de la Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Baja California.

El *Programa* entrará en vigencia una vez publicado en los términos de Ley y sustituirá la normatividad establecida por el PDUCPT actualización 2002-2025, dentro del polígono determinado como área de aplicación.

La inscripción en el RPPC implica que en las áreas y predios ubicados dentro de los límites del área de aplicación del *Programa Parcial*, cualquier acto jurídico referido al ejercicio del derecho de propiedad, posesión o cualquier otro derivado de la tenencia de áreas y predios, deberá contener las modalidades de uso señaladas por este *Programa Parcial*. Por tanto, los encargados del RPPC, Notarios, Fedatarios y, en general, los servidores públicos investidos de Fe pública no podrán autorizar documentos, contratos, convenios, escrituras o minutas que contravengan lo dispuesto en este *Programa*.

La vigencia de este *Programa* será a partir de su publicación en el POE, hasta el 2025 e inscripción en el RPPC y sólo podrá darse por concluido, modificado o cancelado en los términos de Ley aplicable en la materia.

6.1.2 Reglamentación del Programa Parcial.

Este Programa plantea la normatividad aplicable a la *ZC* de la Ciudad de Tijuana, BC y se compone de los siguientes elementos:

NORMAS GENERALES. Las aplicables para todos los usos, destinos y/o actividades.

NORMAS PARTICULARES. Las aplicables a usos, destinos y/o actividades específicas, sujetas a condiciones singulares.

MATRIZ DE COMPATIBILIDAD. Integra la clasificación de los usos, destinos y/o actividades, y determina si son permitidos, prohibidos o condicionados por Distritos.

Para los usos permitidos se propone, en el apartado de instrumentos fiscales, una serie de estímulos. Para darle vigencia jurídica a esta propuesta, los estímulos propuestos deberán incluirse en la Ley de Ingresos del Municipio de Tijuana.

6.1.3 Nuevos instrumentos reglamentarios.

Para potenciar los efectos del presente *Programa* se deben generar nuevos instrumentos reglamentarios de aplicación municipal, los cuales se proponen a continuación.

Código Urbano.

Se propone la elaboración de un Código Urbano para el Municipio de Tijuana que incluya las atribuciones que son de la competencia municipal, en materia de desarrollo urbano, las que actualmente se distribuyen en los diversos reglamentos municipales y algunos estatales, para dar orden y congruencia a los procedimientos de autorización que correspondan.

En esta propuesta, se recomienda impulsar el establecimiento de la figura de Perito en Desarrollo Urbano para la elaboración de los Estudios de Impacto Urbano considerados por el punto 4.2.3.7, del PDUCPT, BC 2002-2025.

Imagen Urbana.
Aunque el presente *Programa Parcial* propone normas en materia de imagen urbana y ocupación de la vía pública, se considera necesaria la inclusión del tema de Imagen Urbana en el Proyecto de Código Urbano y un capítulo específico para la ZC de Tijuana, que deberá contemplar las nuevas obras de construcción, remodelación y conservación de la ZC, corredores turísticos e industriales y las áreas de reserva de presentes y futuros asentamientos humanos, cualquiera que fuere su régimen de propiedad, así como de los edificios y espacios públicos, teniendo por objeto mejorar el carácter del entorno urbano y natural. Se establecerán normas de control del tipo, materiales, dimensiones y calidad de la nomenclatura, edificaciones, mobiliario urbano, vialidades, vegetación, letreros y anuncios, así como el uso de la vía pública, considerando para este caso el artículo 18 de la Ley de Edificaciones del Estado de Baja California.

Entre las líneas prioritarias que deberán considerarse en lo que Imagen Urbana se refiere, está la posibilidad de concesionar la construcción de mobiliario urbano, señalización, o algún otro elemento similar a la iniciativa privada, o cualquier otra forma de participación que se consideren adecuadas.

Deberá considerarse la posibilidad de integrar las disposiciones contenidas en el Reglamento de Vialidad para el Municipio de Tijuana y el de Rótulos, Anuncios y Similares dentro del apartado referente a Imagen Urbana.

6.1.4 Actualización de instrumentos jurídicos vigentes.
Para que el PPMZCT, BC 2004-2025 cumpla los objetivos y estrategias planteadas, se requiere de la actualización de algunos instrumentos jurídicos vigentes a escala municipal y estatal. Aunque dicha actualización no es objeto directo de los alcances del presente *Programa*, se enlistan a continuación como parte de una guía estratégica en la materia que deberá ser impulsada por el Ayuntamiento en los diversos ámbitos con las atribuciones correspondientes.

Abrogar la Ley del Plano Regulador de la Ciudad de Tijuana, Baja California.
Esta Ley publicada el 20 de febrero de 1976, se elaboró antes de la aparición de la Ley General de Asentamientos Humanos y de la Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Baja California, que establecieron un nuevo marco para la planeación del desarrollo urbano en el Estado y los Municipios.

Adicionalmente, se han elaborado y aprobado nuevos ordenamientos como el PDUCPT, BC 2002-2025, así como el presente *Programa*, por lo que la mencionada Ley, aunque mantiene vigencia jurídica, ha perdido su positividad, por lo cual se recomienda que las autoridades municipales gestionen su abrogación ante la Legislatura Estatal.

Dicha solicitud deberá realizarse por el Ayuntamiento al H. Congreso del Estado en cumplimiento de las atribuciones de iniciativa de Ley y Decretos que le otorga el artículo 28 de la Constitución del Estado Libre y Soberano de Baja California, para su dictamen, discusión y votación respectiva.

Revisión del Reglamento Municipal para el Funcionamiento de Actividades Comerciales.
Se recomienda la revisión y modificación del Reglamento Municipal para el Funcionamiento de Actividades Comerciales vigente desde el año 1955, para que se incluya como requisito para la obtención de una licencia comercial la previa tramitación del dictamen de factibilidad de uso del suelo, ante la Dirección de Administración Urbana (DAU) y de conformidad con este *Programa*.

Con esta modificación se conseguirá el control de las actividades comerciales de toda índole, así como mejorar la coordinación de la Dependencias que participan en el procedimiento de emisión de la licencia, pero sobre todo se tendrá mayor posibilidad de incidir en el desarrollo adecuado de la ZC.

6.2 Instrumentos Administrativos.

6.2.1 Instancias responsables del Programa Parcial.
Considerando lo dispuesto en el Reglamento de la Administración Pública del Municipio de Tijuana, corresponde a la Secretaría de Desarrollo Urbano (SDU), el seguimiento de aplicación del *Programa*, toda vez que es cabeza de sector de las siguientes dependencias y entidades.

Dependencias:
- Dirección de Obras y Servicios Públicos Municipales (DOSPM).
- Dirección de Administración Urbana (DAU).
- Dirección de Protección al Ambiente (DPA).
- Dirección de Vialidad y Transporte (DVT).

Entidades:
- Unidad Municipal de Urbanización (UMU).
- Instituto Municipal de Planeación (IMPlan).

Lo anterior sin menoscabo de la participación del Administrador Municipal como coordinador de las Secretarías y de otros sectores que forman parte de la administración pública municipal, en particular de las siguientes:

- Secretaría de Gobierno Municipal (SGM), con todas las Direcciones que la conforman como la General de Gobierno, Jurídica Municipal, Protección Civil, Regulación Municipal y el Departamento de Proyectos de Cabildo.
- Secretaría de Administración y Finanzas (SAF), particularmente con la Tesorería Municipal y la Dirección de Informática.
- Secretaría de Seguridad Pública (SSP), particularmente con la Comandancia de Policía y Tránsito, así como la Dirección de Bomberos.
- Secretaría de Desarrollo Económico (SDE), incluyendo la unidad de Promoción Económica y Turística, así como el Consejo de Desarrollo Económico de Tijuana.
- La Delegación Municipal Centro.
- El Comité de Planeación para el Desarrollo Municipal (COPLADEM).

Adicionalmente, debe considerarse la participación de instituciones estatales y federales, que incluye Dependencias, Organismos Descentralizados, Empresas Paraestatales y Fideicomisos.

6.2.2 Mecanismo de coordinación intersectorial gubernamental.

La intervención de diversas instancias al interior de una misma área geográfica, sin una coordinación adecuada, resulta en la fragmentación de responsabilidades y la carencia de control, ocasionando parálisis en actividades y programas prioritarios, así como posiciones encontradas que tardan en conciliarse.

Aunque este *Programa* parte de las atribuciones del sector desarrollo urbano municipal, la concreción de sus propuestas requiere la participación concurrente de diversas áreas de la administración pública municipal, así como del gobierno estatal y el federal.

Son de particular importancia las eventuales aportaciones del gobierno federal a través de inversiones en distintos rubros, la contribución con inmuebles de su propiedad ya sean del dominio público o privado, el otorgamiento de concesiones y permisos.

También es importante la relación con el gobierno estatal por la concurrencia legislativa y fiscal, la regulación administrativa, inversiones y otras aportaciones, el manejo de aspectos como la política fiscal, el RPPC y otras instancias administrativas.

Por lo que será necesario establecer convenios de colaboración entre los diversos ámbitos de gobierno cuyas decisiones o acciones se vean afectadas por las disposiciones del *Programa*, o cuando los propios lineamientos de éste sugieran la participación de otro orden de gobierno.

Otro de los motivos de interacción es la coincidencia de disposiciones, típicamente las de carácter fiscal, como son el Impuesto a la Plusvalía. Deberá considerarse la más adecuada, evitando la duplicación de tributos. Para lograrlo deberá elaborarse un convenio entre las autoridades municipales y estatales en el que se establezcan acuerdos para la operación de estas contribuciones, así como el destino que tendrán, lo que preferentemente estará asociado a los lineamientos del *Programa*.

Si fuera el caso, que el gobierno local no contara con recursos suficientes para la realización de las obras y acciones, debe considerarse la posibilidad de enajenar bienes del patrimonio municipal a particulares o al Gobierno Federal, como contraprestación de obras que se realicen.

6.2.3 Figuras operativas para impulsar el desarrollo de la ZC.

Agencia de Desarrollo Hábitat para la ZC.

La promoción de inversiones inmobiliarias en la *ZC* requiere de un modelo de gestión y apoyo a los particulares y sector público que facilite la ejecución de obras privadas que cumplan los parámetros establecidos y de obras públicas coordinadas entre los diversos sectores y esferas de gobierno.

Para tal fin se propone la constitución de una asociación civil que se encargue de promover el mejoramiento y renovación de la *ZC*, donde participen diversos grupos de la sociedad, la cual podría darse a partir de una Agencia de Desarrollo Urbano promovida por SEDESOL, a través del Programa Hábitat.

Las Agencias de Desarrollo Urbano Hábitat son instancias de participación que buscan propiciar la colaboración y conformación de alianzas entre autoridades, organizaciones y ciudadanos para impulsar el desarrollo de las ciudades. Las Agencias son uno de los marcos contemplados por el Programa Hábitat para impulsar proyectos estratégicos y lograr un desarrollo sustentable.

Entre los proyectos estratégicos que pueden impulsarse por las Agencias de Desarrollo Urbano Hábitat están los siguientes:

- Infraestructura básica.
- Redes de vialidad y transporte.
- Construcción o mejoramiento de equipamiento urbano y regional.
- Conservación o mejoramiento ambiental.
- Manejo y disposición final de desechos sólidos.
- Proyectos de desarrollo económico.
- Preservación de centros de la ciudad, así como de la imagen urbana.

Cada Agencia debe contar con una fuente de financiamiento proveniente de cualquiera de los siguientes sectores o entidades: a) Iniciativa Privada, b) Banca Nacional de Desarrollo, c) Banca Internacional de Desarrollo o Fomento, d) Gobierno Federal, e) Gobierno Estatal, f) Gobierno Municipal, g) Organizaciones No Gubernamentales, h) Fundaciones y Donaciones, i) Asociaciones Nacionales e Internacionales y j) Emisión de Bonos.

La SEDESOL propone que las Agencias sean organizaciones sin fines de lucro, con personalidad jurídica y patrimonio propio, que se constituyan bajo la figura de asociación civil, donde participen representantes del sector público, privado y social. De forma general, las Agencias deben estar integradas por:

- Coordinador General.
- Secretario Técnico.
- Encargado de Asuntos Administrativos.
- Vocal del Gobierno Federal.
- Vocal del Gobierno Estatal.
- Vocal del Gobierno Municipal.
- Vocal Estatal del Sector Social.
- Vocal Municipal del Sector Social.
- Vocal Estatal del Sector Privado.
- Vocal Municipal del Sector Privado.
- Dos Vocales Asesores, pertenecientes al Sector Privado.
- Dos Vocales Asesores, pertenecientes al Sector Social.

Para constituir la Agencia se requiere seguir el siguiente procedimiento:

1. Convocar a una reunión en el seno del COPLADEM.
2. Invitar a los integrantes que conformarán la Agencia de Desarrollo Urbano, principales organismos sociales, principales inversionistas y promotores, agentes financieros como el Banco Nacional de Obras y Servicios (BANOBRAS), principales desarrolladores inmobiliarios, principales propietarios de la tierra, principales Organizaciones No Gubernamentales (ONG's), representantes de Universidades, representantes de los Colegios de Profesionales, representantes de la Aduana, de la Comisión de Avalúos Nacionales, principales organismos de la infraestructura básica como la CESPT, la CNA y la CFE, así como otros actores que se consideren necesarios como podrían ser Instituciones internacionales.
3. Realizar la sesión de instauración de la Agencia de Desarrollo Urbano.
4. Establecer un plazo, para la presentación de Proyectos Estratégicos de Inversión por parte de cualquiera de los actores invitados.
5. Levantar el acta de constitución de la Agencia, así como los compromisos de cada participante.

Bajo este modelo es factible la creación de una Agencia de Desarrollo Urbano para la ZC o, en su defecto, para la Ciudad de Tijuana, misma que considere como prioritaria la ZC de la Ciudad.

La Agencia promueve la ejecución de los proyectos ante las autoridades, realizando esfuerzos para concertar recursos e impulsar alianzas y asociaciones que permitan llevar al cabo las acciones propuestas. Entre estas alianzas destacan las de índole público-privado-social, pues permiten impulsar proyectos con efectos más amplios y menores presiones al presupuesto público.

Las Agencias de Desarrollo Hábitat son una figura idónea para buscar inversionistas, promover aportaciones solidarias y para la conformación de asociaciones específicas para llevar a cabo las propuestas.

Creación de Fideicomiso para el Mejoramiento de la ZC.

La recuperación de la ZC requiere de mecanismos para la aportación de recursos, que otorgue transparencia financiera y permita la realización de acciones diversas, así como el auxilio en la gestión de los particulares.

Este mecanismo puede ser la creación de un Fideicomiso, que permita auxiliar a los particulares en la obtención de los permisos correspondientes para realizar inversiones inmobiliarias, destacando la gestión de los estímulos y facilidades administrativas propuestas en este Programa, así como los que se establezcan posteriormente.

Existen por lo menos cuatro opciones para determinar al fideicomitente que será el aportante original del fideicomiso:

1) Ayuntamiento,
2) Agencia de Desarrollo Hábitat,
3) Alguna otra asociación civil y
4) Varios fideicomitentes incluyendo al Ayuntamiento

La fiduciaria podrá ser cualquier institución financiera que tenga atribuciones jurídicas en la materia, mientras que los fideicomisarios serían los propietarios, promotores, arrendadores, ocupantes, prestadores de servicios y/o usuarios de inmuebles localizados en el perímetro de la ZC de la Ciudad de Tijuana determinado por el presente *Programa Parcial*.

Este Fideicomiso podrá recibir aportaciones por medio de recursos públicos y privados. Los fines deberán detallarse en el contrato de fideicomiso, pero de forma general serán los siguientes:

1. Promover, gestionar y coordinar ante los particulares y autoridades competentes la ejecución de acciones, obras y servicios que propicien la recuperación, mejoramiento, conservación y protección de la ZC de la Ciudad de Tijuana que estén en congruencia con lo planteado en el Programa de Desarrollo Urbano vigente.
2. Recibir y administrar los bienes y recursos que se aporten o otorguen al Fideicomiso.
3. Asesorar a las personas interesadas en la restauración y mejoramiento de la ZC en la realización de acciones y obras, otorgando información, orientación y apoyo a los trámites de constancias, permisos, estímulos, autorizaciones y licencias en materia de desarrollo urbano.
4. Promover y gestionar recursos, apoyos financieros y créditos para la consecución de los fines del fideicomiso.
5. Convenir la participación en acciones y proyectos de instituciones, fundaciones, patronatos, cámaras, asociaciones, fideicomisos, tanto nacionales como extranjeros.
6. Realizar actos de enajenación de inmuebles ubicados en la ZC.

El Fideicomiso contará con un Comité Técnico que estará integrado por el Fideicomitente, la Fiduciaria, así como diversas instituciones públicas o privadas, las cuales se determinarán en el contrato respectivo.

Para darle operatividad financiera al fideicomiso, debe considerarse la Ley de Régimen Municipal para el Estado de Baja California la cual señala, en su artículo 23, que los Ayuntamientos están facultados para crear mediante acuerdo, entidades paramunicipales con personalidad jurídica y patrimonio propio, con el objeto de proporcionar una mejor prestación de los servicios públicos o el ejercicio de las funciones a su cargo.

Esta Ley dispone también que las empresas de participación municipal y fideicomisos se constituirán y funcionarán conforme al acto jurídico respectivo y de conformidad con las normas del derecho común aplicables.

Adicionalmente, el artículo 10 del Reglamento de la Administración Pública del Ayuntamiento de Tijuana señala que la administración pública municipal se auxiliará de entidades que pueden ser organismos descentralizados, empresas de participación municipal y fideicomisos. El artículo 12 de dicho ordenamiento establece que los fideicomisos *públicos* son aquellos que constituye el Ayuntamiento con el objeto de auxiliarse en el ejercicio de sus funciones y en el cumplimiento de planes o programas prioritarios de índole local.

La propuesta de Fideicomiso de la ZC permitiría contar con una institución encargada de apoyar a particulares, empresas privadas, organizaciones sociales y organismos públicos que deseen invertir en este territorio de la Ciudad para revitalizarlo física y funcionalmente. Entre las diversas funciones de apoyo que se plantean, dos de las más relevantes son: i) la gestión de licencias y permisos para la ejecución de las obras y ii) la gestión y trámite de los incentivos fiscales a aplicar, de conformidad con este *Programa Parcial*.

El Fideicomiso será una instancia de gestión clave para el cumplimiento del presente *Programa*, complementando las tareas del Ayuntamiento.

El Fideicomiso al que se refiere el presente Programa, deberá constituirse en un plazo no mayor a noventa días naturales, contados a partir de la publicación en el Periódico Oficial del Estado.

El Fideicomiso deberá ser aprobado por el Cabildo; una vez recibida la propuesta por parte del Presidente Municipal.

6.2.4 Mejorar Procesos Administrativos.

Con el fin de fortalecer la estructura administrativa municipal, en materia de desarrollo urbano, para hacer frente a las tareas de administración del presente *Programa*, y hacer más eficiente el servicio público, se propone actuar en los siguientes aspectos:

1. Elaborar y expedir un manual de procedimientos para el otorgamiento y elaboración de dictámenes técnicos, autorizaciones, licencias, permisos, sanciones, medidas de seguridad, requerimientos de información, avalúos, inspecciones y verificaciones.

2. Fomentar la asistencia del personal técnico y administrativo a cursos de capacitación y actualización con la finalidad de promover una cultura de calidad en la administración pública

6.2.5 Facilidades administrativas para trámites en la ZC.

Este *Programa Parcial* plantea la constitución de una ventanilla única para los trámites al interior de la ZC de Tijuana, la cual funcione a partir de una mesa de trabajo en la que participe el Municipio, Gobierno del Estado y Federación para agilizar las autorizaciones de inversiones inmobiliarias en la que deben considerarse los siguientes principios:

1. Establecer una lógica única e integral de trámites a partir de una *ventanilla exclusiva* y de un paquete de requisitos único.
2. Proponer un sistema de tramitación en paralelo que aborte tiempo, basado en la definición de atribuciones de cada institución, es decir, cada aspecto debe ser aprobado sólo por la institución pertinente.
3. El trámite se concibe en dos niveles: i) una evaluación inicial por la *mesa de trabajo* con información mínima para establecer la viabilidad del proyecto y ii) el trámite de licencias y subsidios a partir de un formato y un paquete único de requisitos con las copias que sean necesarias, con una gestión simultánea y paralela en cada instancia.

