

UNIVERSIDAD AUTONOMA DE BAJA CALIFORNIA

Facultad de Economía y Relaciones Internacionales

Programa de Maestría en Estudios del Desarrollo Global



**Tesis:**

**Cooperación transfronteriza para la urbanización de la región Tijuana- San Diego, desde la perspectiva del objetivo 11 de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible.**

**Para obtener el grado de:**

Maestra en Estudios del Desarrollo Global

**Presenta:**

Ana Luisa Ramírez Soto

**Director de Tesis:**

Dr. Rafael Velázquez Flores

Tijuana Baja California, agosto 2020

***Dedicatoria:***

*A mis Papás, su recuerdo me fortalece  
me inspira a continuar y lograr mis metas.*

*Un abrazo hasta el cielo.*

*Este logro es para ustedes.*

## **Agradecimientos:**

Comienzo por agradecer al Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (Conacyt) por brindarme las herramientas y el apoyo económico para ser estudiante de tiempo completo. Agradezco a la Universidad Autónoma de Baja California y a la Facultad de Economía y Relaciones Internacionales por el valioso apoyo que siempre he recibido como estudiante. Así como a todo su personal académico y administrativo

Extiendo un enorme agradecimiento al Dr. Rafael Velázquez quien fue guía durante todo el proceso, compartió su conocimiento y tuvo siempre la mejor disponibilidad, amabilidad, tolerancia, y sobre todo paciencia hacia mi persona.

A la Dra., Martha Jaramillo por su amabilidad, por siempre regalarnos de su muy valioso tiempo y animarnos a ser valientes y constantes en nuevos retos académicos y profesionales.

Quiero agradecer a mi familia quien me acompañó durante este largo proceso y me brindó apoyo en todas las formas que fueron posibles, a mis hermanas Sara y Sofía que fueron pacientes, amorosas y comprensivas, quienes siempre creen en mí, incluso en ocasiones más que yo misma. Ustedes son mi más grande motivo para aventurarme en nuevos retos, ustedes me inspiran a ser mejor hermana, mejor persona y mejor profesionista. A mis tíos Aly y Julio que siempre encontraron las palabras o las acciones correctas para brindarme ánimos.

A Julio, quien me mostró una capacidad enorme de solidaridad, buscó apoyarme incluso más allá de sus posibilidades, y encontró siempre la manera de hacerme sentir tranquila y en paz cuando más lo necesitaba.

A mis compañeras de maestría Ana y Lea quienes con su amistad hicieron posible que los momentos más difíciles parecieran más sencillos. Me siento muy afortunada de haber podido compartir esta experiencia con ustedes. A mis amigos quienes han sido compañeros de vida desde hace ya muchos años y demostraron ser los mejores cómplices para lo que represento esta experiencia.

Y todos aquellos que compartieron conmigo su interés y apoyo en la creación de esta tesis.

**Abstract.**

Currently the Tijuana and San Diego region is considered by some authors as a cross-border region and has an extensive relationship and a very active dynamic in terms of employment, population, education, recreation, health, housing and a constant flow of population that crosses the daily border. This research aims to identify how these dynamics can achieve the level of cooperation to meet the goals of objective 11 of the 2030 Development Agenda: Make cities more inclusive, safer, more resilient and sustainable. Responsibility for achieving sustainable development does not focus on local governments; it is a matter of responsibility that goes beyond borders. The Tijuana - San Diego Region has elements that many authors consider as a Cross-Border Region, so it would also be possible to create instruments for cross-border cooperation to achieve the goals of the objective.

**Keywords:** Cross-Border Region, Cooperation, Sustainability, Urban Planification, Agenda 2030.

**Resumen:**

Actualmente la región de Tijuana y San Diego es considerada por algunos autores como una región transfronteriza y tiene una extensa relación y una muy activa dinámica binacional en cuanto a empleo, población, educación, recreación salud, vivienda y un flujo constante de población que cruza la frontera diariamente. Esta investigación pretende identificar cómo estas dinámicas podrían lograr el nivel de cooperación para cumplir con las metas del objetivo 11 de la Agenda para el Desarrollo 2030: Lograr que las ciudades sean más inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles. La responsabilidad por alcanzar un desarrollo sostenible no se centra en los gobiernos locales; es una cuestión de responsabilidad que excede las fronteras. La zona Tijuana-San Diego cuenta con elementos que muchos autores consideran como una región transfronteriza por lo que sería posible también crear instrumentos de cooperación binacional para alcanzar las metas del objetivo.