6.2.6 Coordinación transfronteriza.

La ZC de Tijuana resulta estratégico dentro de la relación entre México y los Estados Unidos, es por ello que en el ámbito transfronterizo se cuenta con acuerdos de coordinación binacional entre Tijuana y San Diego, entre los cuales destacan los siguientes:

- Acuerdo entre las Ciudades de Tijuana y San Diego en el Campo de la Planificación y Coordinación Binacional (1993).
- Acuerdo para la Cooperación Binacional entre las ciudades de San Diego y Tijuana (1996).
- Propuesta de elaboración del Plan Parcial de la Línea Internacional, Conurbación Tijuana-San Diego (1997)

En virtud de que el PPMZC, HC 2004-2025 constituye un esfuerzo que tendrá repercusiones transfronterizas, se considera necesario que se establezca un acuerdo que lo reconozca como parte de las acciones que realiza el gobierno de Tijuana, buscando la coordinación con las autoridades de San Diego que permita llevar a cabo algunos de los proyectos estratégicos como los relativos a cruces fronterizos (promovidos por el gobierno o por particulares).

6.2.7 Mecanismos de evaluación del Programa.

El artículo 11 de la Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Baja California estipula en sus fracciones I, XXVI que es atribución del Ayuntamiento la evaluación de los Programas municipales de desarrollo urbano, en los términos de la Ley de Planeación del Estado. Por otra parte, en congruencia con el artículo 77 de la Ley de Desarrollo Urbano, este Programa se evaluará en el informe anual que el Presidente Municipal presenta al Ayuntamiento.

Con base en este marco jurídico se propone que la evaluación, se realice considerando los siguientes criterios.

- La SDU Municipal, realizará actividades de vigilancia, seguimiento y evaluación del cumplimiento del presente Programa Parcial de forma permanente, en coordinación con el Consejo Consultivo del IMPlan.
  El seguimiento y evaluación deberá basarse en un sistema de indicadores que incluyan, autorizaciones otorgadas, notificaciones, solicitudes de cambio de uso de suelo, proyectos realizados y grado de avance, avance en materia de obras públicas, avance en materia de instrumentación, entre otros aspectos.
- La información será recabada, procesada y proporcionada periódicamente por la DAU, DOSPM, DPA, DVI así como la DMU y el IMPlan. Adicionalmente a estas dependencias y entidades deberá promoverse la aportación de información por parte de los otros sectores de la administración pública municipal y estatal, en su caso.
- La información de los indicadores mencionados debe actualizarse y concentrarse en un sistema de información geográfica, que proporcione adicionalmente información de cada predio respecto de usos permitidos, condicionados y prohibidos, así como restricciones y normatividad aplicable. Se recomienda que el suministro de datos al sistema permita a todos los sectores y dependencias aportar la información necesaria, a partir de una red interna del Ayuntamiento.
- El establecimiento de un sistema de tal naturaleza amerita el establecimiento de un reglamento de acceso e intercambio de información al interior del Ayuntamiento, lo cual sería un mecanismo innovador a escala nacional.
- La evaluación que se realice con base en los indicadores mencionados considerará la eficiencia e impacto del *Programa*. En el primer caso se refiere al nivel de cumplimiento de las propuestas del *Programa* por parte de los actores involucrados, mientras que el impacto se refiere a medir los resultados de la aplicación de las políticas, estrategias e instrumentos en la realidad.

Los indicadores de eficiencia permitirán:

- Establecer un balance de los aspectos del *Programa* que se han cumplido, así como los aspectos que no han mostrado avance.
- Determinar las limitantes para el cumplimiento del *Programa* y proponer medidas para superarlas.
- Analizar y emitir opinión sobre los programas de inversión contenidos en los anteproyectos de presupuestos de egresos, así como su congruencia con el *Programa*.
- Verificar que en la ejecución de las políticas y estrategias de todas las áreas del Ayuntamiento, del Gobierno Estatal y Federal se guarde congruencia con el *Programa*.

Por su parte, los indicadores de impacto otorgarán elementos para evaluar el cumplimiento de las metas y objetivos del *Programa*, definiendo si se están dando los resultados esperados o, en caso contrario, proponer las correcciones pertinentes.

Aunque la evaluación del *Programa Parcial* será un procedimiento constante, es necesario que se realicen reuniones específicas de evaluación de manera anual, en las cuales deberán participar las comisiones establecidas de forma permanente en el Ayuntamiento, el Administrador Municipal, las dependencias y entidades con ingerencia en el *Programa Parcial*, así como grupos de profesionistas, personalidades, organizaciones sociales, grupos civiles, sectores productivos y en general personas representativas de la comunidad. En dichas reuniones deberá revisarse el comportamiento de los diferentes indicadores con los criterios mencionados anteriormente, con el fin de obtener conclusiones cualitativas y cuantitativas sobre el cumplimiento de los objetivos del *Programa*.

Las reuniones deberán registrarse y formalizarse por medio de minutas firmadas por los participantes, las cuales servirán de base para contar con acuerdos y dar seguimiento en las posteriores reuniones, particularmente los compromisos de inversión, programas específicos, así como la congruencia que tienen las diversas acciones desarrolladas por los actores con el *Programa*.

6.2.8 Mecanismos para el seguimiento del Programa en aspectos donde intervengan los distintos órdenes de gobierno.

El presente *Programa* parte de concebir al federalismo bajo un esquema de cooperación, donde las responsabilidades son complementarias entre sí, y para lo cual se requiere una coordinación tanto sectorial como de las diversas esferas de gobierno en que se organiza la administración pública. Esto implica el establecimiento de acuerdos y esquemas flexibles que aumenten la eficiencia en el uso de recursos.

En este sentido, para el seguimiento de las obras y acciones propuestas por este *Programa* se deberá impulsar la firma de convenios entre el Ayuntamiento, el Gobierno del Estado, así como instancias del Gobierno Federal. Estos convenios deberán permitir que se garantice la aportación de los recursos correspondientes, así como los derechos y obligaciones que se deriven de dichas obras y acciones para las partes involucradas.

Para el seguimiento se recomienda que dentro de los convenios se incluya la necesidad de que se conforme una mesa de trabajo para cada uno de los convenios en la que siempre participaría el Ayuntamiento a través de la dependencia o entidad que se designe. A través de estas mesas se podrá abordar regularmente los avances y condicionantes de los diversos temas de interés, acordando las medidas a tomar para solucionar los problemas que se presenten. En estas mesas deberán participar funcionarios con capacidad de decisión, para que los acuerdos tengan viabilidad de concreción. Asimismo, las decisiones habrán de ceñirse a los procedimientos y mecanismos determinados en los ordenamientos jurídicos vigentes.

6.2.9 Difusión del Programa.

Para lograr el cumplimiento del *Programa* entre los particulares, tanto en su esfera social como privada, resulta de vital importancia su difusión y promoción, particularmente importante es dar a conocer las oportunidades de inversión en la zona publicitando su aptitud, puesto que la misma es detonante en la generación de empleos y bienestar. La promoción y difusión debe darse por medio de diversas estrategias, como son:

Difusión al público en general.

Se propone que las autoridades coloquen versiones abreviadas de la carta urbana del *Programa Parcial* en los edificios públicos más importantes. Esto dará la oportunidad a la población de informarse sobre las principales normas, usos e intensidades que aplican a la *TC* de la Ciudad, a la vez que permite socializar el *Programa*. Es importante indicar en las cartas urbanas, que éstas tienen carácter de difusión y que toda autorización dependerá de la información completa que contiene el *Programa Parcial*, disponible para consulta pública en el IMPlan y en la DAU.

Para complementar este mecanismo de difusión se recomienda también elaborar un triptico que permita dar a conocer los aspectos más relevantes del *Programa* en un lenguaje sencillo.

Difusión a través un sistema de consulta en línea.
Se propone el establecimiento de un sistema de consulta del uso del suelo permitido, a través de un sistema de información geográfica, donde la población pueda informarse de la zonificación secundaria aplicable, así como la situación de los trámites de autorización, lo cual podría incorporarse dentro de la página de internet del Ayuntamiento correspondiente al IMPlan y a la DAU.

Distribución de versiones completas y sintéticas del Programa.

En la medida en que las diversas áreas del Municipio y del Gobierno del Estado cuenten con información del *Programa*, en particular las políticas, estrategias, proyectos e instrumentos propuestos, se tendrán mejores condiciones que garanticen la coordinación de los diversos actores y niveles de gobierno.

Es por ello que se propone que se distribuyan versiones completas y sintéticas (ejecutivas) del *Programa Parcial* en todas las áreas del Ayuntamiento y del Gobierno Estatal que toman decisiones en el Centro, con el fin de que conozca su contenido por las instancias tomadoras de decisiones.

Realización de foros para difundir el Programa.

Se recomienda llevar a cabo foros para la difusión del *Programa Parcial*, los cuales servirán para explicitar diversos pormenores del *Programa*, en particular la zonificación de usos del suelo, los proyectos e instrumentos propuestos, así como para ampliar la cultura de legalidad en el Municipio en materia de desarrollo urbano entre diversos actores.

De particular relevancia será la realización de eventos orientados a la promoción ante inversionistas privados y organismos financieros para dar a conocer los proyectos y oportunidades de inversión en materia inmobiliaria en la ZC

6.3 Instrumentos Fiscales.

6.3.1 Estímulos fiscales a los usos del suelo.

Los estímulos fiscales buscan favorecer la inversión en construcción nueva o en rehabilitación dentro de la ZC de Tijuana. Estos estímulos permitirán apoyar el mercado inmobiliario al promover la rehabilitación y uso eficiente de los inmuebles, disminuyendo el riesgo que se tiene al invertir en esta zona de la ciudad

Se pone especial atención al impulso del arrendamiento inmobiliario en materia habitacional, ya que este esquema reduce el riesgo para el inversionista no inmobiliario que podría establecerse en la ZC

Los estímulos propuestos son los siguientes:

- Subsidio del 50% al Impuesto Sobre Adquisición de Inmuebles y Transmisión de Dominio a todas las transacciones que se realicen con inmuebles ubicados en la ZC
- Subsidio al Impuesto Predial equivalente al 40% por 2 años para propietarios o usuarios de inmuebles ubicados en la ZC con usos del suelo permitidos por este *Programa Parcial*, sujetos a una inversión superior a los $300,000.00mn en restauración, rehabilitación, remodelación u obra nueva.
  Subsidio al Impuesto Predial equivalente al 60% por 2 años para propietarios o usuarios de inmuebles ubicados en la ZC con usos del suelo permitidos por este *Programa Parcial*, con una inversión superior a $1,000,000.00mn en restauración, rehabilitación, remodelación u obra nueva.
  Subsidio del 50% a los propietarios o usuarios de inmuebles sujetos a la restauración, rehabilitación, remodelación u obra nueva en la ZC por concepto de Impuesto por Alumbrado Público, Impuesto para el Mantenimiento y Conservación de las Vías Públicas, derechos por la Revisión, Análisis y Verificación de Proyectos para Licencia de Obra Nueva, Ampliación, Modificación, Regularización, Reparación y Demolición de Edificios Habitacionales, Comerciales, Industriales y Otros, Peritajes y Dictámenes Técnicos sobre Inmuebles, Revisión de Anteproyectos; Certificación de Terminación de Obra y/o Instalaciones, Análisis de Solicitudes y Emisiones de Autorizaciones para Constituir Regímenes de Propiedad en Condominio de Inmuebles; Opinión Técnica de Uso del Suelo, Análisis y Emisión de Dictámen de Uso del Suelo, Autorización de Cambio de Uso de Suelo, y Derechos de Inscripción en el RPPC.
- Subsidio del Impuesto Predial equivalente al 20% durante 5 años, a los contribuyentes que otorguen el uso o goce temporal de inmuebles para casa habitación.

Además de estas contribuciones locales, se recomienda que el Municipio gestione ante el El Congreso Local y el Ejecutivo Estatal la propuesta de obtener subsidios sobre el Impuesto Sobre la Renta por concepto de ingreso por enajenación de inmuebles y uso o goce temporal de inmuebles para casa habitación en la ZC.

Esto se justifica en virtud de que las transacciones de inmuebles de la ZC escapan a la lógica de beneficios señalada por la Ley del Impuesto Sobre la Renta, ya que se trata en la mayoría de los casos de inmuebles deteriorados que suponen una responsabilidad social y una rehabilitación costosa por lo que entran al mercado en desventaja respecto a la generalidad de los bienes inmuebles de la ciudad

6.3.2 Adecuación de tributaciones existentes.

Dentro de esta propuesta se plantean tres aspectos de índole general: 1) rediseño del impuesto predial, 2) sobretasa a predios urbanos no edificados ubicados en la ZC de Tijuana, 3) propuesta de financiamiento del Fideicomiso de la ZC.

Impuesto Predial.

Se propone el diseño de un sistema de recaudación de impuestos locales que considere una mayor sencillez técnica administrativa, así como la mayor articulación entre la política fiscal y urbana, las cuales tradicionalmente se han visto de forma separada, con una política fiscal que privilegia los aspectos recaudatorios y una urbana que haga énfasis en los elementos normativos de ocupación del territorio.

Para tal fin se recomienda actualizar el padrón catastral con referencia a la zonificación secundaria. La propuesta consiste en que la definición de los valores catastrales deberá determinarse por la capacidad de desarrollo otorgada en el *Programa* y no por la capacidad utilizada.

Este planteamiento estimula el uso eficiente del espacio, facilita el cumplimiento de la normatividad urbana, permite una administración más sencilla y aumenta la recaudación.

Para instrumentar esta propuesta es necesario modificar la Ley de Ingresos del Municipio de Tijuana, la cual es aprobada por la H. Legislatura Constitucional del Estado de Baja California. Es por ello que se requiere de la solicitud del Municipio en este sentido, fundamentando dicha petición en la necesidad de dinamizar el mercado inmobiliario en la ZC.

Sobretasa a Predios Urbanos no Edificados en la ZC.

Con el fin de evitar la especulación inmobiliaria se propone en el área del *Programa Parcial* el aumento de la tasa a Predios Urbanos no Edificados o con construcciones cuyo valor no llegue al 50% del valor del terreno o que tenga una superficie de construcción menor al 30% de la superficie total del predio, para que pase del 2.94 al millar actual a una tasa que permita estimular su desarrollo y evitar la especulación.[17] Se recomienda que el aumento en la tasa se haga de forma gradual, duplicándose anualmente hasta llegar a la tasa máxima.

De forma similar al instrumento anterior para instrumentar esta propuesta es necesario modificar la Ley de Ingresos del Municipio de Tijuana.

Propuesta de financiamiento del Fideicomiso de la ZC.

En diversas experiencias internacionales se establece que empresas desarrolladoras, fideicomisos, u otras figuras similares, que realizan acciones de mejoramiento en polígonos establecidos, puedan financiarse con parte de los excedentes derivados de la recaudación fiscal. Esto parte del supuesto de que las acciones impulsadas por estos organismos aumentan la propia recaudación, por lo que tienen derecho a recibir parte de estos excedentes para financiarse y servir de fondos revolventes para continuar con sus acciones.

Con base en lo anterior se propone que, independientemente de los recursos que el Ayuntamiento asigne para su funcionamiento, se analice la posibilidad de que para el financiamiento del Fideicomiso de la ZC se aporte un porcentaje del excedente en la recaudación de ingresos por vía de impuesto predial en el polígono de la ZC desde la aprobación del *Programa Parcial*.

6.3.3 Aplicación de los sistemas de plusvalía o cooperación.

Los sistemas de plusvalía y cooperación son de los mecanismos más importantes para financiar las acciones propuestas por el *Programa*. Bajo estos sistemas pueden incluirse las siguientes obras de urbanización:

- Apertura de nuevas vías públicas.
  Pavimentación, rectificación, ampliación, prolongación y mejoramiento de vías públicas ya existentes.
- Seguridad y protección relacionadas con el tránsito de vehículos y peatones, dentro y fuera de los límites de los centros de población.
- Ornato, seguridad y protección, además del empedrado, banquetas, guarniciones y demás elementos que equipan las vías públicas.
  Agua potable, alcantarillado sanitario y alcantarillado pluvial.
- Instalaciones necesarias para dotar a los centros de población de alumbrado público o para mejorar el ya existente.
- Electrificación necesaria para dotar a los centros de población de fluido eléctrico o para mejorar las ya existentes.
- Obras de regeneración urbana de aquellas zonas de los centros de población que se requieran para su reactivación económica, social y urbanística, tales como la construcción de estacionamientos públicos, mercados públicos, plazas, jardines, parques e instalaciones deportivas o similares.

---

[17] Como ejemplo tenemos que en el caso del Estado de Guanajuato este tipo de predios tienen una tasa anual de 15 al millar.

Cualquier otro tipo de obras o servicios relacionadas con la misma, tendientes a la integración y mejoramiento.

Estos sistemas se contemplan en la legislación estatal, así como en la Ley de Ingresos Municipal.

En primer lugar, la Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Baja California señala la posibilidad de que los Programas Parciales aprobados por el Ayuntamiento incluyan obras que se propongan ejecutar mediante el sistema de plusvalía o el sistema de cooperación, los cuales deben realizarse conforme a las disposiciones del Título Séptimo de la Ley mencionada.

La Ley de Desarrollo Urbano indica también que cuando el Programa Parcial aprobado por el Ayuntamiento, incluya acciones de conservación y mejoramiento que requieran la participación de personas o instituciones particulares, se procederá a notificarles su contenido, así como las obligaciones específicas que de ellos se deriven para que les den cumplimiento.

Los propietarios o poseedores de los predios incluidos en los Programas Parciales deberán cumplir con las obligaciones derivadas de los mismos; para este efecto, podrán celebrar convenios entre sí, con terceros, con el Ayuntamiento o con el Gobierno del Estado.

Se recomienda aplicar este mecanismo de contribución en un esquema diferenciado: la carga deberá ser mayor en la Zona Urbana que corresponde en la zonificación secundaria al uso comercial y mixto para que opere a manera de subsidio. Fomente la consolidación del área y beneficie a la población original; y podrá ser menor en las en las Zonas Habitacionales. Con este instrumento se puede cumplir el doble objetivo de generar equidad y fortalecer las disposiciones de la zonificación actuando como un filtro financiero.

Para la aplicación del mecanismo deberá atenderse a lo establecido por la figura de "Acciones de Urbanización por Cooperación" señalada en los artículos 213, 214 y 215 de la Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Baja California y por la figura de "Acciones de Urbanización por Plusvalía", contemplada en los artículos 215 y 216 de la misma Ley. Adicionalmente, debe considerarse que las bases de operación de ambas figuras se incluyen en la Ley de Urbanización del Estado de Baja California.

6.3.4 Disminución de la irregularidad fiscal.

Para disminuir la irregularidad fiscal de diversos inmuebles en la ZC, que resulta en un ambiente que inhibe las acciones de inversión y recuperación, se propone la regularización de obligaciones fiscales en materia de impuesto predial y derechos por consumo de agua.

Esta propuesta se enfoca en dos de las principales fuentes de ingresos locales. El planteamiento se basa en lograr la actualización de las obligaciones fiscales de los contribuyentes morosos, por única ocasión.

Sin agravio en las facilidades administrativas que se otorguen adicionalmente, se propone la regularización de las obligaciones fiscales a los contribuyentes que por voluntad propia realicen la liquidación o suscripción del convenio de pago de los tres últimos ejercicios en materia de impuesto predial en la Tesorería Municipal, antes del término del año fiscal, con lo cual se considerarán liquidados los adeudos anteriores, sin multas y sólo aplicando los recargos de ejercicios fiscales anteriores establecidos en la Ley de Ingresos del Municipio de Tijuana.

Esta propuesta deberá promoverse por el Ayuntamiento ante la Legislatura Constitucional del Estado de Baja California para ser incluida en la Ley de Ingresos de Tijuana.

En materia de agua potable se recomienda que el Ayuntamiento promueva ante la CESPT la regularización de las obligaciones fiscales a los contribuyentes que realicen la liquidación de los tres últimos ejercicios en materia de servicios de agua potable, antes del término del año fiscal, considerando así liquidados los adeudos anteriores, sin multas y sólo aplicando los recargos de ejercicios fiscales anteriores establecidos en la Ley de Ingresos del Estado de Baja California.

Además de la actualización de pagos y la disminución del ambiente de irregularidad, esta propuesta permitirá la actualización del padrón de contribuyentes en impuesto predial y agua potable, para lo cual adicionalmente se recomienda el intercambio de ambas bases de datos entre la Tesorería Municipal y la CESPT con el fin de conformar un padrón único de contribuyentes.

Se requiere que la propuesta se acompañe de una fuerte promoción que incluya sus bondades y sus ligas con la política de desarrollo urbano de la ZC.

6.4 Instrumentos Financieros.

En esta sección se presentan las principales fuentes de financiamiento de obras y acciones propuestas por el *Programa Parcial*, los cuales son complementarios a los que se incluyen en el PDUCP1, BC 2002-2025

6.4.1 Recursos públicos.

En los últimos años la capacidad de financiamiento para el desarrollo urbano se ha orientado hacia una mayor participación de gobiernos locales (estatales y municipales), y a la regulación por parte de las instancias federales. A pesar de este importante esfuerzo económico, el nivel actual de recaudación local es insuficiente para abordar los diferentes problemas, enfocándose en la periferia y dejando en segundo término la refuncionalización de las Zonas Centrales como es el caso de Tijuana.

La principal forma de financiamiento del desarrollo urbano y, por tanto, de las obras y acciones que se proponen en el presente *Programa*, deben ser los ingresos locales propios. Es en este contexto que se proponen acciones para incrementar la autonomía financiera municipal, que al mismo tiempo que operen como instrumentos para el desarrollo urbano:

De acuerdo con los lineamientos del artículo 115 constitucional, los municipios tienen atribuciones en materia del manejo y administración de bienes inmuebles. De esta manera, este ordenamiento jurídico faculta a los Ayuntamientos para tener el derecho de manejar el impuesto predial, las contribuciones especiales de la recuperación de inversión en obras públicas (contribuciones de mejoras), gravar el proceso de adquisición de bienes inmuebles, los cambios de valor de los inmuebles y, también, a través de las respectivas leyes de ingresos municipales, a definir la asignación de recursos y los criterios tendientes a establecer en sus respectivas jurisdicciones para el cobro de impuestos.

Recursos federales producto de la coordinación fiscal.

De acuerdo con la Ley Federal de Coordinación Fiscal, el Gobierno Federal debe entregar el 20% de los ingresos fiscales a los estados a través de la figura de "participaciones". Este porcentaje se reparte con base en una fórmula que considera la cantidad de población y la proporción de impuestos federales recaudados localmente, así como la riqueza relativa de las entidades. Los municipios deben recibir el 20% de las participaciones que la Federación otorga a las Entidades Federativas.

Por otro lado se encuentran los recursos provenientes del Ramo 33, denominado generalmente como "transferencias", el cual fue creado en 1995, tratándose de fondos asignados de modo directo a los gobiernos estatales y municipales. Los municipios pueden recibir transferencias a través de dicho ramo con las cuales se puede financiar infraestructura eléctrica, programas sociales y servicios de deuda.

En estos momentos las aportaciones federales son el ingreso más importante para el Municipio de Tijuana. En el ejercicio fiscal 2003 se estima que representen para el municipio el 58.1% del total de los ingresos, incluyendo los sectores transferidos, mientras que los impuestos propios significan el 18.4% del total de los ingresos, destacando el Impuesto Sobre Adquisición de Inmuebles y de Traslación de Dominio y el Impuesto Predial, los cuales significan el 68.3% del total de impuestos propios. Siguen en importancia los derechos y los productos.

Además de las aportaciones federales directas al gobierno del estado y al municipio, que pueden aplicarse de acuerdo a lo establecido en este *Programa* para el caso de la ZC, existen otras fuentes de inversión de recursos federales y que también pueden vincularse a los objetivos de éste, como son: CNA, SECTURE, CFE, SCT, SEDESOL, en la cual destaca en materia de desarrollo urbano el Programa Hábitat.

Por esta situación de dependencia fuertemente asimétrica en los ingresos locales, se evidencia la necesidad de diversificar los instrumentos de desarrollo urbano que permitan la creación de mecanismos nuevos para incrementar el volumen de recursos financieros públicos, con el objetivo de conformar escenarios más favorables para la atención de las insuficiencias urbanas.

A la fecha, los instrumentos de financiamiento local que se han basado en el tradicional esquema de cobro al impuesto predial han tenido una eficiencia limitada ya que, aunque permiten el pago de obras y acciones, no se constituyen en herramientas efectivas que faciliten la distribución de cargas y beneficios del crecimiento urbano.

Paralelamente prevalece la situación de que la mayor parte de los grupos organizados de la sociedad no tienen acceso a financiamiento para el desarrollo urbano, principalmente por no cumplir con los requisitos legales para ser beneficiarios de créditos.

Lo anterior ha dado como resultado que el financiamiento sea escaso, lo cual fomenta que el crecimiento de las ciudades se base en mecanismos de mercado, legal o ilegal, con los consecuentes impactos en la conformación de la estructura urbana, la generación de deseconomías y una desigual calidad de vida en la población por su acceso al suelo. Ante este fenómeno las instancias locales han tenido poca efectividad en controlar, dirigir y aprovechar los beneficios derivados del desarrollo urbano.

Es por ello que se requiere crear los instrumentos que permitan incrementar los recursos públicos para contar con un marco más favorable para la atención de las necesidades en esta materia. Entre ellos destacan los de tipo fiscal propuestos por este *Programa Parcial*.

Aún así, estos instrumentos fiscales no sustituyen otras vías de financiamiento, como es la aplicación de recursos federales, préstamos de la banca de desarrollo, sociedades financieras de objeto limitado y fondos de ONG's, mismos que se analizan a continuación.

G. INSTRUMENTAL

- **Programa Hábitat.**

En materia Federal, existen diversos programas gubernamentales de inversión directa manejados por las diferentes dependencias y sectores de la Administración Pública. En este campo destaca para el rubro Desarrollo Urbano el denominado Programa Hábitat de la SEDESOL, el cual tiene como objetivo contribuir a superar la pobreza urbana, mejorar el hábitat popular y hacer de las ciudades y sus barrios espacios ordenados, seguros y habitables.

Este Programa incluye seis modalidades:

1. *Superación de la Pobreza Urbana.*
   Esta modalidad se refiere a apoyos para alentar la organización social, el desarrollo comunitario, capacitación, apoyo nutricional, aprovechamiento de la experiencia de personas adultas mayores, prevenir conductas de riesgo entre los jóvenes, entre otras acciones.
2. *Mujeres Jefas de Familia*
   Se enfoca en acciones que amplíen la capacidad de las mujeres a partir de la promoción de salud reproductiva, instalación y equipamiento de casas de atención infantil, acciones de concientización y capacitación.
3. *Mejoramiento de Barrios.*
   Su interés se da en la ampliación, mejoramiento o introducción de redes de infraestructura urbana básica (agua potable, drenaje, disposición de aguas, vialidad, electrificación y alumbrado público), pavimentación de calles, equipamiento urbano, rampas para la circulación en silla de ruedas, arborización y forestación, recuperación de espacios públicos, preservación de centros de ciudad, mejoramiento de imagen urbana, entre otras acciones.
4. *Reserva de Suelo.*
   Se trata de acciones dirigidas a la adquisición de reservas territoriales para el desarrollo urbano y la vivienda.
5. *Ordenamiento del Territorio*
   Acciones de planeación, orientadas a ordenar el uso del suelo, obras de mitigación de riesgo ambiental, reubicación y educación a la población para hacer frente a situaciones de riesgo y desastre.
6. *Agencias de Desarrollo Urbano Hábitat*
   Las Agencias tienen el objeto de apoyar la elaboración de diagnósticos, guías y planes de superación de la pobreza, mejoramiento barrial, proyectos ejecutivos, creación de modalidades de asociación público-privado y/o social, así como apoyo para su creación.

Programa de ahorro y subsidios para la vivienda progresiva VivAH de la SEDESOL.

Este Programa es un medio para atender a la población de menores ingresos que requiere una vivienda propia o mejorar o ampliar la que tiene: para lograrlo se combina la aportación de los beneficiarios con subsidios directos, recursos crediticios y donaciones.

El programa tiene dos subprogramas: el de subsidio directo para la adquisición de vivienda y el de mejoramiento físico de la vivienda. Se otorga un subsidio federal para edificación, ampliación o mejoramiento de la vivienda al que se suman las aportaciones del gobierno local, las del beneficiario mismo y, en su caso, las de asociaciones y empresas privadas. Los montos asignados para cada uno de los subprogramas son los siguientes:

a) Subsidios directos para la adquisición de vivienda:

1. Para viviendas construidas en terreno propiedad de los gobiernos locales:
   - El monto del subsidio federal es de hasta $30,000 (treinta mil pesos) y se aplica exclusivamente para la edificación de la vivienda.
   - La aportación del beneficiario es de $7,500 (siete mil quinientos pesos). Corresponde a los gobiernos locales aportar los recursos para urbanización, estudios, proyectos, licencias y permisos y complementar los destinados a la edificación.
   - Corresponde a los gobiernos locales aportar los recursos para urbanización, estudios, proyectos, licencias y permisos y complementar los destinados a la edificación.
2. Para viviendas construidas en terreno propiedad de los beneficiarios:
   - El monto del subsidio federal es de hasta $15,000 (quince mil pesos) y se aplica solamente para la edificación.
   - La aportación del beneficiario es de $3,500 (tres mil quinientos pesos) y se aplica a la edificación como complemento de la inversión federal y local.
     Corresponde a los gobiernos locales aportar los recursos para estudios, proyectos, licencias y permisos y complementar los que se destinan a la edificación.

b) Para el programa de mejoramiento físico de la vivienda:

- El monto del subsidio federal es de hasta $7,500 (siete mil quinientos pesos), en el caso de mejoramiento, y de hasta $15,000 (quince mil pesos) cuando se trate de restitución de vivienda en Zona Rural.
- La aportación del beneficiario es cuando menos equivalente a 20% del monto del subsidio federal. Se puede cubrir 50% de esta cantidad en efectivo y el resto con mano de obra o materiales de construcción.
- Corresponde a los gobiernos locales aportar los recursos para los estudios, proyectos, licencias y permisos y complementar los que se destinan a la edificación; dicha aportación debe ser cuando menos por el mismo monto que el subsidio federal.

Objetivo

Ofrecer a la población que vive en pobreza extrema la oportunidad de acceder a una vivienda propia que tenga los servicios básicos, con el fin de mejorar su calidad de vida; para lograrlo se aplica un subsidio federal como detonador de la participación corresponsable de los sectores público, privado y social.

Población objetivo

Hogares en situación de pobreza extrema y con ingreso familiar de hasta tres salarios mínimos.

Requisitos

- Ser jefe de familia de nacionalidad mexicana, tener el registro CURP, y ser mayor de 18 años con dependientes económicos, para lo cual debe presentar las actas de nacimiento respectivas o algún documento oficial que lo avale.
- Exhibir identificación oficial con fotografía y constancia de domicilio o, en su caso, el testimonio de dos vecinos que tengan constancia de domicilio.
- Presentar constancia de ingresos o, en su caso, bajo protesta de decir verdad, una carta donde mencione que tiene un ingreso familiar sin deducciones de hasta tres salarios mínimos. Asimismo debe confirmar, bajo protesta de decir verdad, que no ha recibido con anterioridad un subsidio federal para vivienda ni un crédito de un organismo nacional de vivienda.
- En el caso de los predios de los beneficiarios, debe acreditarse la propiedad y la posesión del terreno.
- Depositar su aportación en la cuenta concentradora que para dicho fin abre la dependencia encargada, en un plazo máximo de 20 días naturales después del sorteo.
- Presentar constancia o una carta, bajo protesta de decir verdad, de que tanto el beneficiario como quienes habitarán la vivienda carecen de predio o vivienda en propiedad.
- Inscribirse al programa y llenar una Cédula de Información Socioeconómica.
- Cuando el número de solicitantes calificados rebasa los subsidios por otorgar, se realiza un sorteo ante notario público y las autoridades locales competentes.

6.4.2 Banco Nacional de Obras y Servicios (BANOBRAS).

Una de las principales fuentes de financiamiento para las obras y acciones propuestas por este *Programa* es el BANOBRAS, S.N.C., ya que se trata de una fuente de recursos asequible para el Ayuntamiento que maneja líneas y programas acordes con gran parte de las soluciones planteadas.

De gran importancia resultan los recursos de esta institución para llevar a cabo los estudios de preinversión correspondientes a las obras consideradas como prioritarias por el *Programa* para establecer la viabilidad de ser objeto de financiamiento de BANOBRAS, algún otro Banco de Desarrollo internacional o la iniciativa privada.

En este apartado se expone en primer lugar los requisitos generales para la obtención de créditos, para posteriormente exponer los principales Programas de BANOBRAS que se relacionan con las acciones y obras planteadas.

Requisitos generales para obtención de créditos.

De acuerdo con la normatividad del Banco, se establecen los requisitos generales que los sujetos de crédito deben cubrir con el fin de asegurar la viabilidad técnica, económica y financiera de los proyectos a financiar, además de cumplir con las disposiciones contenidas en la legislación vigente. Según las etapas del proceso crediticio, en la mayor parte de los programas institucionales se requiere la siguiente documentación:

- *Solicitud-Autorización*
- Solicitud de crédito.
- Estudio de factibilidad económica-técnica-financiera y proyecto ejecutivo.
- Términos de referencia (en el caso de créditos para estudios y proyectos).
- Certificación del COPLADE de que los estudios y proyectos, así como las obras respectivas, estén considerados en los planes estatales y municipales de desarrollo.

- *Formalización*

Sector público.

- Decreto de endeudamiento global o específico.
- Acta de cabildo, en su caso.
- Suscripción del contrato de apertura de crédito.
- Inscripción de garantías en el Registro de Deuda Pública de la SHCP y en el Registro Único de la Deuda Pública del Estado.
- Constancia de calificación crediticia otorgada por dos agencias calificadoras autorizadas por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores, en su caso.
- Cumplimiento de otras condiciones suspensivas.

Sectores privado y social

- Título de concesión o contrato de prestación de servicios.
- Garantías reales.
- Estados financieros auditados, en su caso.
- Acta constitutiva que acredite la personalidad jurídica y la facultad para contratar créditos.
- Autorización del Consejo de Administración para la contratación del crédito.
- Inscripción de garantías en el registro público que corresponda.
- Cumplimiento de otras condiciones suspensivas.

- *Licitación.*

Concurso y adjudicación de las obras o adquisiciones, conforme a la legislación vigente.

- *Inversión*
- Documentación para el pago de anticipos y estimaciones.
- Adicionalmente, los posibles acreditados deberán atender los requisitos particulares que se presentan en cada programa o proyecto específico.

- *Condiciones Financieras.*

En general, los requerimientos financieros se sujetarán a las siguientes reglas.

a) Para que las administraciones locales cuenten con recursos financieros disponibles con anticipación:

- *Los sujetos de crédito son los gobiernos estatales y municipales.*
- *Se otorgará financiamiento mediante una línea global.*

b) Para el desarrollo óptimo de los proyectos en función del marco de planeación:

- Las acciones a financiar deben estar contempladas dentro de los programas anuales de inversión y ser congruentes con objetivos de desarrollo regional.

c) Para prevenir el sobreendeudamiento de la administración local:

- El monto máximo a financiar será hasta por el equivalente del 30 por ciento del programa anual de inversión del estado o del municipio.

d) Para garantizar la transparencia en el ejercicio de los recursos

- A la solicitud de crédito se anexará copia del programa anual de inversión, identificando en éste los proyectos a financiar, el estudio sobre la situación financiera del municipio, así como el presupuesto de egresos, señalando la partida que se afectará para cubrir los compromisos derivados del financiamiento. Los proyectos considerados en el financiamiento serán evaluados y dictaminados social, económica y financieramente por los propios gobiernos locales, a través de sus secretarías del ramo respectivo, y deberán contar con los proyectos ejecutivos correspondientes.
- La contraloría del estado o del municipio es la responsable de certificar que los correspondientes procesos de licitación de las obras a ejecutar con cargo al financiamiento se lleven a cabo conforme a la legislación en la materia, así como que los recursos se apliquen en los términos y tiempos previstos.
- Una vez efectuado el desembolso de los recursos, el acreditado debe comprobar la aplicación de los mismos, en un plazo no mayor de treinta días, mediante la entrega de una relación de los montos aplicados a cada obra, con el visto bueno de la contraloría estatal o municipal.
- Al concluir las obras y transcurrido el tiempo marcado en la Ley de Obra Pública, el acreditado debe entregar al banco las actas de entrega-recepción con el visto bueno de la contraloría estatal o municipal, certificando que las obras se terminaron con apego a los estudios y proyectos previamente dictaminados por las dependencias responsables, que se cumplieron las metas previstas; y que las obras están en operación.

e) Para ofrecer versatilidad en la disposición de los recursos:

- Se pueden dar uno o varios desembolsos.
- Se podrán sustituir proyectos siempre y cuando no se modifique el monto del crédito autorizado y no se haya iniciado el ejercicio de los recursos de los proyectos que se pretenda sustituir.

f) Para la operación de la línea:

- La disposición de los recursos se efectuará en un plazo máximo de un año, contando a partir del cumplimiento de las condiciones suspensivas del contrato de crédito simple, mediante pagarés expedidos al amparo de dicho contrato. Los pagarés serán suscritos por el funcionario facultado por parte del acreditado, y tendrán vencimientos mensuales y sucesivos, ajustados a una sola fecha de vencimiento no superior a cinco años, para el caso de estados y tres años para el caso de municipios.

- **Programa de Fomento de Estudios de Preinversión.**

BANOBRAS cuenta con un Programa de Fomento de Estudios de Preinversión, el cual tiene la finalidad de fomentar la elaboración de este tipo de estudios, que apoyen las actividades de planeación y administración de los proyectos de inversión de las obras y servicios que demanda la población.

Objetivo.

El objetivo de este Programa es contribuir a incrementar la cobertura de atención de los servicios públicos, a través del apoyo requerido para la formulación de estudios de preinversión que garanticen la viabilidad financiera, técnica y social de los proyectos de inversión a cargo de los gobiernos estatales y municipales y sus respectivas entidades públicas.

El Programa está dirigido a

Los gobiernos estatales y municipales.

- A las entidades paraestatales y paramunicipales.

Tipo de apoyo

- El apoyo otorgado consiste en el otorgamiento de recursos económicos hasta por el 100% del costo de elaboración del diagnóstico sectorial o del estudio de preinversión de que se trate, sin incluir el IVA, impuesto que debe ser cubierto por el beneficiario, con recursos propios.

Facilidades.

Los recursos utilizados pueden ser a título gratuito en los siguientes casos:

- Si el estudio de preinversión resulta viable y el beneficiado continúa con la ejecución de las acciones correspondientes en los términos inicialmente acordados.

Si se concluye que el estudio de preinversión no es viable.

Valor agregado.

Se proporciona asistencia técnica para la elaboración de los términos de referencia de los estudios de preinversión y diagnósticos sectoriales, así como para el proceso de licitación y contratación de las empresas de consultoría.

Tipos de estudios financiados (de perfil, prefactibilidad y factibilidad)

Agua potable y alcantarillado.

Infraestructura básica.

- Infraestructura y equipamiento urbano.
- Vivienda y desarrollos urbanos

Vialidad y transporte.

- Fortalecimiento estatal y municipal.

- **Programa Integral de Residuos Sólidos.**

En el marco de la Cruzada Nacional por un México Limpio,y como objetivo central de Programa Integral de Residuos Sólidos, BANOBRAS financia la modernización del servicio público de limpia, tratamiento y disposición final de los residuos sólidos, con otorgamiento de créditos para la elaboración de estudios y proyectos, adquisición de equipos de limpia y la construcción, ampliación o rehabilitación de infraestructura para el manejo, tratamiento, y disposición final de todos los residuos sólidos, al igual, que la ejecución de acciones para el fortalecimiento institucional de las entidades responsables de la prestación de estos servicios a fin de coadyuvar a que el desarrollo ecológico del país sea sustentable y ecológicamente viable. Será particularmente importante buscar recursos para la operación de recolección en la ZC.

Objetivo general.

Financiar la elaboración de estudios y proyectos, así como la adquisición de equipo de limpia y la construcción, ampliación o rehabilitación de infraestructura para el manejo, tratamiento y disposición final de los residuos sólidos, al igual que la ejecución de acciones para el fortalecimiento institucional de las entidades responsables de la prestación de estos servicios.

Propósitos específicos.

- Institucionalizar el servicio de aseo urbano.

Optimizar el aprovechamiento de los recursos financieros destinados al subsector.

- Disminuir los impactos negativos en el medio ambiente.

- Impulsar el desarrollo del marco regulatorio que permita a los municipios planear, construir y operar de manera eficiente sus sistemas de aseo urbano.
- Fortalecer los cuadros técnicos y administrativos encargados de la prestación del servicio.

Estrategias del Programa

- Comunicar y educar para crear conciencia en la población, mediante una campaña nacional.
- Fomentar el desarrollo de métodos para el confinamiento, reciclado, tratamiento y neutralización de los residuos sólidos.
  Efectuar un Programa Nacional de Certificación Permanente.
- Propiciar la coordinación en materia de financiamiento.