**Palabras clave:** Región transfronteriza, cooperación, desarrollo sustentable, planeación urbana, Agenda 2030.

## INDICE

<b>Introducción:</b> .....	<b>8</b>
<b>Objetivo general de estudio</b> .....	<b>9</b>
<b>Objetivos específicos:</b> .....	<b>9</b>
<b>Hipótesis:</b> .....	<b>9</b>
<b>Metodología y estructura de la tesis:</b> .....	<b>9</b>

## **CAPÍTULO 1 MARCO TEORICO CONCEPTUAL..... 13**

1.1 Teoría de Metrópolis Transfronteriza .....	13
1.2 Región Transfronteriza según el Plan indicativo de la región transfronteriza México – Estados Unidos .....	16
1.3 La frontera Norte de México, contexto socio espacial y económico .....	21
1.4 Teoría de la planeación urbana .....	25
1.5 Cooperación transfronteriza.....	28
1.6 Una ciudad Resiliente .....	32
1.7 Desarrollo sostenible.....	33

## **CAPITULO 2 EL DESARROLLO DE UNA REGIÓN TRANSFRONTERIZA ..... 35**

2.1 Tijuana en la Región Fronteriza México-Estados Unidos y su contexto geográfico..	35
2.3 Atlas de la Región San Diego Tijuana.....	37
2.4 Gobierno e instituciones en Tijuana y San Diego.....	39

## **CAPÍTULO 3 AGENDA 2030 OBJETIVOS DEL DESARROLLO SOSTENIBLE, UNA RESPONSABILIDAD COMPARTIDA. .... 51**

3.1 Objetivo 11: Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles .....	52
3.2 ONU hábitat .....	58
3.3 Nueva Agenda Urbana.....	60
3.4 Índice de Ciudades Prosperas .....	64

3.4.1 Enfoque integral del desarrollo urbano .....	<b>¡Error! Marcador no definido.</b>
3.5 Índice de Ciudades Prosperas .....	65
3.6 Aplicación del plan Indicativo para el Desarrollo Sustentable de la Región Transfronteriza México-Estados Unidos .....	69
3.7 Desarrollo de una región sustentable .....	72
<b>CAPÍTULO 4 PLANEACIÓN URBANA TRANSFRONTERIZA: REVISIÓN DE PLANES Y POLITICAS PÚBLICAS .....</b>	<b>74</b>
4.1 Formulación e implementación de alternativas .....	74
4.2 Planeación urbana en San Diego: 2018 Regional Monitoring Report .....	82
4.3 implementación el ámbito local y transfronterizo .....	83
4.4 Plan Maestro Fronterizo.....	89
4.5 Formulación e implementación de alternativas en San Diego.....	93
<b>CAPÍTULO 5 CONCLUSIONES GENERALES .....</b>	<b>97</b>
<b>Bibliografía.....</b>	<b>102</b>

## **INDICE DE FIGURAS**

Figura 1.0 Esquema de Teoría Tranfronteriza .....	11
Figura 2.0 Organigrama IMPLAN .....	44
Figura 3.0 Objetivos del Desarrollo Sostenible Agenda 2030 .....	49
Figura 4.0 ICP Escala de Prosperidad Urbana .....	74
Figura 5.0 ICP Sostenibilidad Ambiental .....	63
Figura 6.0 Fases del Diagnostico Urbano .....	73
Figura 7.0 Ejes de Estudio del PEM .....	74

## **INDICE DE MAPAS**

Mapa 1.0 Mapa de la Región Fronteriza Tijuana – San Diego .....	37
---	----

## **INDICE DE TABLAS**

Tabla 1.0 Metodología .....	9
Tabla 2.0 Instituciones encargadas de la Planeación Urbana .....	38
Tabla 3.0 Instrumentos de planeación urbana en Tijuana .....	81
Tabla 4.0 Instrumentos de planeación por institución y enfoque transfronterizo y de los ODS .....	87
Tabla 5.0 Instrumentos de planeación en San Diego .....	94

## **Introducción:**

Tijuana es una ciudad que ha tenido un crecimiento muy acelerado con mucha relación al crecimiento de la ciudad vecina San Diego. Los servicios públicos y urbanísticos adolecen de problemas cada vez más notorios. Actualmente, la región de Tijuana y San Diego es una región trasfronteriza y tiene una extensa relación y una muy activa dinámica binacional en cuanto a empleo, población, educación, recreación salud, vivienda y un flujo constante de población que cruza la frontera diariamente. A pesar de que las ventajas por estas interacciones son muy amplias a su vez se generan desventajas que afectan negativamente a la población. Por ejemplo, en cuestiones como la movilidad, vivienda asentamientos irregulares etc. La ciudad de Tijuana se ha desarrollado a la par de las necesidades de San Diego, desde el crecimiento de comercios en la frontera por la amplia demanda de licor durante la existencia de la ley seca en EEUU, la creciente y acelerada migración de personas al norte derivado de la implementación del programa braceros, hasta la actual oferta del mercado inmobiliario dirigido principalmente hacia personas que trabajan en San Diego, pero deciden asentarse en Tijuana. Las ciudades son un espacio donde se desarrolla un gran crecimiento cultural, económico y social. Sin embargo, estos procesos conllevan en muchos de los casos problemas para la sostenibilidad, en el caso de Tijuana el crecimiento ha sido tan repentino y a la par de la ciudad de San Diego que estos problemas han tenido también un alto crecimiento. Aun así, existen maneras de que en las que las ciudades puedan seguir creciendo sin ejercer presión sobre la tierra y los recursos. La agenda para el desarrollo 2030 toca este tema en el apartado 11: Lograr que las ciudades sean más inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles. Esta investigación pretende analizar si las dinámicas de cooperación existentes en materia de planeación urbana por parte de ambos gobiernos son suficientes para lograr cumplir con las metas del objetivo 11 de la Agenda para el Desarrollo 2030, tomando en cuenta que 197 países ratificaron su compromiso con la agenda incluidos México y Estados Unidos. La investigación será de carácter descriptivo y cualitativo.