El Programa está dirigido a

- Gobierno Federal.
  Gobierno del Distrito Federal.
- Gobiernos Estatales y Municipales.
  Organismos Operadores de Servicios Públicos.
- Empresas privadas concesionarias de servicios públicos.

Proyectos financiables

A) Estudios y proyectos.
   De factibilidad técnica, económica y financiera.
   - Tarifarios.
   - Contables.
   - Organizacionales.
   - Proyecto ejecutivo.

B) Infraestructura y equipamiento.

Construcción, ampliación o rehabilitación de:
   Relleno sanitario.
   - Estaciones de transferencia.
   - Plantas de tratamiento.
     Plantas de reciclaje, composta e incineración
     Adquisición de equipo.
     Recolectores.
   - Tratamiento y disposición final.
   - Transferencia
   - Barrido.

C) Fortalecimiento institucional
   - Asesoría técnica.
     Capacitación
   - Equipo de cómputo y sistemas
   - Mobiliario.

Ventajas del Programa.

Condiciones financieras con una tasa de interés referida a TIIE, de acuerdo a los ingresos del municipio
Ampliación de la cobertura de recolección de los residuos sólidos municipales y su disposición adecuada, con base en proyectos integrales.

- Participación de la iniciativa privada en los servicios de recolección de los residuos sólidos municipales y su disposición adecuada, con base en proyectos integrales.
  Participación de la iniciativa privada en los servicios de recolección y disposición de residuos sólidos, en las localidades que presenten condiciones propicias para la recuperación de la inversión.
- Adopción de tecnologías alternativas que permitan eficientar la recolección y disposición final, y reducir costos.
  Consolidación del marco normativo para el manejo de los residuos municipales, de manera que se propicie la creación de organismos operadores desconcentrados, se impulse el establecimiento de cuotas de recuperación y se den garantías de inversión privada.

Apoyo.

- BANOBRAS, en conjunto con SEMARNAT y SEDESOL, apoya con asistencia técnica y financiamiento la realización de estudios tarifarios y de mercado, que permitan evaluar la viabilidad de instrumentar diversos mecanismos de recuperación del servicio.

- **Programa de Renovación y Mejoramiento de la Imagen Urbana.**

BANOBRAS financia la renovación y mejoramiento de las zonas de las ciudades con valor histórico-patrimonial o representativas para la población por tradición o costumbre, que presenten problemas urbanos de congestionamiento vial y peatonal, visuales, de uso del suelo, insuficiencia de infraestructura y deterioro general. Este Programa tiene fundamental importancia para financiar acciones en materia de señalización y mejoramiento de edificaciones propuestas.

Financiamiento preferencial para

- Estudios y proyectos de imagen urbana.
- Mobiliario urbano y señalamiento
- Infraestructura
- Edificaciones y espacios abiertos

Sujetos de crédito

Sector público

- Gobiernos del Distrito Federal, estatales y municipales.
- Entidades paraestatales y paramunicipales.

Sector privado y social

- Fideicomisos, mandatos, asociaciones y patronatos con participación pública, entre otros.

Infraestructura, equipamiento y servicios públicos

Con este programa BANOBRAS, financia la construcción, ampliación, rehabilitación y equipamiento de los sistemas y obras de agua potable, alcantarillado y saneamiento, así como el fortalecimiento institucional de las entidades responsables de su operación y administración, a través de acciones de consolidación que permitan mejorar los servicios y elevar su eficiencia.

Este es uno de los Programas más relevantes de BANOBRAS, ya que incluye la gran mayoría de obras y acciones que deben financiarse con recursos públicos y, por lo tanto, constituye una oportunidad para establecer una línea de crédito para acciones emergentes que incluyan aspectos de imagen urbana, vialidad y transporte, infraestructura, saneamiento ambiental en su vertiente hidrológica, e inclusive acciones encaminadas a la constitución de reservas territoriales.

Infraestructura vial.

BANOBRAS proporciona asistencia técnica y financiera a los estados y municipios y a sus organismos paraestatales y paramunicipales para desarrollar acciones orientadas a la construcción, mejoramiento y conservación de la infraestructura vial, al mejoramiento de la operación del tránsito y a la pavimentación de colonias populares, con el fin de incrementar la eficiencia en la gestión de los sistemas de vialidad y transporte urbano.

Modernización del Servicio Público de Transporte

Como una nueva práctica en el otorgamiento de crédito, a través de intermediarios financieros se promueve el desarrollo organizado de los transportistas, así como el fortalecimiento de la función reguladora de las autoridades en la materia. Asimismo, se pone a disposición de autoridades y transportistas el Modelo de Integración Administrativa y Operativa para Empresas de Transporte, herramienta que se basa en un enfoque de sistemas, la cual reúne y describe detalladamente cada uno de los procesos básicos que un concesionario de transporte debe tomar en cuenta para una buena organización, operación, administración y mantenimiento de su actividad.

Infraestructura básica.

Con este producto BANOBRAS, financia la construcción, ampliación, mantenimiento, rehabilitación, modernización y/o operación de obras de infraestructura básica y comunicaciones como: puertos aéreos y marítimos, ferrocarriles, telecomunicaciones, urbanización, redes de gas doméstico y redes telefónicas, así como el equipamiento necesario para llevar a cabo estas acciones.

Nuevos desarrollos.

A través de este programa se canalizan recursos para la realización de acciones de desarrollo urbano integral, principalmente de aquéllas orientadas a satisfacer la demanda de suelo apto para el desarrollo urbano y su habitación para los usos habitacional, comercial, industrial, turístico y de servicios.

Imagen urbana

El propósito de este producto es financiar la rehabilitación y el mejoramiento de los centros de las ciudades y de zonas representativas para la población, que presentan problemas de congestionamiento, visuales, de uso del suelo insuficiencia de infraestructura y deterioro general.

Vivienda. Financiamiento a corto plazo (BANOBRAS-AMSOFOL-INFONAVIT, Línea II).

BANOBRAS, en colaboración con el Instituto del Fondo Nacional de la Vivienda para los Trabajadores (INFONAVIT) y mediante operaciones de segundo piso, otorga crédito a las Sociedades Financieras de Objeto Limitado del ramo hipotecario, para que lo canalicen a los promotores que tengan autorizados paquetes de vivienda en

Línea II del Instituto, y realicen la construcción de viviendas destinadas a ser adquiridas por los derechohabientes del INFONAVIT.

Vivienda. Financiamiento a organismos estatales y municipales.

Con este programa BANOBRAS apoya la construcción, urbanización y adquisición de vivienda en conjuntos habitacionales, así como los esfuerzos de autoconstrucción y mejoramiento de casas habitación que llevan a cabo los gobiernos federal, estatales y municipales, al igual que sus entidades paraestatales y paramunicipales dedicadas al fomento y producción de vivienda, ya sea directamente o con la participación de los sectores privado y social.

Comercio, abasto y equipamiento diverso.

BANOBRAS, también apoya financieramente el desarrollo y expansión de instalaciones de comercio y abasto como son mercados y rastros, así como terminales de autobuses, de carga y estacionamientos, entre otras obras de equipamiento urbano.

Maquinaria y Equipo.

A través de esta línea de crédito, la institución promueve acciones que permiten dotar a los gobiernos locales y a sus entidades de instrumentos operativos y funcionales que se requieren para hacer más eficiente la prestación de servicios públicos, tales como la adquisición de maquinaria y equipo, así como apoyo financiero para la construcción, ampliación, rehabilitación y/o modernización de los inmuebles públicos y panteones.

Adquisición de Bienes y Servicios de procedencia extranjera

A través de este programa, BANOBRAS, apoya la adquisición de los mejores bienes y servicios del mundo, como equipo para recolección y tratamiento de basura, de iluminación, laboratorios educativos, telecomunicaciones, entre otros; con planes de financiamiento adecuados a las necesidades del cliente, ya que cuenta con convenios celebrados con agencias de financiamiento oficial de países de Norteamérica, Europa y Asia.

Ahorro y uso eficiente de energía eléctrica.

Con este programa, BANOBRAS, financia la realización de proyectos y obras encaminadas al ahorro de energía eléctrica en los sistemas de alumbrado público, bombeo de agua municipal, inmuebles públicos, así como la generación de energía eléctrica bajo la modalidad de autoabastecimiento, con el objeto de reforzar las acciones del Gobierno Federal para emprender un cambio estructural en la industria eléctrica nacional a fin de asegurar, en el largo plazo un suministro eficiente de calidad, y a precios competitivos.

Medio ambiente y ecología.

Una de las prioridades de BANOBRAS, es colaborar en la protección del medio ambiente, por lo que ha diseñado y puesto en operación este programa para inducir y apoyar financieramente la elaboración de proyectos económicamente y socialmente rentables, que incidan directamente en el mejoramiento y preservación del medio ambiente.

Financiamiento indirecto a obra pública.

Con esta línea de crédito se financia a los gobiernos de los estados, para que realicen en tiempo aquéllas obras previstas en sus planes y programas de desarrollo. Los créditos son destinados a financiar temporalmente inversiones públicas productivas ejecutadas y no pagadas, así como sus anticipos correspondientes.

Crédito a contratistas de obra pública.

BANOBRAS, ofrece apoyo con líneas de crédito, a los contratistas del sector de la construcción y mantenimiento de infraestructura básica, con el objeto de que cuenten con liquidez suficiente para la ejecución de los programas de obra establecidos en los contratos celebrados con las dependencias federales, estatales y municipales.

Línea global para equipamiento y obras públicas de gobiernos estatales y municipios.

BANOBRAS, ofrece un producto crediticio que le permite a los estados y municipios llevar a cabo inversiones públicas productivas de forma mucho más expedita y ágil, mediante una línea global que puede financiar hasta el 30% de su Programa de Inversión Anual.

Fomento al desarrollo cultural.

BANOBRAS y el Consejo Nacional para la Cultura y las Artes (CONACULTA) celebraron un convenio de coordinación de acciones con el objeto de promover e impulsar las entidades federativas, la inversión en infraestructura y equipo de bienes y servicios culturales, que permiten estimular la creación artística, la protección y preservación y difusión del patrimonio cultural de nuestro país. Por lo que BANOBRAS, a través de este componente financia la elaboración de estudios y proyectos, adquisición de suelo, infraestructura, edificaciones, entre otros.

Fortalecimiento financiero a corto plazo para gobiernos estatales y municipios.

Como respuesta a las necesidades transitorias de las tesorerías de los gobiernos locales y para atender el pago de compromisos derivados de inversiones públicas productivas, BANOBRAS ofrece una línea de financiamiento revolvente que puede apoyar con recursos hasta por un monto equivalente al 10% de las participaciones en ingresos federales y del Ramo 33 que correspondan al solicitante.

Arrendamiento financiero.

A través del arrendamiento financiero se apoya la adquisición de bienes bajo esquemas de financiamiento que se ajustan a las restricciones de flujos de los usuarios que permiten ampliar, sustituir y renovar los equipos e inmuebles con una mayor frecuencia en comparación con otras alternativas de financiamiento.

6.4.3 Instituciones financieras internacionales.

Las principales instituciones financieras internacionales con experiencia en proyectos de desarrollo urbano y vivienda, son el Banco Mundial (BM) y el Banco Interamericano de Desarrollo (BID). Estas instituciones proporcionan financiamiento para una amplia gama de actividades destinadas a crear la infraestructura física y social necesaria para aliviar la pobreza y promover el desarrollo sostenible. En este sentido en los últimos veinte años, el financiamiento para proyectos de inversión ha representado en promedio, entre el 75% y el 80% del financiamiento total concedido por el BM.

Inicialmente este tipo de financiamiento se concentraba en servicios relacionados con equipo e ingeniería, pero ahora está más relacionado con el fortalecimiento institucional, el desarrollo social y la infraestructura de políticas públicas necesarias para facilitar la actividad privada.

Banco Mundial (BM).

Fundado en 1944, el BM es uno de los principales proveedores de asistencia para proyectos de desarrollo al canalizar más de 20 mil millones de dólares en nuevos préstamos cada año. Con préstamos, asesoramiento sobre políticas y asistencia técnica, apoya una amplia variedad de programas encaminados a reducir la pobreza y mejorar el nivel de vida en el mundo en desarrollo.

En México, el BM otorga préstamos cada año por 1,500 millones de dólares en promedio, que apoyan a más de 30 proyectos de desarrollo (entre los que se incluyen los financiados por el Fondo Global del Ambiente).

Una vez que un proyecto se ha incorporado al programa de financiamiento, entra en la cartera de proyectos en trámite y comienza un período prolongado —de uno o dos años por lo general— de estrecha colaboración entre el Banco y el prestatario. Se prepara un documento de datos básicos para cada proyecto, en el que se describen sus objetivos, se identifican los aspectos principales y se establece el calendario para su ulterior tramitación.

El BM ha sido un asociado cercano de México en el avance de su desarrollo durante los últimos años y ha proporcionado asistencia técnica, así como a nivel sectorial. En todo momento el punto central ha sido la reducción de la pobreza y el efecto ha sido significativo especialmente desde el punto de vista de la contribución intelectual al diseño de políticas.

Banco Interamericano de Desarrollo (BID).

El BID es la más grande y antigua institución de desarrollo regional. Fue establecido en diciembre de 1959 con el propósito de contribuir a impulsar el progreso económico y social de América Latina y el Caribe.

En sus 42 años de actividades, el BID se ha transformado en un importante factor catalizador de la movilización de recursos hacia la región. Su Convenio Constitutivo establece que las funciones principales de la institución son destinar su capital propio, los recursos que obtiene en los mercados financieros y otros fondos disponibles a financiar el desarrollo de sus países miembros prestatarios, complementar la inversión privada cuando el capital privado no está disponible en términos y condiciones razonables, y proveer asistencia técnica para la preparación, financiamiento y ejecución de los programas de desarrollo.

Las operaciones del Banco abarcan todo el espectro del desarrollo económico y social. En el pasado, el Banco puso énfasis en los sectores de producción, como la agricultura y la industria; los sectores de la infraestructura física, como energía y transporte, y los sectores sociales, que incluyen la salud pública y ambiental, educación y desarrollo urbano. En la actualidad, las prioridades de financiamiento incluyen la equidad social y la reducción de la pobreza, la modernización y la integración y el medio ambiente.

Las políticas de operaciones del BID se dividen en dos: las políticas generales, que son comunes a todos los tipos de actividades de financiamiento y las políticas sectoriales, que brindan a los prestatarios y a otros con respecto a campos concretos de actividad.

En desarrollo urbano el BID apoya proyectos que contribuyan a desarrollar las capacidades nacionales para responder al desafío y capturar las oportunidades que ofrece la urbanización. Dicho apoyo se ofrece a los países prestatarios mediante operaciones de préstamo y de cooperación técnica orientadas a:

- Mejorar las condiciones socioeconómicas de la población urbana, mediante proyectos dirigidos a la generación de ingresos y oportunidad de empleo productivo, especialmente para los sectores de bajos ingresos; la solución de deficiencias existentes en la infraestructura urbana y la previsión de requerimientos futuros; la mejoría, cuantitativa y cualitativa, de los servicios básicos para los habitantes de las ciudades, la reducción de los efectos adversos del crecimiento urbano sobre el medio ambiente.

- Fortalecer el sistema nacional urbano y mejorar el funcionamiento interno de las ciudades, a través de: la atención a las necesidades de las ciudades medianas y pequeñas; la expansión de la base económica de las ciudades y la promoción de interrelaciones entre los centros poblados y sus áreas de influencia; la integración física y económica de las áreas de asentamientos marginales con el resto de la ciudad.
- Aumentar la eficacia de las instituciones responsables de la formulación y administración de políticas y programas de desarrollo urbano, mediante el apoyo a iniciativas para: incrementar la capacidad nacional, regional y local para definir prioridades y estrategias, formular, ejecutar y evaluar planes y proyectos, y canalizar recursos a ciudades y grupos sociales específicos, generar y transferir métodos y técnicas para mejorar el manejo de áreas metropolitanas, ciudades medianas y pequeñas; fortalecer la solvencia financiera y la capacidad de iniciativa y gestión de los gobiernos locales.

Los proyectos de desarrollo urbano del BID se enfocan en cuatro categorías principales: programas de desarrollo local y provincial; el crecimiento y desarrollo integral de ciudades grandes; inversión y reformas de políticas habitacionales; e, inversión social. Las políticas del BID sobre desarrollo urbano se complementan con otras políticas operativas, de manera particular, las relacionadas con el desarrollo industrial, la infraestructura social y el transporte.

Los proyectos elegibles para préstamos y cooperación técnica del Banco pueden ser de carácter sectorial o multisectorial en los siguientes campos de actividad o combinación de los mismos:

1. Dotación de infraestructura y servicios.
2. Generación de ingresos y empleo productivo.
3. Fortalecimiento de instituciones e instrumentos de desarrollo urbano.

Los criterios que orientan la preparación y el análisis de operaciones del Banco en desarrollo urbano son los siguientes:

Suelo Urbano.

El BID apoya iniciativas de los países que contemplen soluciones específicas a los problemas de las tierras urbanas: su tenencia y régimen impositivo, utilización de terrenos baldíos, provisión de áreas verdes e incorporación de nuevas superficies al perímetro de las ciudades. El estudio de los proyectos toma en cuenta estos factores y el impacto que sobre los mismos tienen las inversiones consideradas.

Vivienda:

El BID respalda esfuerzos que realicen los países prestatarios para mejorar las condiciones de vida de la población de bajos ingresos, estimulando a los gobiernos para que apliquen políticas que permitan la eficiente movilización de recursos privados y públicos para ayudar a los hogares a resolver sus problemas de vivienda. Consecuentemente, los objetivos de las actividades del Banco en materia de vivienda serán:

1. Respaldar políticas y programas y proyectos sostenibles encaminados a mejorar las condiciones de vivienda de los hogares de bajos ingresos.
2. Mejorar la eficacia del sector público como facilitador de las iniciativas del sector privado y en la administración de los recursos públicos asignados al sector.
3. Promover la eficiencia sectorial de asignación en los mercados de vivienda y otros mercados afines, tales como los de tierras, financiamiento y materiales de construcción y servicios.

El BID provee financiamiento para programas y proyectos que mejoran directamente las condiciones de vivienda de la población de bajos ingresos. Los campos de actividad incluyen el financiamiento para nuevas soluciones de vivienda costo-eficientes (por ejemplo, núcleos habitacionales básicos y lotes con servicios) o el mejoramiento de barrios y viviendas existentes. El BID financia programas de subsidios para vivienda cuando se pueda demostrar que constituyen un medio eficiente y equitativo para estimular el mejoramiento de las condiciones de vivienda de la población de bajos ingresos. Los subsidios deberán ser siempre transparentes, focalizados y reflejarse en forma explícita en los presupuestos de los gobiernos. También deberá haber evidencia suficiente que indique que los subsidios son sostenibles hasta alcanzar los objetivos sectoriales para la población de bajos ingresos.

El BID ofrece asesoramiento de políticas, cooperación técnica y financiamiento para el diseño y ejecución de reformas en el sector conducentes a eliminar los obstáculos que impiden la asignación eficiente y equitativa de los recursos para vivienda. Los campos de actividad incluyen pero no se limitan, al mejoramiento del marco regulatorio para la producción de viviendas, la promoción de mercados eficientes de tierra urbana, la creación de mecanismos eficientes y sostenibles para el financiamiento de viviendas, la promoción de la inversión privada en viviendas de alquiler, y el desarrollo de una industria de la construcción eficiente y competitiva. Las deficiencias en los mecanismos de financiamiento de vivienda deberán abordarse en forma congruente con políticas adecuadas del sector financiero.

6.4.4 Sociedades Financieras de Objeto Limitado (SOFOLES Metrofinanciera).

Esta institución con cobertura nacional es una interesante opción de financiamiento privado para la adquisición de reserva territorial, la habilitación del suelo con infraestructura y la construcción de vivienda. Se considera que podría ser una alternativa atractiva para las acciones en materia de suelo, vivienda e infraestructura.

Durante el proceso de negociación del tratado de libre comercio entre México, Estados Unidos y Canadá, se definió el marco jurídico y conceptual de SOFOLES en México, a semejanza a las instituciones Non bank bank de los Estados Unidos. Así el día 14 del mes de junio de 1993, se publicó en el Diario Oficial de la Federación las modificaciones a la Ley de Instituciones de Crédito, dando inicio formal a la creación de dichas Sociedades.

Una Sociedad Financiera de Objeto Limitado es un intermediario financiero no bancario que puede ejercer las funciones de financiamiento a un sector económico específico, a diferencia de las instituciones de banca múltiple que lo pueden hacer en todos los sectores económicos. De esta manera, las SOFOLES son un Banco Especializado.

Motivados por las perspectivas de desarrollo que ofrecía México y aunado a los sucesos que se dieron en las negociaciones del Tratado del Libre Comercio, un grupo de empresarios decidió constituir en 1994 a IMPULSA, SA DE CV SFOL, la cual recibió el 8 de junio de 1994 la autorización de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP) para operar como un intermediario financiero orientado a la pequeña y mediana empresa. A partir de ese momento, se inició el proceso de formación de la institución, pero no fue sino hasta 1997 cuando inició operaciones.

Actualmente la institución está regulada por la SHCP, por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores (CNBV), el Banco de México y el Fondo de Operación y Financiamiento Bancario a la Vivienda (FOVI), que en la actualidad se ha constituido como Sociedad Hipotecaria Federal.

Con el objeto de lograr y enfocar a la Institución a la misión y objetivos planeados por los accionistas, en 1998 se decidió cambiar de razón social de IMPULSA a Metrofinanciera.

Se trata de una Sociedad Financiera de Objeto Limitado que opera como Intermediario Financiero No Bancario en el financiamiento para los Desarrollos Inmobiliarios. Entre los productos que ofrece está el Financiamiento a Créditos Puente para los Desarrollos de Vivienda del mercado FOVI e INFONAVIT.

Los productos abarcan todas las partes involucradas en el mercado financiero de vivienda, ya que se apoya tanto a los clientes directos que buscan un financiamiento para la compra de una vivienda, así como a los constructores y promotores de vivienda que buscan financiamiento para llevar a cabo la construcción de un desarrollo habitacional.

A los constructores y promotores de vivienda se les ofrece un financiamiento para la construcción de desarrollos habitacionales. Este tipo de crédito tiene las siguientes características:

MONEDA	Pesos UDIs
PLAZO	Hasta 24 meses
MONTO	Hasta el 65% del valor del proyecto
ANTICIPO	Hasta 15% del valor del proyecto
GARANTÍA	Las mismas del proyecto
ESQUEMA DE PAGO	Intereses mensualmente, y el Capital conforme avance el proyecto o las individualizaciones o liberaciones

Cabe señalar que esta institución financiera, que opera en 45 ciudades de la República Mexicana, atiende proyectos de:

- Compra de reservas territoriales.
- Desarrollo de obras de infraestructura.
- Financiamiento a la construcción de vivienda.

6.4.5 Fondos de las ONG's.

Existen diversas fundaciones internacionales como Novib o Neuman cuenta con recursos para apoyar proyectos de desarrollo comunitario, con los siguientes requisitos:

- Que el depositario de los recursos no sea ningún gobierno, sino que sean manejados a través de una asociación civil.
- Que se asignen a proyectos de desarrollo comunitario verificables.
- Que los proyectos se sometan a auditorías periódicas para garantizar la aplicación correcta de los recursos.

Con base en lo anterior, si bien el Ayuntamiento no puede recibir directamente este tipo de recursos, es factible que promueva su gestión por parte de diversas asociaciones para la construcción de obras como guarderías para madres solteras, centros comunitarios, jardines de niños, entre otros elementos para grupos sociales vulnerables.

7. BIBLIOGRAFÍA

A continuación encontrará la bibliografía que permitió enriquecer el contenido de este documento.

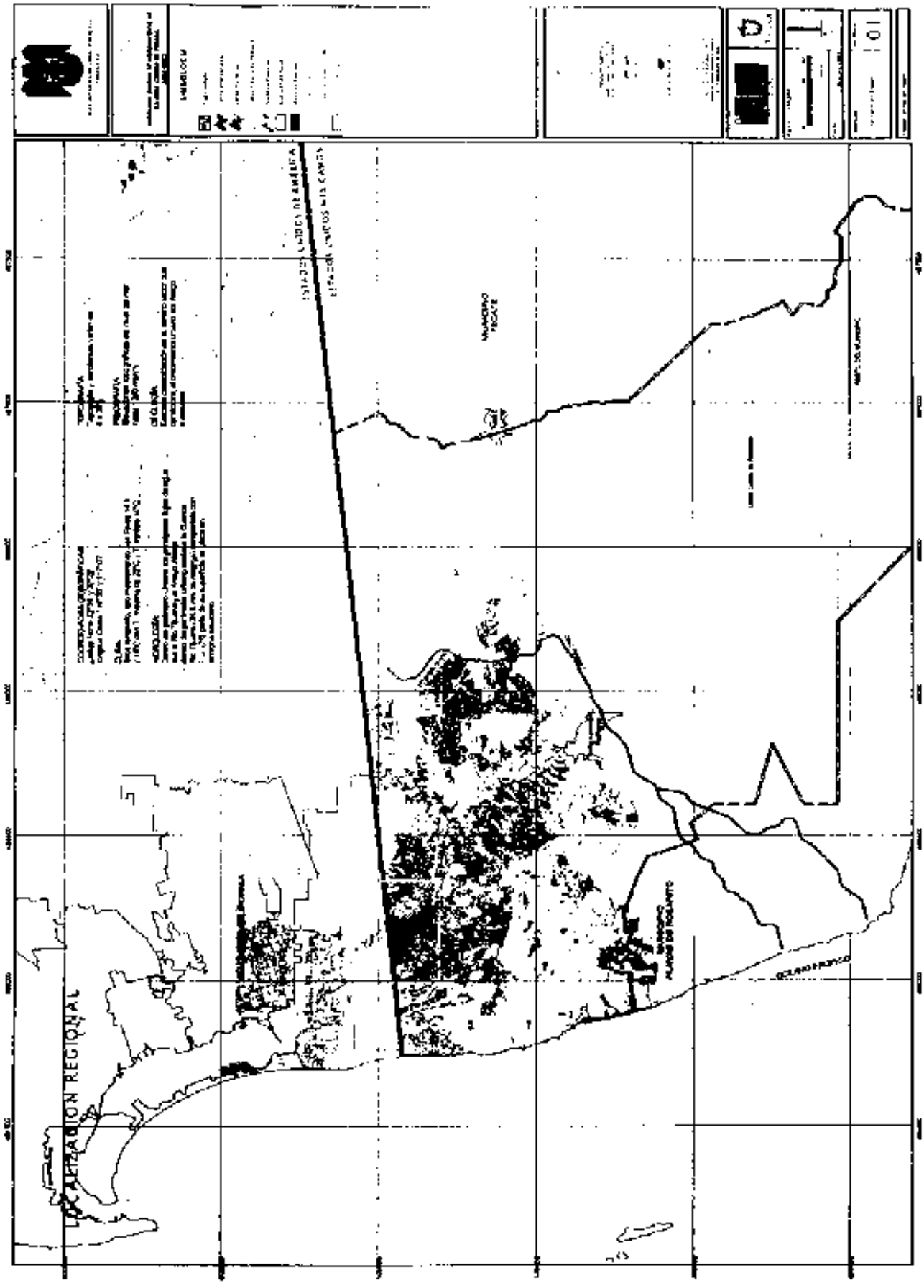
1. Acuerdo de Cabildo en marzo de 1999. Programa de "Atención Inmediata a la Zona Centro".
2. Aguilar Nery, Jesús, *Centros y Fronteras: una interpretación de las centralidades urbanas en Tijuana 1889-2000*
3. Acuerdo de Desconcentración de facultades en materia de Desarrollo Urbano y en materia de empadronamiento fiscal. Periódico Oficial del Estado de Baja California. 30 de agosto del 2002
4. Alceda, Angel. *La Operación de los Transportes*, México 1997.
5. Anexo 1 de la *Guía para la presentación y evaluación de propuestas sobre Puertos Fronterizos*, elaborada por el Grupo Intersecretarial de Puertos y Servicios Fronterizos de la Secretaría de Relaciones Exteriores (SRE), Dirección General para América del Norte de la Dirección de Asuntos Fronterizos. Septiembre de 1998.
6. Archivos de Programas para la Zona Centro: Programa de Dignificación de la Imagen de la Zona Centro, proyectos de Reubicación del Mobiliario Urbano, Remodelación de la calle 3ª, Revitalización de la Av. Revolución, Rescate de Edificios y Monumentos Históricos, Tren Ligero para la Ciudad de Tijuana, Andador Peatonal, Proyecto del Retorno Peatonal, Centro de Usos Múltiples, Esculturas Prehispánicas, Saneamiento de la Plaza Santo Cecilia.
7. Arredondo-Vega, Jorge Augusto. *The Use of Mexican Private Medical Services by American Nationals in the Border City of Tijuana. An Appraisal of Mexico's Comparative Advantage Over the United States of America may, 1999.* Tesis para obtener el grado de Doctor en la Universidad de Londres.
8. Atlas de Planeación del Area Fronteriza Tijuana-San Diego, elaborado por el Institute for Regional Studies of the Californias de la SDSU. 2000.
9. Azaola, Elena, *Niños y Niñas Víctimas de Explotación Sexual en México*, México. UNICEF- DIF. Junio, 2000.
10. Borja, Jordi. *El gobierno del territorio y la urbanización en los desafíos de la urbanización latinoamericana* Barcelona, España 2000, 11 p.
11. Canter, Larry W. Manual de evaluación de impacto ambiental. "*Adaptación de las directrices CEQ. 1987 federales sobre ruido urbano US EPA, 1989*", 1999, pags. 382-383
12. *Catálogo Nacional de Monumentos Históricos e Inmuebles de Baja California*, elaborado por la SEP, el Instituto Nacional de Antropología e Historia y el Programa Cultural de las Fronteras en enero de 1986.
13. CESPT. Oficio AZ00315248. Despachado el 04 de septiembre del 2003.
14. Clark Alfaro, Víctor, *Los matrices en la frontera (Baja California)*. Cuadernos de Ciencias Sociales.
15. COLEF- Ayuntamiento. *Diagnóstico preliminar del comportamiento de las cuencas urbanas de Tijuana*. Eventos de fechas 3 y 8 de febrero de 1998
16. *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos* publicada en el Diario Oficial de la Federación el 16 de agosto de 1950, Reformas a los artículos 25, 26, 27 y 28. 1 de febrero de 1983 (última actualización, 2003).
17. Cuadernos Estadísticos Municipal. Tijuana, Baja California. Edición 1995, pág. 14.
18. Dirección General de Planeación de Centros de Población. Manual para la elaboración de Planes de Desarrollo Urbano para Centros de Población, SAHOP, México, 1981
19. Desarrollo Industrial y Polarización Socioespacial en Tijuana. (Borrador). UABC. Baja California.
20. Dirección General de Planeación de Centros de Población. Manual para la elaboración de planes parciales de desarrollo urbano. SAHOP. México. 1982
21. Dirección Municipal de Protección Civil. Informes de atención ("Vulnerabilidad y Riesgo en Viviendas de la Zona Centro de Tijuana"). Periodo del 2000 al 2003.
22. Disposiciones para el Uso Habitacional". Diario Oficial de la Federación de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público. 28 de abril de 1943, Tomo CXXXVII, Número 51
23. DOSPM. Oficio AUG-127/2003. 22 de abril del 2003.
24. Environmental Protection Agency (EPA). *Folleto informativo de operación y mantenimiento de alcantarillado.*
25. García Fons, *Apuntes de Geiseema en Tijuana*. 1996.
26. GS Parsons Transportation Group. *Encuesta aplicada para el San Diego Region-Baja California Cross Border Transportation Study*. Preparado para SANDAG, 1999-2000
27. Harris, C. D. y E. L. *Ullman. The Nature of Cities*. Citado por: Carter Harold *en "El Estudio de la Geografía Urbana"* pp.199. 1945.
28. H. Ayuntamiento de Tijuana, COPLADEM, Foros de Consulta. Infraestructura y Equipamiento, 1999
29. H. Ayuntamiento de Tijuana. Administración de la Ciudad. *Plan Estratégico de la Ciudad de Tijuana 2002-2025*, diciembre del 2002
30. Hernández H., Alberto, *Hijos de la madrugada (antros) y vida nocturna en Tijuana*. Revista trimestral "Ciudades" No.58, Red Nacional de Investigación urbana.

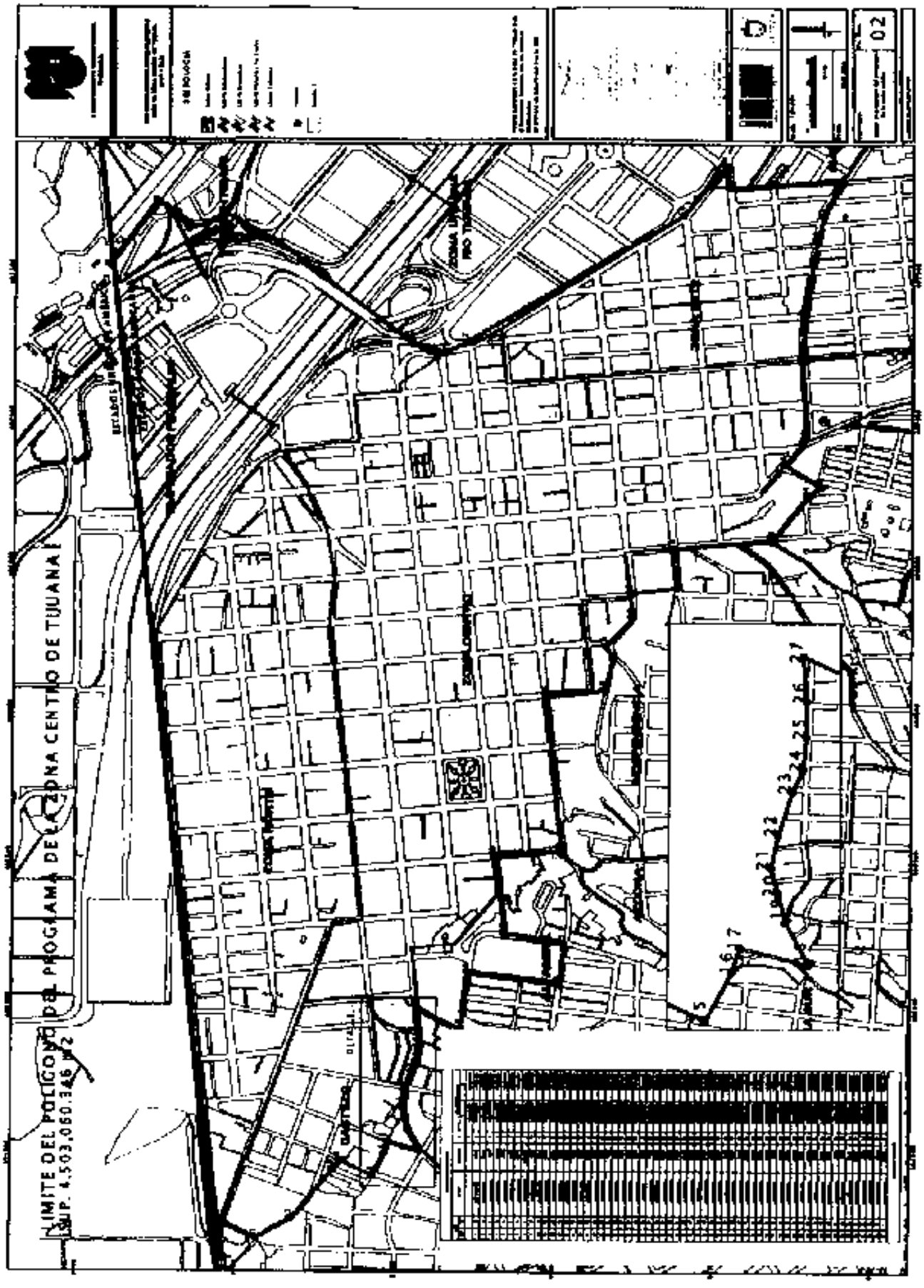
31. Hurtado Gutiérrez, L. y Astrazurán Padilla, J. *Rescate de Edificios Históricos*. Universidad Autónoma de Baja California, Facultad de Arquitectura. 1988. Tesina.
32. IMPlan. *Aforos vehiculares*. 23 y 24 de abril del 2003.
33. IMPlan. *Borrador de Anteproyecto de la Puerta de San Ysidro Puerta México 2ª fase*. 2001.
34. IMPlan – Comité de Planeación de Desarrollo Municipal (COPLADEM). "*Encuesta de Vivienda*", Dirección de Administración Urbana (DAU) para residentes de colonia Zona Norte, junio del 2003.
35. IMPlan – COPLADEM. "*Encuesta de Actividad Económica*", en octubre del 2003.
36. IMPlan. *Cruces Fronterizos. Región Tijuana-San Diego*. 2002.
37. IMPlan. "*Encuesta a Visitantes o Transeúntes*" junio del 2003.
38. IMPlan. "*Levantamiento de Usos de Suelo*". abril del 2003.
39. IMPlan. "*Encuesta a Estacionamientos Públicos de Cuota*". julio del 2003.
40. INDEPLAN. *Estudio de valores unitarios de terrenos y construcciones*. Octubre, 2002.
41. INEGI. *Censo de Población y Vivienda 2000*.
42. INEGI. *Censo Económico 1999*.
43. INEGI. *Censo Económico, 1994*.
44. INEGI. *Centros de Población y Vivienda. 1990*.
45. Instituto Municipal de Arte y Cultura de Tijuana (IMAC). *Rescate del Antiguo Palacio Municipal. Tijuana, B.C.*. 8 abril del 2003.
46. *Ley General de Asentamientos Humanos*. (reformas y adiciones a los artículos de la Constitución, y en particular al artículo 73, del 6 de febrero de 1976, publicada el 26 de mayo de 1976). DOF. Última reforma, 21 de julio de 1993.
47. *Ley General de Bienes Nacionales*. Decretada en fecha 23 de Diciembre de 1991.
48. *Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente*. DOF. 28 de enero de 1988 (reformada el 13 de diciembre de 1996).
49. *Ley de Planeación del Estado de Baja California*. POE. 30 de junio de 1983.
50. *Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Baja California*. POE. 31 de enero de 1977 (reformada el 24 de junio de 1994).
51. *Ley de Protección al Ambiente para el Estado de Baja California*. POE. 30 de noviembre del 2001.
52. *Ley del Régimen Municipal para el Estado de Baja California*. POE. 15 de octubre de 2001.
53. *Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de Baja California*. POE. No. 27, Sección III. 30 de septiembre de 1989. Tomo XCI.
54. *Ley de Caminos, Puentes y Autotransportes Federal*. publicada en el DOF de fecha 22 de Diciembre de 1993.
55. *Ley del Patrimonio Cultural del Estado de Baja California*. publicada en el Periódico Oficial del Estado de Baja California). 18 de agosto de 1995. No. 39. Tomo CII.
56. *Ley General de Transporte Público del Estado de Baja California*. POE. No. 22. 10 de agosto de 1982, Sección II. Tomo LXXXIX.
57. *Ley del Patrimonio Cultural del Estado de Baja California*. POE. 18 de agosto de 1995. No. 39, Tomo CII.
58. *Ley de Preservación del Patrimonio Cultural del Estado de Baja California*. Periódico Oficial, tomo II, núm. 39, 18 de agosto de 1995, y modificada por el decreto 233 fue publicada nuevamente en el Periódico Oficial, tomo CV, núm. 45, 6 de noviembre de 1998.
59. *Manual de Proyecto Geométrico de Carreteras* de la SCT de la Secretaría de Obras Públicas, 1971.
60. *Manual de Dispositivos para el Control de Tránsito en Vialidades del Estado de Baja California*, elaborado por la SAHOPE y publicado en el Periódico Oficial del Estado de Baja California. 19 de octubre del 2001.
61. *Manual para el Diseño de Carreteras*, versión en inglés del Highway Capacity Manual.
62. *Manual de la SEDESOL*, 1999.
63. Mensaje del Presidente de la República, en "Plan Nacional de Desarrollo Urbano y Ordenación del Territorio 2001-2006". Talleres Gráficos de la Nación.
64. Meslas-Suárez. *Centro de la Vivienda y Estudios Urbanos. Los Centros vivos, Alternativas de Hábitat de los Centros Antiguos de las ciudades de América Latina*. www.geocities.org/ms
65. Nizzeco G.
66. *Normas Técnicas de Proyecto y Construcción de Obras de Vialidades del Estado*, elaborado por la SAHOPE, y publicado en el POE de fecha 19 de octubre del 2001.
67. *Normas de Movimiento de Tierra*, aprobadas por Cabildo el 2 de abril de 1999.
68. Padilla Corona Antonio. *Inicios urbanos del norte de Baja California, influencias e ideas 1821-1906*. UABC. 1998.
69. Patiño Tovar Elsa. *El pasado en el presente: pobreza, Centro Histórico y Ciudad*. Universidad Autónoma de Puebla, Editorial de la Red Nacional de Investigación Urbana, Primera Edición 2002.ISBN 968-6934-174.