## **Objetivo general de estudio**

Analizar la cooperación urbana transfronteriza en la Región Tijuana-San Diego, desde la perspectiva del objetivo 11 de la Agenda 2030 para el desarrollo

## **Objetivos específicos:**

1. Analizar por medio de una revisión teórica, y espacial a la Región Tijuana- San Diego, desde el concepto de Región Transfronteriza para su aplicación en la planeación urbana,
2. Identificar los esfuerzos de cooperación binacional de los gobiernos de la ciudad de Tijuana y la ciudad de San Diego para lograr las metas del objetivo 11 de la Agenda 2030 para el Desarrollo.
3. Contextualizar y reafirmar la necesidad de implementar el uso del término de región transfronteriza para una planeación urbana sostenible.
4. Identificar la estructura de las instituciones especializadas en la planeación urbana en ambos lados de la frontera y su capacidad para implementar instrumentos de cooperación a través del análisis de políticas públicas y planes de desarrollo.

## **Hipótesis:**

Es posible que para cumplir las metas del objetivo 11 de la Agenda 2030 Para el Desarrollo, la Región Tijuana-San Diego deba ser considerada como Región Transfronteriza al momento de crear instrumentos de planeación urbana por parte las instituciones y organizaciones encargadas. Probablemente el reforzar la cooperación transfronteriza para la urbanización sea clave para que las ciudades de la región transfronteriza sean ciudades sostenibles.

## **Metodología y estructura de la tesis:**

La investigación será de carácter cualitativo por lo tanto según el texto de Sampieri, el enfoque se basa en métodos de recolección de datos no estandarizados ni completamente predeterminados. No se efectúa una medición numérica, por lo cual el análisis no es

estadístico. (Sampieri , Fernandez , & Baptista, 1991)La recolección de los datos consiste en obtener las perspectivas y puntos de vista de los participantes. Se realizó una investigación de carácter descriptivo, en el que se busca describir la realidad de la situación fronteriza en materia de planeación urbana, con relación al objetivo 11 de la agenda 2030 para el desarrollo. Aunque este tipo de investigación se centra en su mayoría en un nivel descriptivo de la situación concreta también se define un análisis de la misma. (Sherman & Webb, 1988) definen los datos cualitativos como descripciones detalladas de situaciones, eventos, personas, interacciones, conductas observadas y sus manifestaciones.

Las técnicas para la recolección de datos serán la observación no estructurada, entrevistas abiertas, revisión de documentos, evaluación de experiencias personales, registro de historias de vida, e interacción e introspección con grupos o comunidades.

El enfoque cualitativo puede concebirse como un conjunto de prácticas interpretativas que hacen al mundo “visible”, lo transforman y convierten en una serie de representaciones en forma de observaciones, anotaciones, grabaciones y documentos. Es naturalista (porque estudia a los objetos y seres vivos en sus contextos o ambientes naturales y cotidianidad) e interpretativo (pues intenta encontrar sentido a los fenómenos en función de los significados que las personas les otorgan). (Sampieri , Fernandez , & Baptista, 1991)

Dentro del enfoque cualitativo existe una variedad de concepciones o marcos de interpretación, como ya se comentó, pero en todos ellos hay un común denominador que podríamos situar en el concepto de patrón cultural que parte de la premisa de que toda cultura o sistema social tiene un modo único para entender situaciones y eventos. Esta cosmovisión, o manera de ver el mundo, afecta la conducta humana. Los modelos culturales se encuentran en el centro del estudio de lo cualitativo, pues son entidades flexibles y maleables que constituyen marcos de referencia para el actor social, y están construidos por el inconsciente, lo transmitido por otros y por la experiencia personal. (Sampieri , Fernandez , & Baptista, 1991)

Las características de la recolección y el análisis de datos según el texto de Sampieri son las siguientes:

Tabla 01.