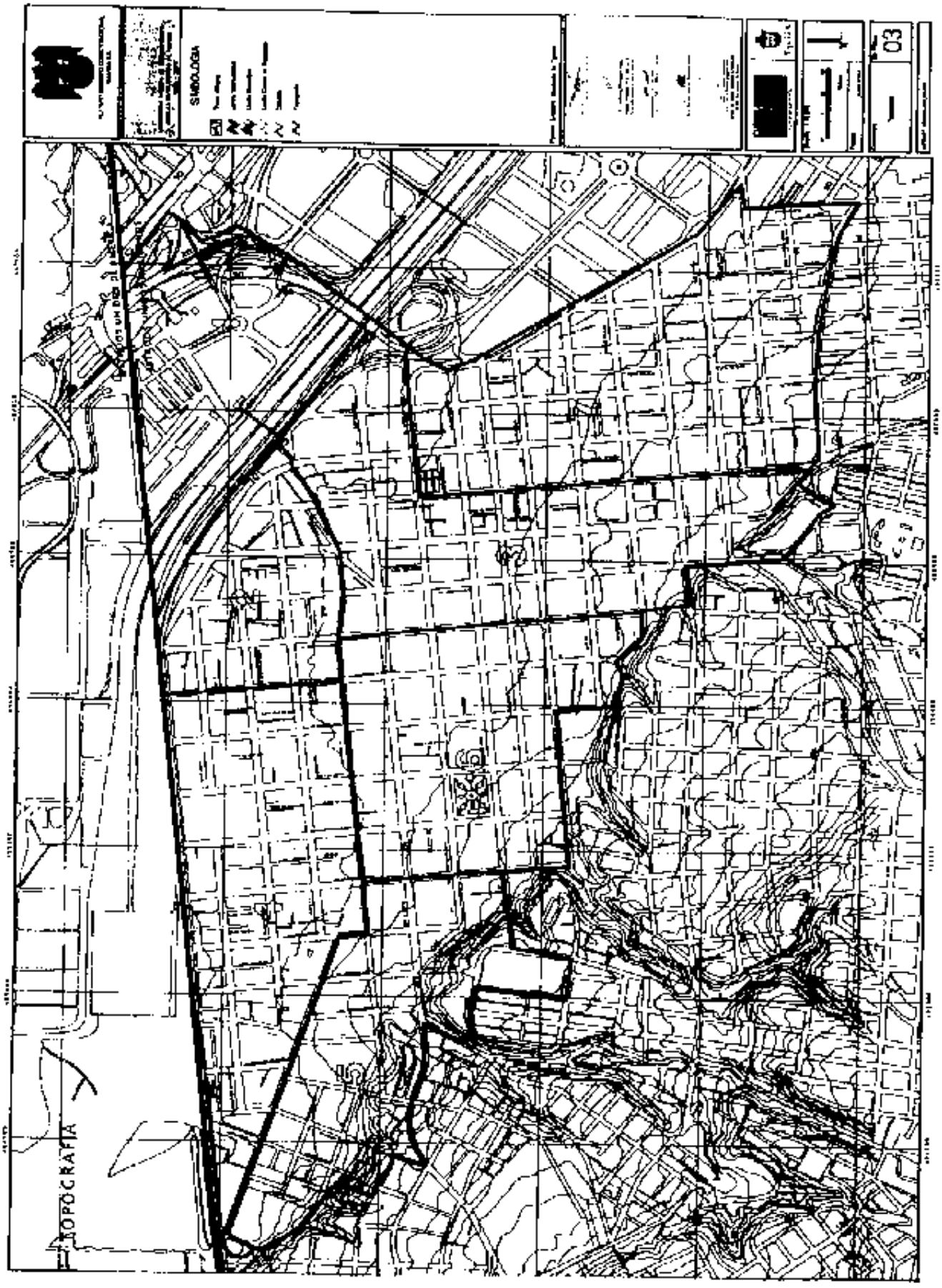
70. *Perfiles de Mortalidad de las Comunidades Hermanas Fronterizas México-Estados Unidos.* Organización Panamericana de la Salud, 2000. (ISBN 92 75 07382 1).
71. Periódico Frontera. 11 de julio del 2004
72. Periódico "El Latino". San Diego (publicación del 15-21 de septiembre del 2000)
73. Periódico "El Mexicano" (publicación del 6 de diciembre del 2003).
74. *Plan Estatal de Desarrollo de Baja California 2001-2006*
75. *Plan Estatal de Desarrollo Urbano de Baja California 2001-2006*
76. *Plan Municipal de Desarrollo del XVII Ayuntamiento Constitucional de Tijuana B.C.* publicado en el POE No. 15, Tomo CIX de fecha 12 de abril del 2002
77. *Plan Nacional de Desarrollo 2001-2006, pág. 37*
78. *Plan Municipal de Desarrollo de Tijuana, B.C. 2001-2004*, publicado en el POE, 12 de abril del 2002.
79. *Programa de Desarrollo Urbano del Centro de Poblacion de la ciudad de Tijuana (PDUCPT 2002-2025)* publicado en el POE, No. 54, publicado el 13 de diciembre del 2002, Tomo CIX. Fe de Erratas POE publicada en fecha 7 de marzo del 2003 e inscrito en el Registro Público de la Propiedad y el Comercio el 27 de marzo del 2003, bajo la partida #5314832
80. *Programa Nacional de Desarrollo Urbano 2001-2006.*
81. *Programa de Vigilancia Activa*, Programa Municipal citado en el Periódico "El Mexicano". 09 de abril del 2001. (El programa fue iniciado por el XVI Ayuntamiento de Tijuana.)
82. Programa Hábitat
83. Programa de ahorro y subsidios para la vivienda progresiva VivAH de la SEDESOL.
84. Propuesta de Declaratoria del Centro Histórico de la ciudad de Tijuana, autorizado por el Presidente Municipal en marzo del 2003.
85. Real Academia Española. Diccionario de la Lengua Española.
86. *Reglamento de la Ley de Edificaciones para el Estado de Baja California*, publicado en el POE, No. 16, de fecha 10 de junio de 1976, Tomo LXXXIII, Sección Primera.
87. *Reglamento Municipal para el Funcionamiento de Actividades Comerciales*, publicado en el POE No.45 de fecha 20 de febrero de 1955, Tomo LXVII.
88. *Reglamento para el Aprovechamiento del Derecho de Vías de las Carreteras*, publicado en el DOF de fecha 05 de Febrero de 1992, Reformado mediante decreto publicado el día 08 de Agosto del 2000.
89. *Reglamento para Regular las Actividades que Realizan los Comerciantes Ambulantes, de Puestos Fijos y Semifijos, y los de Mercados Sobre Ruedas para el Municipio de Tijuana*, publicado en el POE No.32, Secc. I de fecha 10 de octubre de 1992, Tomo XCIX.
90. *Reglamento para la Excavacion, Extracción y Nivelación de Terrenos en el Municipio de Tijuana, B.C.* publicado en el POE No. 26, sección I, de fecha 25 de Junio de 1993 tomo C.
91. *Reglamento de Limpia Para el Municipio de Tijuana, Baja California*, POE No. 32 de fecha 20 de noviembre de 1991, Tomo XCVIII.
92. *Reglamento De Vialidad y Transporte Público para el Municipio de Tijuana*, publicado en el POE, 31 de mayo del 2002, Tomo CIX, NO. 23, Seccion II.
93. *Reglamento de Fraccionamientos*, publicado en el POE No. 10, Sección I, Tomo LXXVIII, de fecha 10 de abril de 1971.
94. *Reglamento para la Prevención, Control de Incendios y Siniestros para la Seguridad Civil en el Municipio de Tijuana, Baja California*, publicado en el POE No. 12, del de fecha 24 de marzo del 2000, Tomo CVII.
95. *Reglamento del Servicio de Estacionamientos del Municipio de Tijuana, Baja California*, publicado en el POE, No. 52, 4 de diciembre del 2000, Tomo CVII
96. *Reglamento de la Ley General del Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente*
97. *Reglamento de Rótulos, Anuncios y Similares*, publicado en el POE, No. 40, Sección II, de fecha 21 de diciembre de 1992.
98. *Reglamento de la Administración Pública del Municipio de Tijuana, Baja California*, publicado en el POE, 30 de septiembre de 1989, Y reformas del 31 de octubre y 20 de diciembre de 1990, 30 de abril de 1992 y 16 de julio de 1993.
99. *Reglamento De Vialidad y Transporte Público para el Municipio de Tijuana*. Publicado en el POE de Baja California, 31 de mayo del 2002, Tomo CIX, No. 23, Seccion II
100. *Reglamento de Transporte Público para el Municipio de Tijuana, B.C.*
101. *Reglamento de Zonificación de Usos de Suelo para las acciones de edificación, instalación, construcción y operación de estaciones de carburación que de servicio de productos derivados del petróleo para el Municipio de Tijuana, B.C.* publicado en el POE de fecha 19 de septiembre del 2003.

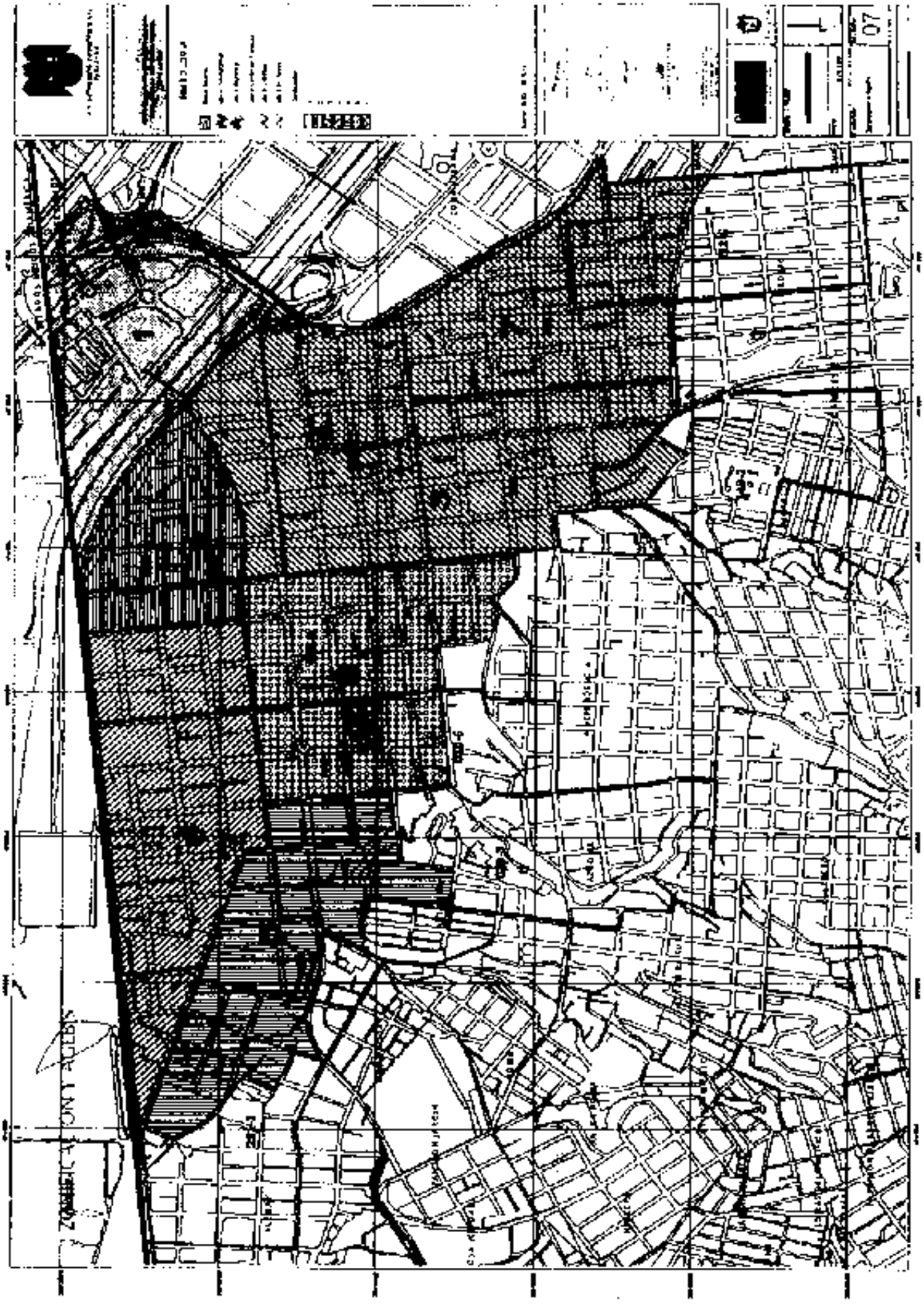
102. Rodríguez Barajas, Julio. *La ruta de los monumentos históricos de Tijuana.* XVI Ayuntamiento de Tijuana - Instituto Municipal de Arte y Cultura (IMAC).
103. SANDAG. *California-Baja California Ports of Entry. Historical Border Crossings*, con base a Customs, Conveyance and Person Arrivals, 1997-2003.
104. SANDAG U.S. Customs, Conveyance and Arrivals, 1997-2003.
105. Schjetnan, Mario, Jorge Calvillo, Manuel Peniche. *Principios de diseño urbano ambiental.*
106. Sociedad de Historia de Tijuana, A. C., página de internet.
107. Transconsult. Consultoría de Tránsito y Transporte. *Estudios Complementarios para Ruta Troncal Cno. Tijuana B.C., enero del 2004.*
108. Transportation Research Board. Bus Use of Highways: Planning and Deaign Gudelines. Washington, D.C. NCHRP Report 155, 1975.
109. Universidad Autónoma de Tijuana (UABC), Escuela de Turismo, Programa Fondo Mixto de promoción Turística de Tijuana. Perfil del Visitante Tijuana, aplicada en octubre del 2002.
110. UABC, Consejo de Desarrollo Económico de Mexicali, AC. Estudio de Reactivación Económica y Urbana del Centro de Mexicali. BC. abril del 2000.
111. Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), Programa Universitario de Estudios sobre la Ciudad. *Instrumentos para el Desarrollo Urbano. Memoria de Curso*, 2000
112. UPE, S.A. de C.V. Plan Maestro de Vialidad y Transporte para la ciudad de Tijuana (PMIVyT). Versión 1999
113. USTRAN. *Normas para el Sistema de Transporte de la Ciudad de México.* Coordinación General de Transporte. 1986.
114. VOV/VDA. *Bus-Verkehrssystem. Fahrzeug. Fahrweg. Betrieb-Dusseldorf. Alba Buchverlag GmbH.* 1979
115. Vuchic, Vukan R. Urban Public Transport Systems and Technology. Englewood Cliff: Prentice Hall, Inc. 1981

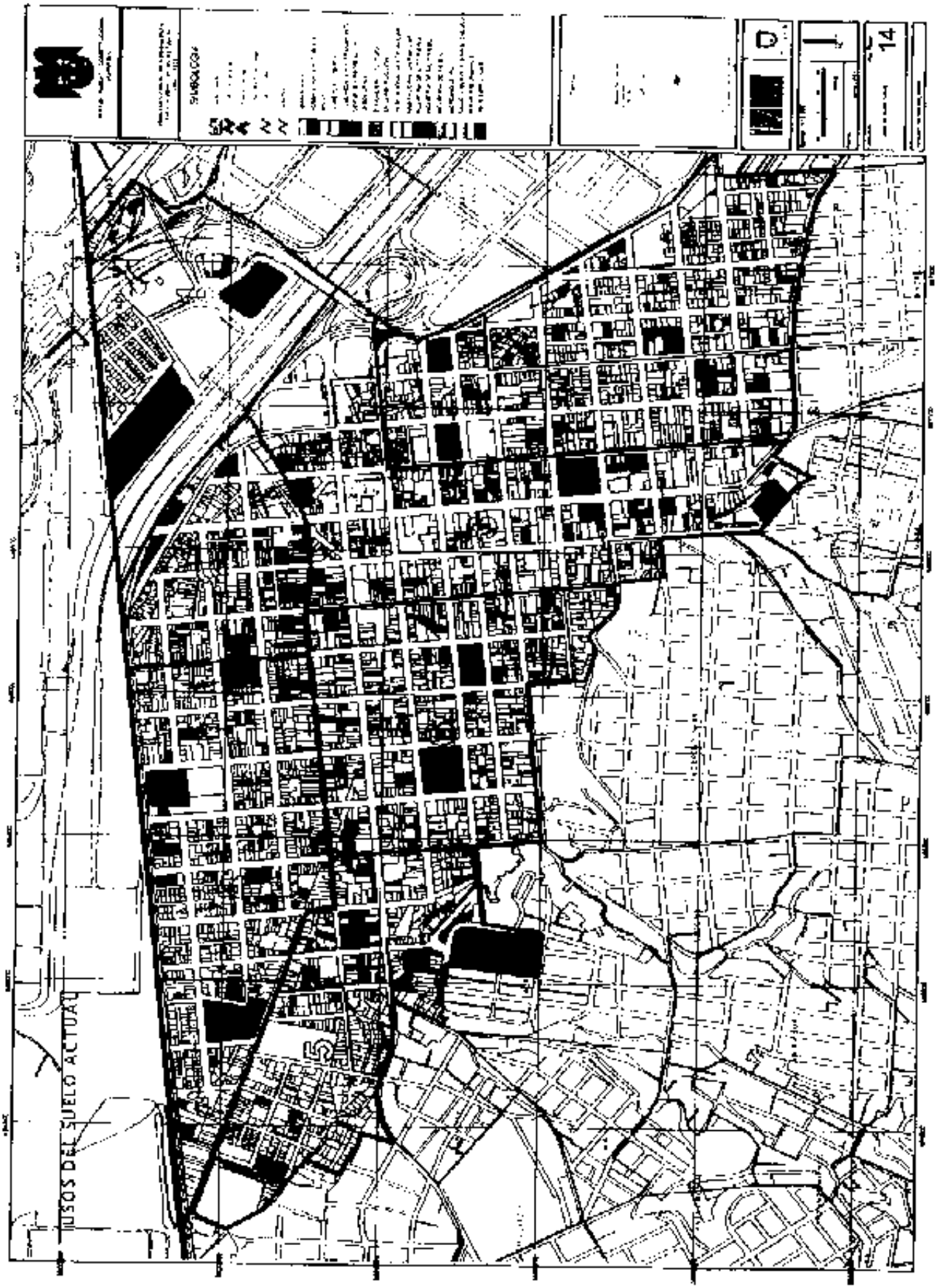
Fuentes directas.
1. Cartografía digital proporcionada por la Dirección de Administración Urbana (DAU), Subdirección de Catastro
2. CESPT. Reuniones de trabajo. Septiembre. 2003
3. CFE. Reuniones de trabajo. Septiembre. 2003
4. Compañía de Gas de Tijuana, reuniones de trabajo, septiembre del 2003
5. Delegación Municipal Centro (DMC). Reunión de Trabajo. 30 de octubre del 2003
6. Departamento de Obras Públicas de la Delegación Centro. Reuniones de trabajo. Julio, 2003.
7. Dirección de Bomberos. Reunión de trabajo. Tijuana, enero del 2003.
8. Dirección de Protección al Ambiente (DPA), reuniones de trabajo, 2002-2003
9. DOSPM. Reuniones de trabajo. abril, 2003.
10. Información proporcionada por Telecable de Juárez, S.A. de C.V., 1999.
11. Planos de la red de alcantarillado pluvial de la Zona Central Norte, colectores, Cañón K, H, Av. Negrete, calles 1º y Av. Michoacán de fecha 1965
12. SSP. Oficio 206/SDP/03 de fecha 26 de junio del 2003.
13. UMU. Reuniones de trabajo. Septiembre y octubre del 2003
14. Unidad Municipal de Urbanización (UMU). Reuniones de Trabajo. 2003
15. TEI NOR. Reunión de trabajo. 8 de mayo de 2003