Características del análisis de datos:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• El análisis varía dependiendo del modo en que hayan sido recolectados los datos.</li> <li>• Fundamentado en la inducción analítica.</li> <li>• Uso moderado de la estadística (conteo, algunas operaciones aritméticas).</li> <li>• Basado en casos o personas y sus manifestaciones.</li> <li>• Simultáneo a la recolección de los datos.</li> <li>• El análisis consiste en describir información y desarrollar temas</li> </ul>
Forma de los datos para analizar:	Datos en forma de textos, imágenes, piezas audiovisuales, documentos y objetos personales.
Presentación de resultados:	El investigador emplea una variedad de formatos para reportar sus resultados: narraciones, fragmentos de textos, videos, audios, fotografías y mapas; diagramas, matrices y modelos conceptuales.

Fuente: (Sampieri , Fernandez , & Baptista, 1991)

Esta tesis está conformada por cinco capítulos el primer capítulo: Marco teórico conceptual hace una revisión de teorías en los temas transfronterizos, desde la perspectiva institucional, así como el contexto socio espacial de la frontera norte de México. Revisa las teorías de cooperación transfronteriza y los conceptos del desarrollo sostenible y la urbanización para el desarrollo.

El segundo capítulo: El desarrollo de una región transfronteriza se enfoca en contextualizar la ciudad de Tijuana como parte de la región transfronteriza Tijuana – San Diego y cuál es la acción gubernamental en materia de planeación urbana bajo este concepto, para lo cual se revisa el Atlas de la Región Fronteriza y se hace una profunda revisión de las instituciones responsables de la planeación urbana.

En el tercer capítulo, Agenda 2030 objetivos del desarrollo sostenible, una responsabilidad conjunta se analizan los objetivos del desarrollo sostenible principalmente el objetivo 11 ya que esta tesis se enfoca en esta perspectiva y a raíz de eso la importancia de ONU hábitat y la creación de la nueva Agenda Urbana. Como resultado surgen instrumentos como el índice de ciudades prosperas y el plan indicativo para el desarrollo sustentable en la región transfronteriza.

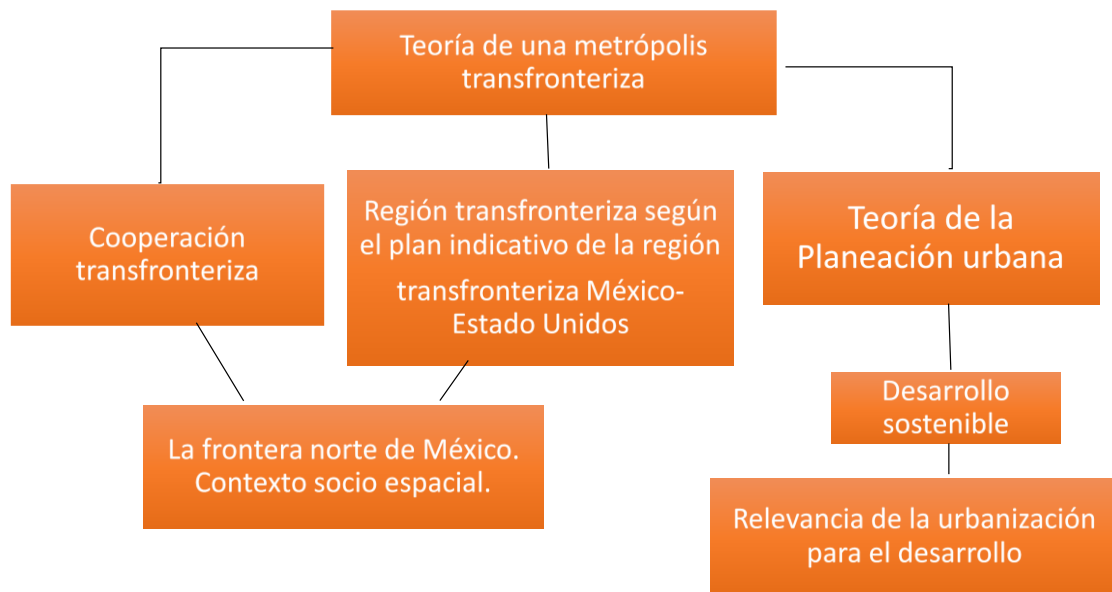
En el cuarto capítulo se hace una revisión de los principales instrumentos de planeación urbana, si estos se crearon con un grado de cooperación y bajo el enfoque del objetivo 11. Para una visión más clara se entrevistó a la actual directora del IMPLAN Tijuana. Se realizó una entrevista en función de conocer el nivel y efectividad de cooperación transfronteriza con un enfoque de sustentabilidad.

Por último, el capítulo cinco se conforma de las conclusiones con base en el desarrollo de la presente tesis.

# CAPÍTULO 1 MARCO TEORICO CONCEPTUAL

El siguiente esquema muestra de manera amplia las variaciones de las teorías y conceptos a desarrollar en el primer capítulo partiendo del estudio de la teoría para el concepto de una metrópolis transfronteriza, la cooperación transfronteriza, el análisis del Plan Indicativo de la Región, la teoría de la planeación urbana, el contexto socio espacial de la frontera norte de México e información sobre la importancia y los avances en el desarrollo sostenible.

Figura 1.0 Esquema de Teoría Transfronteriza



## 1.1 Teoría de Metrópolis Transfronteriza

La población que habita y comparte la frontera de México - Estados Unidos está concentrada en ciudades adyacentes, Como lo son Tijuana y San Diego. En la literatura, la investigación, la política, los medios de comunicación etc. a estas ciudades se les denomina ciudades gemelas ya que son los pares de ciudades que se hallan una frente a la otra y separadas por una frontera. (González, 2016) por este término se podría interpretar que son ciudades

idénticas, o que comparten un desarrollo igualitario Sin embargo, el término no hace referencia a alguna situación de igualdad, sino más bien de interdependencia y cooperación. También se les conoce como región transfronteriza o metrópolis transfronteriza. En el caso de las ciudades o regiones a lo largo de la frontera la de Tijuana y San Diego es la que ha recibido más atención principalmente por la cantidad de población que comparte la región sumando un total de 5.1 millones de habitantes (INEGI, 2015).

La estructura social de la región se ha estudiado tanto por la academia como por el sector institucional por medio de distintos indicadores de desarrollo social, los cuales pueden mostrar resultados que demuestren que tanta semejanza existe entre ambas ciudades, las cuales pueden ser muchas, pero también muestran las diferencias que existen principalmente en cuanto al desarrollo urbano y económico. Aun tomando en cuenta estas diferencias, algo que no puede ser ignorado es la población que comparten, principalmente la población flotante, la cual transita diariamente entre una ciudad a otra, se desarrolla socialmente entre una ciudad a otra, se integra económicamente entre ambas ciudades, y para esta población es más importante considerar que habitan una región transfronteriza.

Para comenzar la conceptualización del termino de región transfronteriza Alegría define a la región transfronteriza con base en tres ideas principales: a) la “región fronteriza” es binacional; b) tal región tiene una única estructura social a través de la frontera; c) ambos lados de la frontera tienen procesos económicos y sociales similares. (Alegría, 2009)

Lo que se observa en forma empírica es un gran intercambio transfronterizo de bienes y servicios, lo cual da sentido a un espacio económico binacional, pero no define una “región transfronteriza”. La región es una construcción social objetiva, es la forma espacial de un subconjunto social (Coraggio, 1979)

En este sentido las ciudades de Tijuana y San Diego pueden ser consideradas como una unidad urbana binacional, principalmente por la urbanización continua y la interdependencia entre ambas zonas urbanas. Incluso como se cita en la Metrópolis Transfronteriza (Alegría, 2009) Varios autores han denominado la región como espacio binacional o twin cities. (Kearney & Antony, 1995) Diversos autores europeos proponen una noción similar sobre sus áreas urbanas fronterizas (Anderson, 1983)

Un autor que ha explorado el debate de la región o metrópoli transfronteriza es Lawrence Herzog. Propone que para entender las ciudades fronterizas con dinámicas activas es necesario analizar dos aspectos fundamentales primero es el proceso de convergencia/integración o divergencia/independencia de las dos sociedades que se unen en la frontera; y el segundo es la posibilidad y necesidad de políticas elaboradas de manera binacional para las ciudades fronterizas. Estos dos aspectos conducen al autor a cuestionar si hay un sistema social transfronterizo que crea una comunidad de intereses comunes alrededor de la frontera. De acuerdo con Herzog la construcción de una definición de metrópolis transfronteriza tiene dos tipos de funciones opuestas, La primera es el dividir dos culturas y dos estructuras urbanas, que se reproducen en la frontera, así como en los patrones nacionales. La segunda sería la visión de unificar de manera estructural y social ambos lados de la frontera. Estos elementos de unificación constituyen el fenómeno de una "Metrópolis transfronteriza". Entonces la segunda función de la frontera adopta un rol unificador, lo cual, aunque parece una opción muy funcional es muy difícil de alcanzar debido a los contextos políticos de ambos países. Esta permeabilidad fronteriza es materializada por los flujos de personas, bienes, capital y elementos ambientales entre los pares binacionales de ciudades vecinas, que ocurren principalmente por la proximidad transfronteriza. La proximidad es el principal catalizador de la integración. (Herzog, 2003)