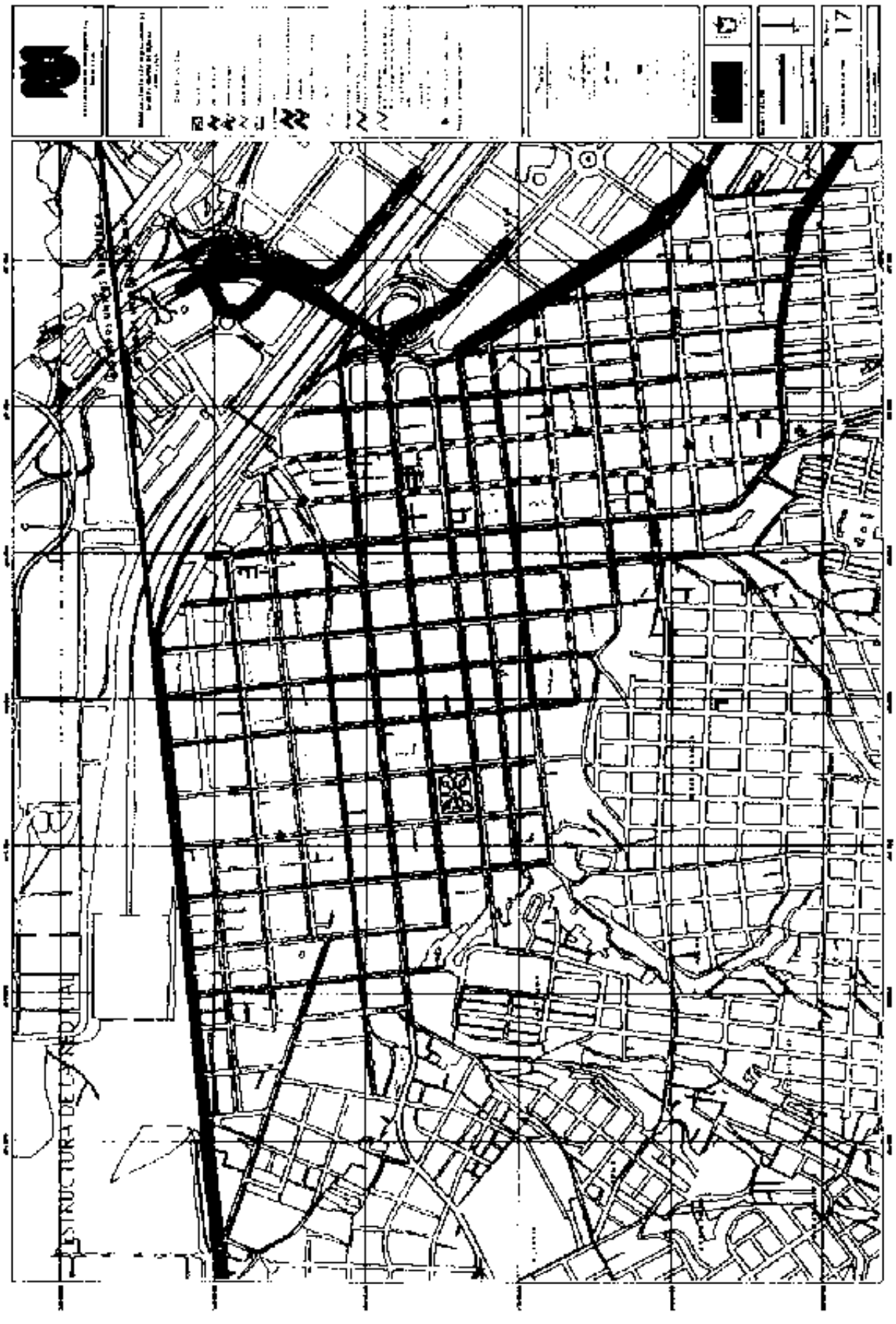

LOCALIZACION REGIONAL
ESTADOS UNIDOS DE AMERICA
ESTADOS UNIDOS MEXICANOS
MUNICIPIO TECATE
MUNICIPIO PUERTO DE ENSENADA
OCEANO PACIFICO

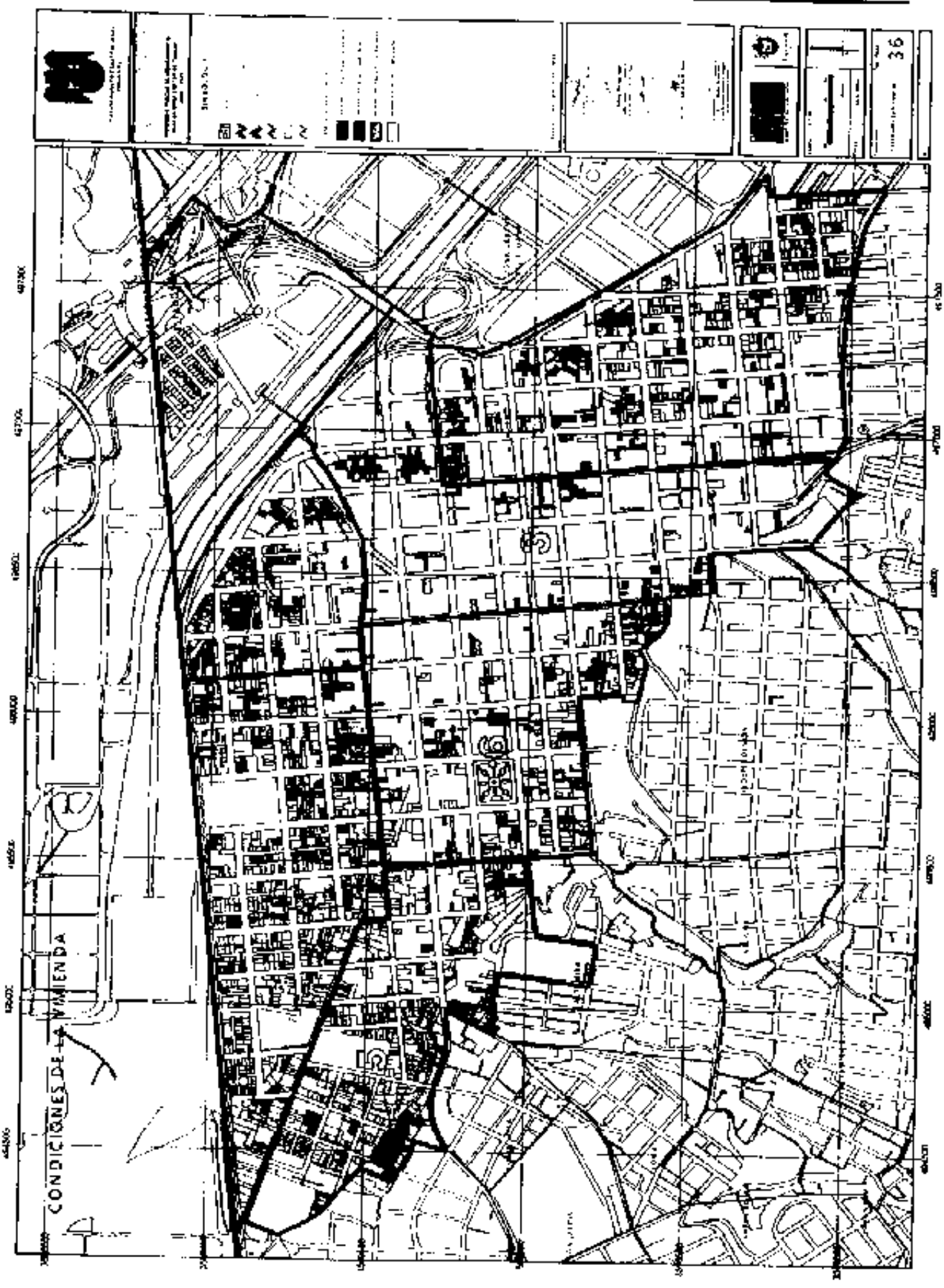

LIMITE DEL POLIGONO DEL PROGRAMA DE LA ZONA CENTRO DE TIJUANA
SUP. 4,503,060.346 M2
ZONA CENTRO
ZONA TURISTICA
RIO TIJUANA
ESTADIO
CALLE 1
CALLE 2
CALLE 3
CALLE 4
CALLE 5
CALLE 6
CALLE 7
CALLE 8
CALLE 9
CALLE 10
CALLE 11
CALLE 12
CALLE 13
CALLE 14
CALLE 15
CALLE 16
CALLE 17
CALLE 18
CALLE 19
CALLE 20
CALLE