Aún con el debate de considerar o no la región como transfronteriza Peña habla de la importancia de promover la cooperación transnacional a una escala regional para que se logre establecer un marco de gobernabilidad. El autor menciona que para este análisis de la gobernabilidad efectiva transnacional existen tres elementos centrales: la gobernabilidad, el significado del espacio transfronterizo y la formación de los regímenes de planificación. En ese sentido la gobernabilidad es un proceso para establecer una arquitectura institucional para manejar de forma colectiva los asuntos comunes que competen a una comunidad política, que comparte el mismo espacio y territorio (Peña Medina, 2011). Dentro de este concepto podemos encontrar que la región transfronteriza cumple con elementos territoriales y sociales para considerarse transfronteriza pero no en el ámbito gubernamental.

Una planificación transfronteriza efectiva debe incluir aspectos de política que involucren al Estado y a su responsabilidad con la población, debe analizar a detalle los contextos locales

que a su vez se encuentran en un contexto internacional y de globalización en la que la interdependencia exige que los diseños de las estrategias de los gobiernos tomen en cuenta los cambios internacionales y utilicen herramientas e instrumentos de carácter internacional. (Healey, 2006) Tomando esto en cuenta es como se generan y establecen las políticas públicas.

Una frontera es un espacio donde diferentes agentes y autoridades, con mandatos específicos, actúan de forma simultánea y esto resulta en la necesidad de tener instituciones fuertes con alto grado de formalización que su poder de ejecución sea lo suficientemente eficiente para implementar políticas de calidad que tengan impacto en ambos lados de la frontera.

## **1.2 Región Transfronteriza según el Plan indicativo de la región transfronteriza México – Estados Unidos**

El Plan Indicativo de la región transfronteriza se creó con el fin de tener una estructura básica para la creación de políticas públicas transfronterizas, que eleven la calidad de vida de la población que la región comparte y el desarrollo de las ciudades. El plan define la región transfronteriza como una zona que constituye la pieza central de un sistema con fuertes relaciones sociales, económicas y ambientales que vincula a ambas naciones. Es también la puerta de entrada del continente hacia la emergente área económica de Norteamérica, que comprende a Canadá, México y Estados Unidos. Esta frontera internacional, que se extiende por más de 3 141 kilómetros, une a cuatro estados de E. U. y a seis de México, que conforman un territorio de 2 678 569.1 km<sup>2</sup> son el hogar de 83 millones de personas, albergan la actividad de cientos de miles de negocios y constituyen el marco de ríos y ecosistemas singulares. A la distancia, nos podemos imaginar las múltiples jurisdicciones a lo largo de la frontera México-E. U., interactuando y mezclándose en una sola región transfronteriza, a través de la cual norte y sur se conectan en una red crítica de personas, infraestructura, bienes, ideas y medio ambiente.

En efecto, una característica que define a la región transfronteriza México-E. U. es la intensa y diversa red de interacciones que conectan a la gente, la naturaleza y la economía, creando un espacio altamente interdependiente. Las dimensiones más importantes de estas interacciones incluyen:

- **Flujos comerciales:** En su conjunto, los diez estados fronterizos de México y EEUU. formaron una gran parte de las exportaciones en el marco del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) y de las exportaciones al resto del mundo. En 2008, 13 300 camiones cruzaron la frontera diariamente, lo cual representa un aumento de 70 por ciento desde 1995, el año posterior a la firma del TLCAN. El comercio transfronterizo terrestre (ferrocarril, camiones y ductos) entre México y EEUU. alcanzó un total de poco más de 293 mil millones de dólares en 2008, tres veces más que los 97 mil millones de dólares del comercio transfronterizo en 1995. **Conglomerados transfronterizos:** La elevada concentración de compañías en los sectores estratégicos de manufactura y servicios ha creado en la región conglomerados de empresas altamente interconectadas. Estos conglomerados son un imán para los trabajadores con habilidades y conocimientos especializados y fomentan la productividad, la innovación y la formación de nuevas empresas en la región. Un ejemplo de dichos conglomerados es la industria aeroespacial, la mayoría ubicadas dentro de la región transfronteriza. Estas compañías, principalmente de Estados Unidos, fueron atraídas a la región por su amplia experiencia en la industria automotriz, su infraestructura y mano de obra desarrolladas alrededor de las maquiladoras. Con frecuencia, estos conglomerados están entretejidos por corredores formados alrededor de instituciones de educación superior regionales, institutos tecnológicos y centros de investigación que ofrecen un gran potencial de interacción común para la innovación creativa. (Bautista, 2003)

- **Centros urbanos:** A lo largo de la frontera México EEUU, algunos complejos de ciudades hermanas, como el de San Diego-Tijuana, Laredo-Nuevo Laredo, El Paso-Ciudad Juárez y Douglas-Agua Prieta, así como los corredores metropolitanos transfronterizos como el de Monterrey-San Antonio-Houston-Dallas, están a la vanguardia en las interacciones de los cruces fronterizos. Estos complejos urbanos funcionan como entidades unificadas a pesar de la división impuesta por el límite internacional y son el lugar donde se dan interacciones económicas y humanas extraordinarias. En 2008, cerca de 206 millones de personas cruzaron la línea fronteriza internacional a través de sus 25 puertos de entrada. (PIDT, 2009)

- **Flujos turísticos:** Un considerable número de personas que cruzan la frontera en un día determinado, hacia el norte y hacia el sur son turistas atraídos por los servicios e instalaciones que ofrece la industria turística regional. En 2007, casi 72.4 millones de viajeros

internacionales visitaron las ciudades mexicanas fronterizas, lo cual generó trabajos e ingresos para ambos lados de la frontera, ya que muchos de estos viajeros venían de fuera de la región. (PIDT, 2009)

- La conexión maquiladora: Los estados fronterizos mexicanos suman más de 76 por ciento de todos los empleos generados por la industria maquiladora en el país. Su crecimiento ha generado muchos empleos en México y las maquiladoras han producido grandes aumentos en los ingresos de los estados fronterizos estadounidenses. La transmisión del crecimiento regional está alimentada por los gastos que realizan las compañías maquiladoras en servicios de producción, pagos directos de nómina y la derrama económica transfronteriza de los salarios pagados a los trabajadores mexicanos que hacen compras en E. U. La transformación de esta base industrial en un motor dinámico e innovador presenta grandes oportunidades de crecimiento. (PIDT, 2009)

- El vínculo ecológico: Los ríos, desiertos, bosques, zonas de pastoreo y ecosistemas costeros constituyen paisajes invaluable que proveen servicios ecológicos y recursos naturales esenciales para ambos lados de la frontera. Estos servicios ecológicos son indispensables para mantener la vida, la calidad de vida y las oportunidades económicas en la región transfronteriza (PIDT, 2009)

- La confluencia demográfica: En la región transfronteriza, la población cambia rápidamente y a diferentes ritmos a lo largo de la frontera. Las tendencias demográficas diferenciadas a través de la región transfronteriza crean formidables retos sociales y económicos. Sin embargo, también crean oportunidades para realizar nuevas conexiones. (PIDT, 2009)

- Una herencia común: En 2007, el número de latinos en los estados fronterizos de E. U. osciló entre 29.6 por ciento en Arizona, hasta 44.4 por ciento en Nuevo México. Estas cifras proporcionan las bases para una cultura transfronteriza única y una identidad regional compleja. (PIDT, 2009)

- Las asociaciones sociales: La arraigada tradición de colaboración a través de la frontera ha creado una sólida red de relaciones entre las agencias públicas, los grupos ciudadanos y las empresas de México y E. U. Estas relaciones bien establecidas facilitan el

intercambio de información que puede ser de mutuo beneficio. Estas interacciones se observan con intensidad variable a diferentes escalas, desde locales, a un nivel micro, hasta los más grandes niveles interregionales e internacionales. (PIDT, 2009)

Con este contexto el Plan Indicativo para el Desarrollo de la Región Transfronteriza establece que el área se compone de 39 municipios y 25 condados que tocan la línea fronteriza internacional. Esta línea va a representar un alto nivel de interacción cívica, social, administrativa y económica en la zona fronteriza; es importante mencionar que también es el área donde se concentra la mayoría de los esfuerzos en seguridad dirigidos a los migrantes, armas, drogas, y terroristas. Es el área en que se unen las industrias fronterizas de exportación mexicanas de almacenamiento y de transporte de E. U.; y es el espacio en el cual la salud pública local, los servicios sociales y la seguridad pública se enfrentan a la responsabilidad de desarrollar mecanismos de cooperación transfronteriza, para así proteger los intereses de sus usuarios y ciudadanos.

Para hablar del área fuera de los condados y municipios que componen la zona fronteriza, está la definición del convenio de La Paz (1983); donde originalmente la franja fronteriza se compone de 100 kilómetros hacia el interior de cada país, partiendo de la línea fronteriza. Definición fue ampliada por la acción del Banco de Desarrollo de América del Norte (BDAN) y la Comisión de Cooperación Ecológica Fronteriza (Cocef) para abarcar una franja en México de 300 kilómetros; sin embargo, manteniendo los 100 kilómetros para la de E. U., cuya dimensión se considera necesaria para mantener enfocado el territorio fronterizo que aún necesita atención y financiamiento para mejorar su entorno ambiental, su calidad de vida y su viabilidad económica. Esta segunda definición es primordialmente legal y tiene el propósito de definir los límites geográficos del gasto en proyectos, pero también refleja una gran realidad acerca de las cuencas hidrológicas y de viento, de los recursos naturales compartidos y los impactos ambientales transfronterizos. Sin embargo esta definición puede resultar eficiente en temas que requieran un análisis desde una perspectiva científica por ejemplo la comprensión del medio ambiente. (Rentería., y otros, 2009)