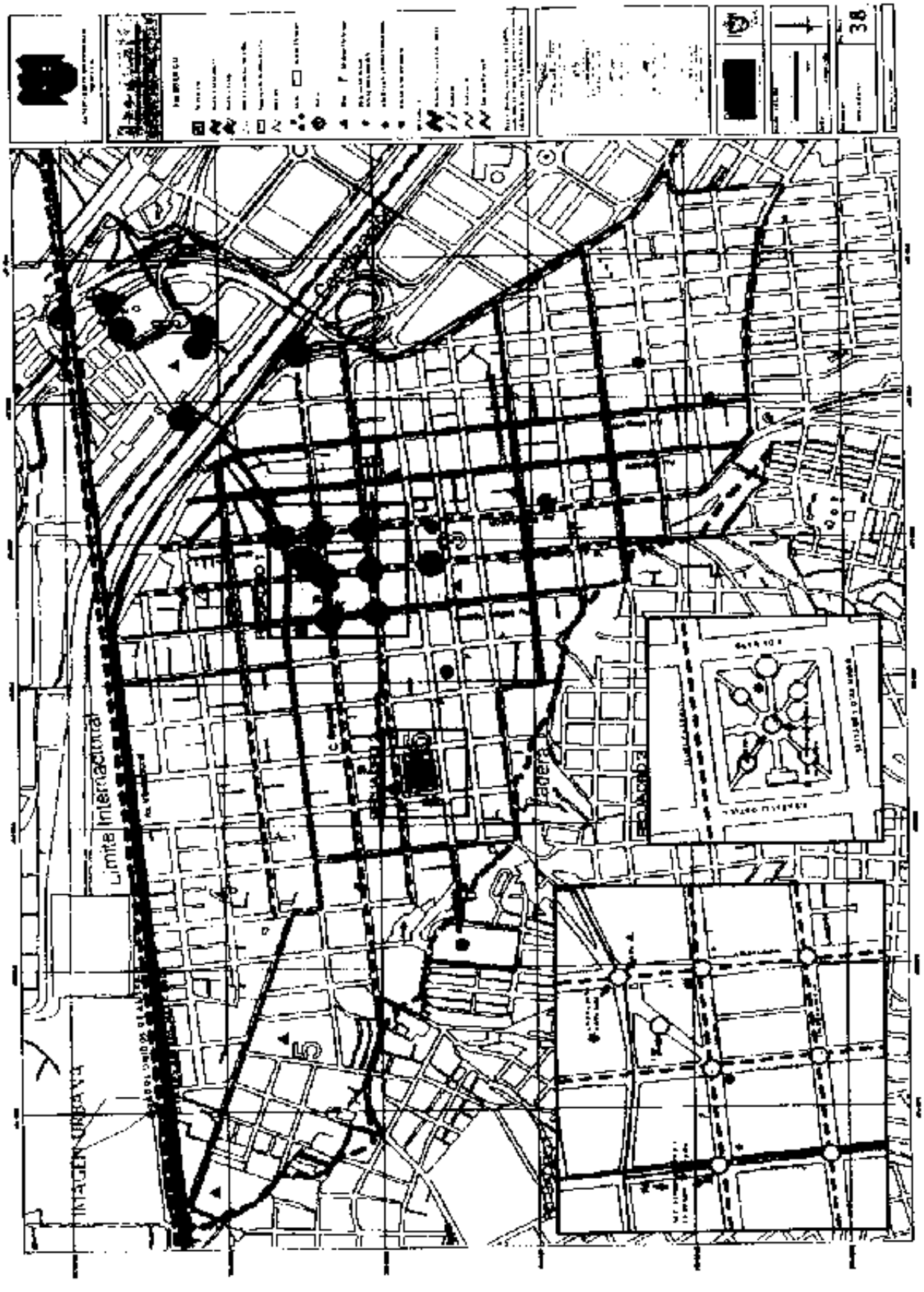

SIMBOLOGIA
03
TOPOGRAFIA

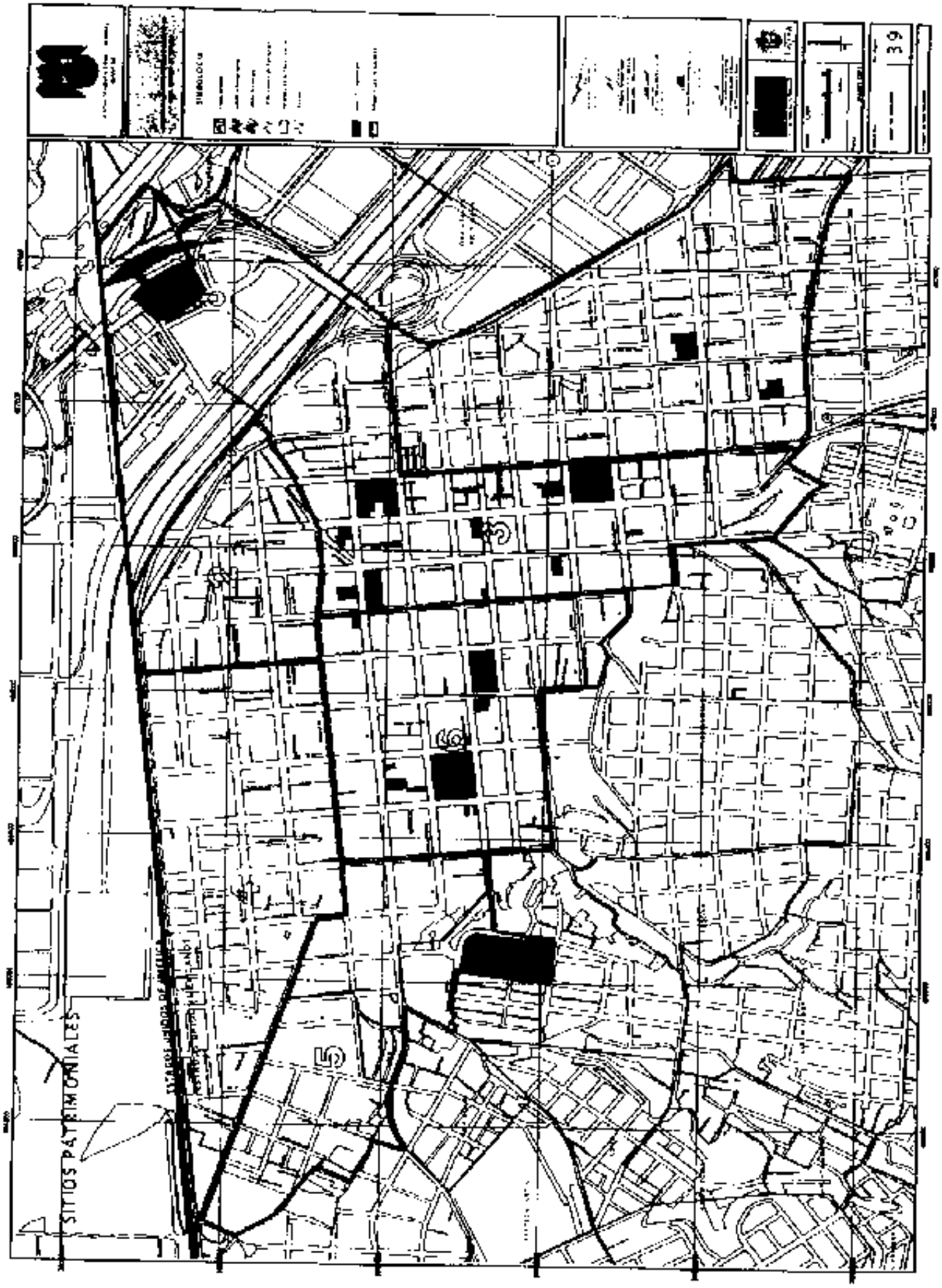

07
ZONIFICACIÓN Y ACUERDOS

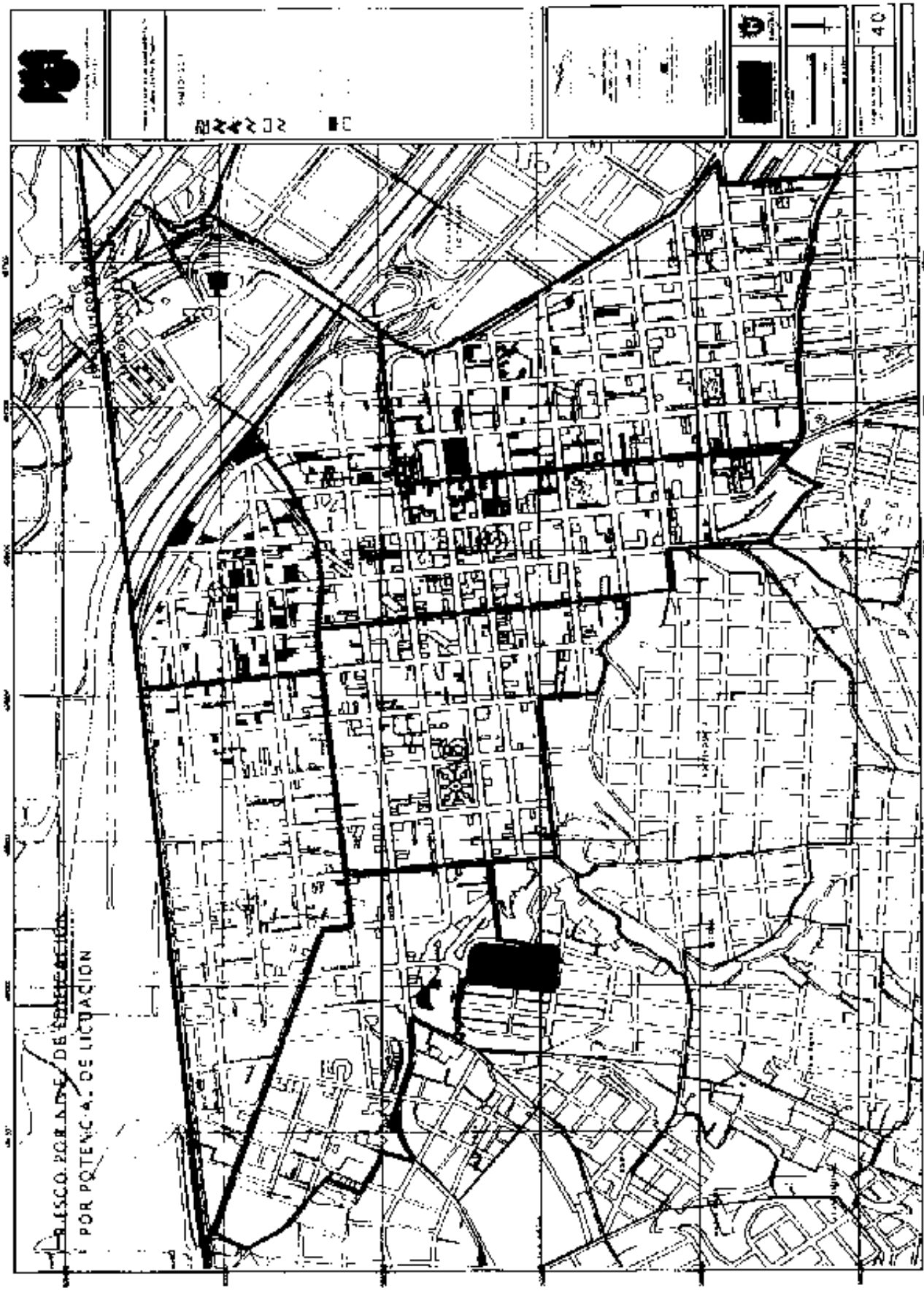

USOS DEL SUELO ACTUAL
14

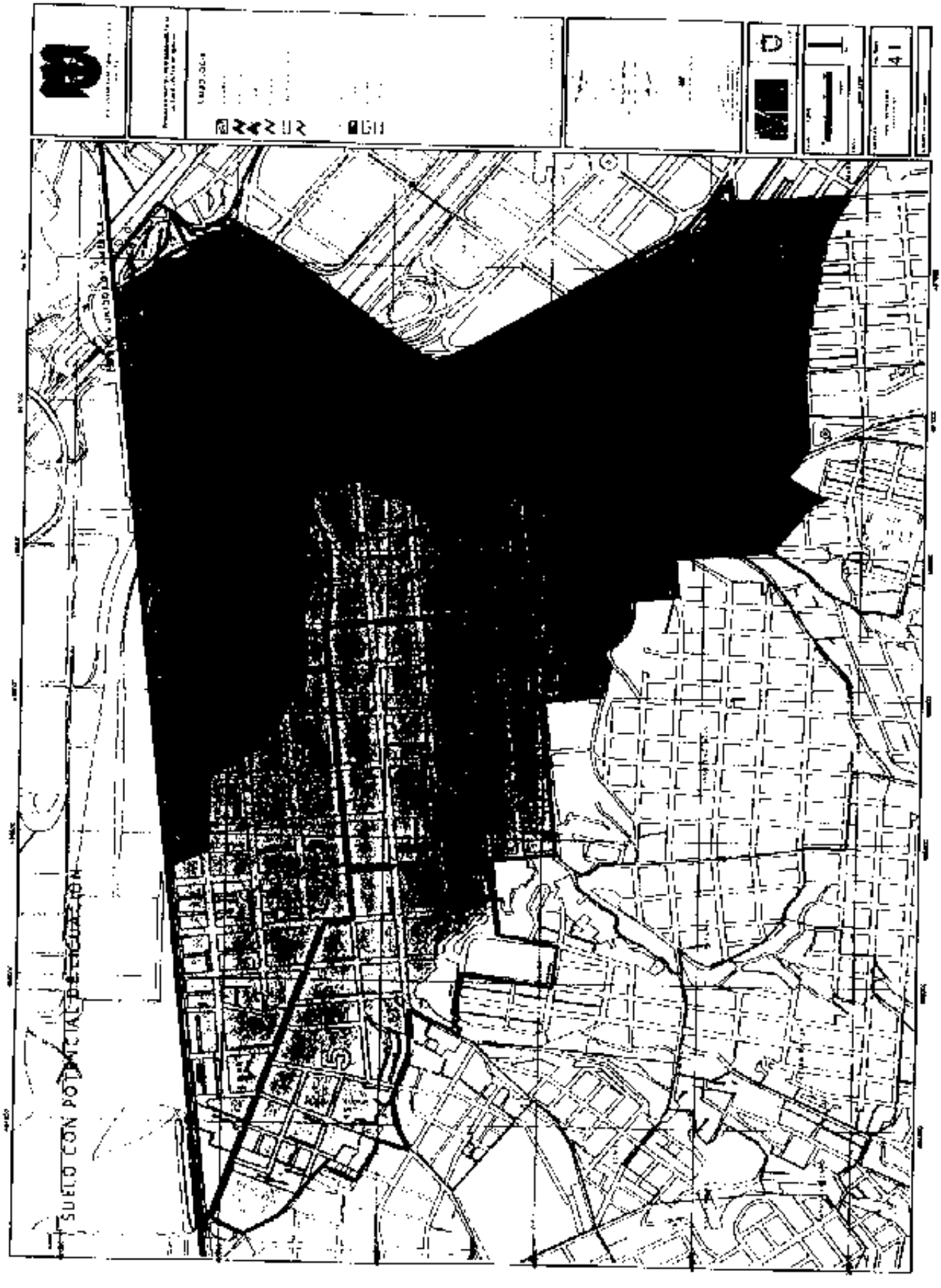

ESTRUCTURA DE LA RED VIAL

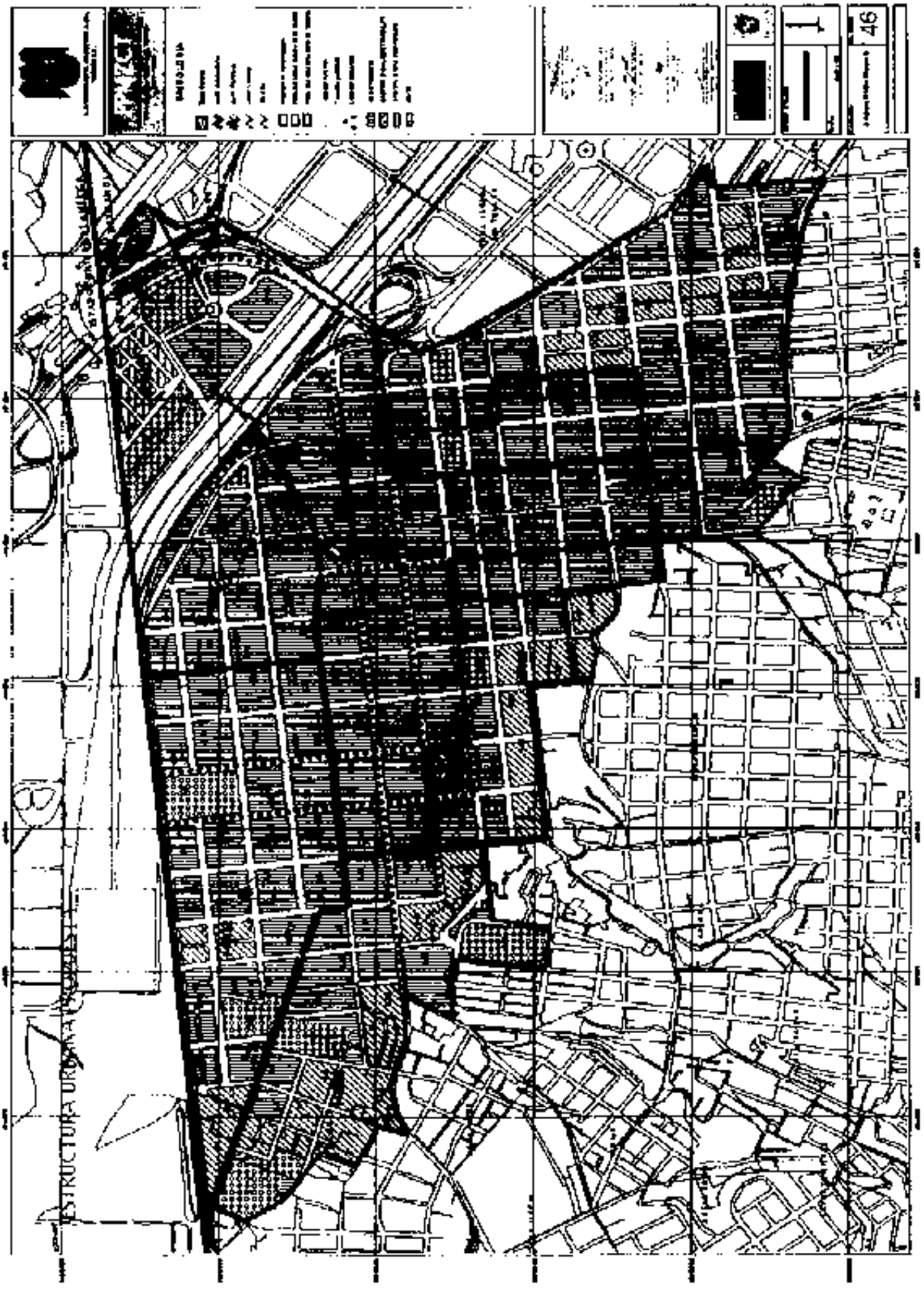

CONDICIONES DE LA VIVIENDA
36

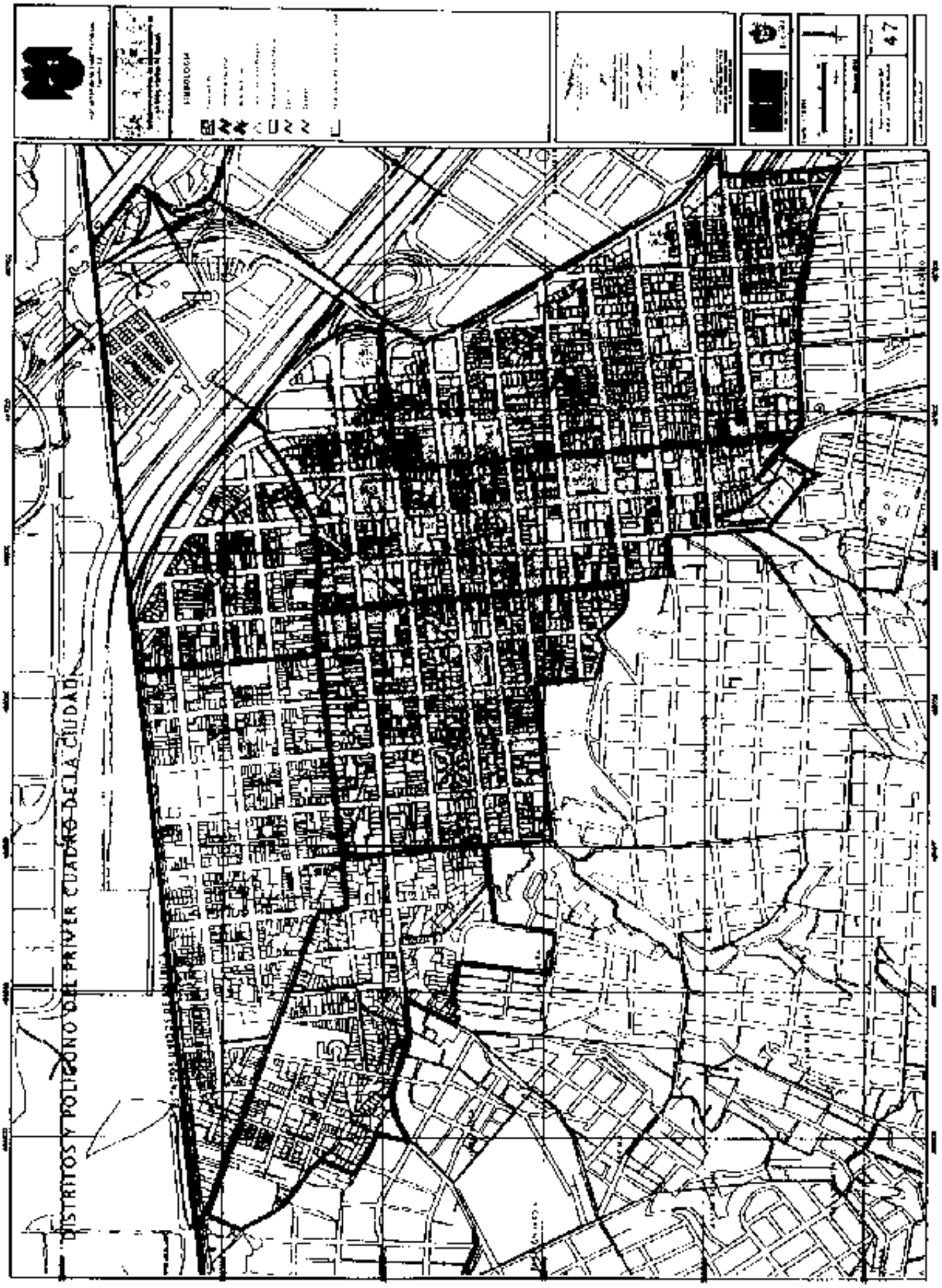

3.8
Límite Internacional
IMAGEN URBANA

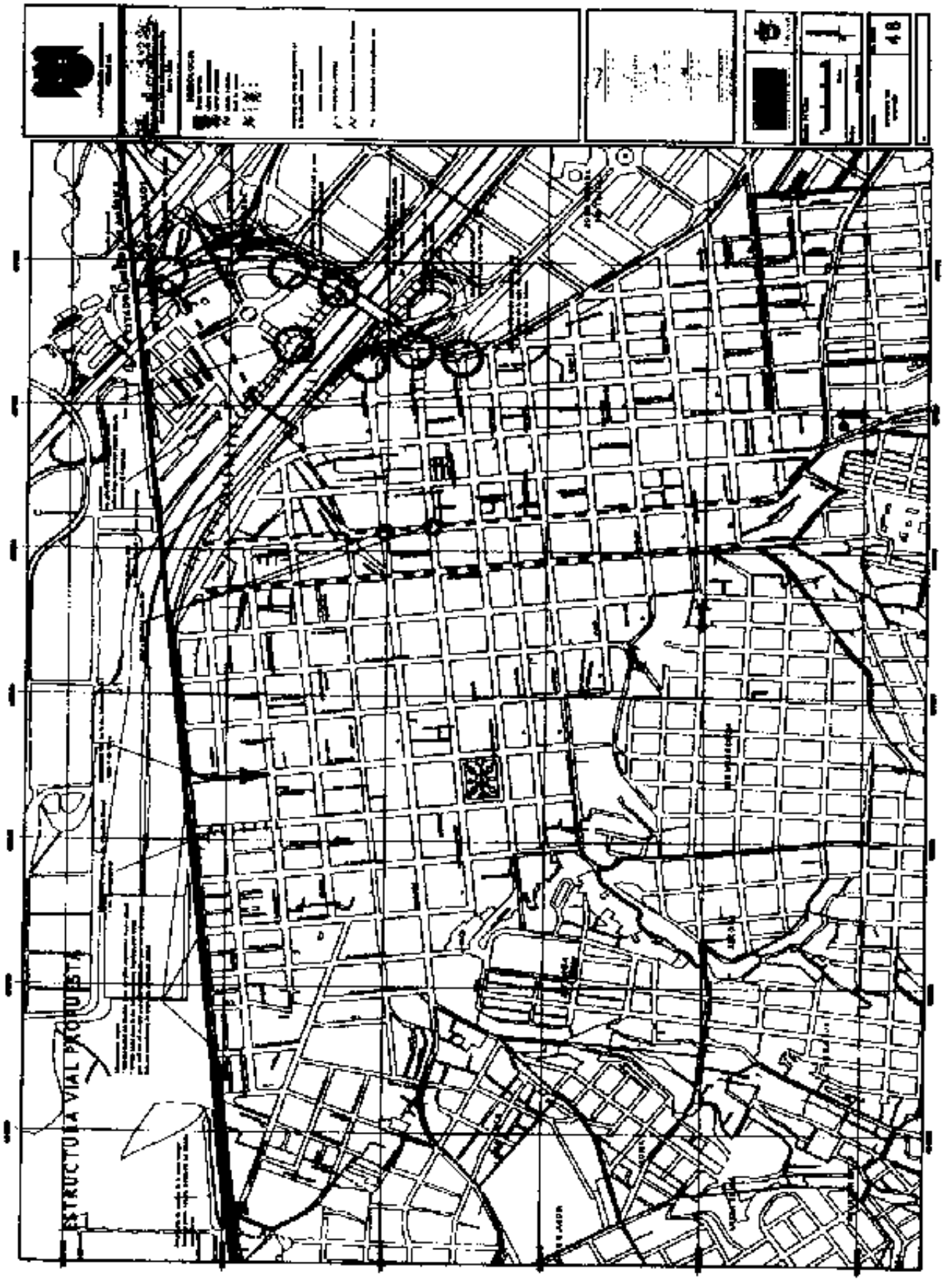

SITIOS PATRIMONIALES
39

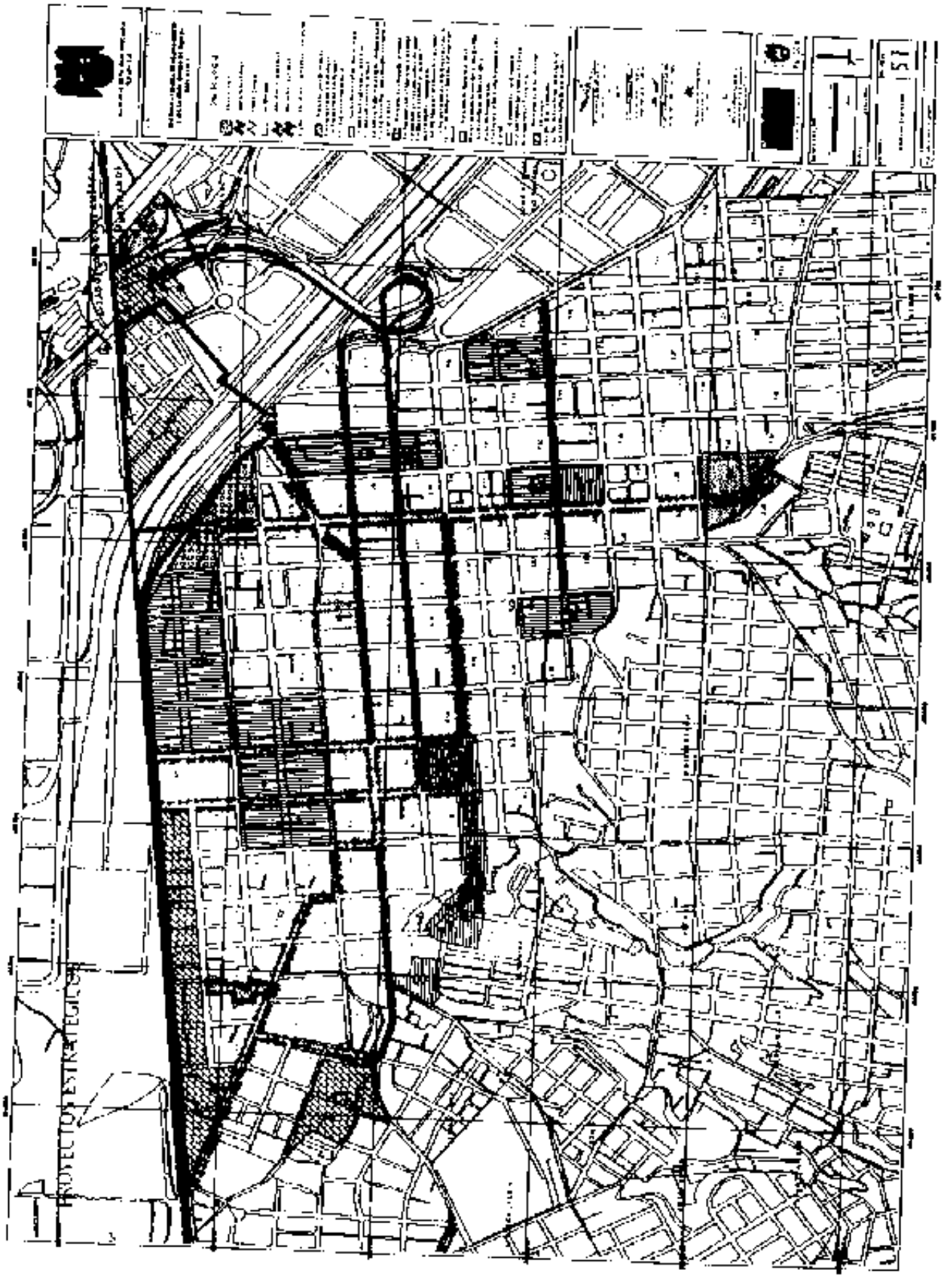

RIESGO POR ALTA DENSIDAD
POR POTENCIA DE LICUACION


SUELO CON POTENCIAL DE EXTRACCION


46
ESTRUCTURA URBANA


DISTRITOS Y POLIGONO DEL PRIMER CUADRO DE LA CIUDAD
47


ESTRUCTURA VIAL PROPUESTA
48


PROYECTOS ESTRATEGICOS

PERIÓDICO OFICIAL DEL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA

CUOTAS
EN VIGOR QUE SE CUBRIRÁN CONFORME A.

I.- SUSCRIPCIONES Y EJEMPLARES.

1.- Suscripción anual:	$ 1,750.00
2.- Ejemplar de la semana:	$ 29.50
3. Ejemplar atrasado del año en curso	$ 35.00
4.- Ejemplar de años anteriores:	$ 44.00
5. Ejemplar de Edición Especial: (Leyes, Reglamentos, etc.)	$ 63.00

II.- INSERCIONES

1.- Publicación a Organismos Descentralizados, Desconcentrados y Autónomos Federales, Estatales y Municipales, así como a Dependencias Federales y Municipios, por plana. $ 1,210.00

No se estará obligado al pago de dicha cuota, tratándose de las publicaciones de Acuerdos de Cabildo, Leyes de Ingresos, Tablas Catastrales, Presupuestos de Egresos, Reglamentos y Estados Financieros de los Ayuntamientos de Estado, excepto cuando se trate de **FE DE ERRATAS** a las Certificaciones de Acuerdos de Cabildo de los Ayuntamientos del Estado.

2. Publicación a particulares, por plana: $ 1,750.00

Tarifas autorizadas por el Artículo 29 de la Ley de Ingresos del Estado para el Ejercicio Fiscal 2005.

INFORMACIÓN ADICIONAL

El Periódico Oficial se publica los días VIERNES de cada semana. Solo serán publicados los Edictos, Convocatorias, Avisos, Balances y demás escritos que se reciban en original y copia en la Oficialía Mayor de Gobierno con **5 (cinco) días hábiles** antes de la salida del Periódico Oficial.

OFICIALIA MAYOR DE GOBIERNO
Edificio Poder Ejecutivo Sótano
Centro Cívico, C.P. 21000
Tel. 558-10-00 Ext.: 1717 y 1539
Mexicali, B.C.

Delegación de Oficialía Mayor
Av. Diamante No. 10252, Zona del Río
Tel. 624-26-09 Ext. 2313
Tijuana, B.C.

Delegación de Oficialía Mayor
Blvd. Las Dunas y Calle de Las Rocas
Fracc. Playa Ensenada, C.P. 22880
Tel. 172-38-00 Ext. 3255
Ensenada, B.C.

DIRECTOR
JOSE MARÍA VALDÉZ MOITALES

SUBDIRECTOR
MAURICIO M. DÍAZ DIAZ

COORDINADOR
ERNESTO ALONSO HERNÁNDEZ UNZON

CONSULTAS EN PAGINA DE INTERNET: www.bajacalifornia.gob.mx