La tercera definición de uso común es la que ha ayudado a conformar la Conferencia de Gobernadores Fronterizos. A pesar de la independencia de las dos naciones, los seis estados mexicanos y los cuatro estadounidenses que conviven en esta franja común son, en efecto,

una región transfronteriza que comparte de manera cotidiana diversos aspectos, entre ellos: el transporte, la electricidad, la infraestructura del agua, la prestación de servicios públicos y la estrategia de desarrollo económico. Sin embargo, y aunque las estructuras administrativas y de responsabilidad legislativa no son iguales en México y en Estados Unidos pues los sistemas federales difieren considerablemente en el grado de autonomía que se otorga a los gobiernos estatales y locales, los diez estados están interesados en mantener una frontera próspera, con una elevada funcionalidad, quedando fuera de toda consideración que los gobiernos estatales dejen los asuntos relacionados con la línea fronteriza únicamente en manos de sus respectivos gobiernos federales o municipales. En todos los estados fronterizos existen corredores importantes, determinados por dos o más áreas metropolitanas que concentran grandes poblaciones. (Rentería., y otros, 2009)

Sin importar qué definición se utilice, la región fronteriza es crucial en las relaciones México-Estados Unidos. Existen tres razones principales por las cuales se considera que una frontera eficiente y de alta funcionalidad es clave en dichas relaciones. La primera es que las economías de los estados fronterizos se encuentran entre las más dinámicas y de más rápido crecimiento en ambos países. La segunda es que por sus puertos de entrada se da el intercambio de quizá la parte más importante del comercio de mercancías entre ambas naciones. Y la tercera es que una sorprendente mayoría de la interacción México-Estados Unidos se lleva a cabo en la región transfronteriza. (Rentería., y otros, 2009)

El plan Indicativo cumple con su función de analizar los principales aspectos que competen a las dinámicas fronterizas como el territorio, el cambio poblacional, desarrollo económico, el medio ambiente y la seguridad en la región transfronteriza. utilizando una metodología que analiza aspectos de experiencia múltiple y participativa para el año 2030, promueve las estrategias que los gobiernos, empresas y comunidades de la región transfronteriza puedan adoptar para los en ese entonces 20 años que se tenían por delante, diseñado para reforzar la competitividad, sustentabilidad, seguridad y habitabilidad de la región fronteriza. Los principales objetivos para alcanzar hacia el año 2030 eran el aumento de la competitividad de la región, el desarrollo de una región sustentable, la creación de una región segura y protegida y el mejoramiento de la calidad de vida de todos. Este plan Indicativo se publicó en el año 2009, para el año 2015 cuando se dan a conocer los 17 objetivos de la Agenda 2030

los principales temas y ejes que necesitan estrategias de acción inmediata siguen siendo relevantes, tal es el tema de las ciudades sostenibles, objetivo 11 de la agenda, por lo que las estrategias propuestas por el plan indicativo continúan teniendo validez y vigencia para la planeación urbana y el compromiso para cumplir con el objetivo 11 de la agenda: ciudades y comunidades sostenibles.

### **1.3 La frontera Norte de México, contexto socio espacial y económico**

La definición de la frontera va más allá del aspecto físico y geográfico, también representa un punto de partida cultural, inicia el desarrollo de la identidad de la población de un país, sus costumbres, su idioma, paisajes e infraestructura, por lo tanto (Harvey, 2006) Habla de la frontera como un referente físico, una situación que es tangible, y que puede ser medida, por ejemplo la distancia en kilómetros de toda la frontera norte de México puede ser medida en kilómetros y hacer referencia a un número, pero a lo largo de todo ese camino, ocurren también fenómenos sociales, tiene manifestaciones como carreteras, puentes, bordes, calles, montañas, corredores, nodos, etc. En resumen, se constituye no solo de una longitud física sino de elementos que la delimitan y referencias físicas que la definen y la marcan como única. (Graham & Healey, 1999) se refieren a esta concepción como “euclidiana”, cuyo enfoque es el espacio-objeto, que desde la perspectiva de la planificación ofrece soluciones de tipo físico; por ejemplo, la separación de objetos o usos (zonificación).

Desde la percepción absoluta del espacio, la práctica de la planificación transfronteriza se centra en temas relacionados con aspectos físico-geográficos como límites, bordes, demarcaciones, topografía y ríos, entre otros. En relación al espacio relativo, no es posible comprenderlo adecuadamente son pensar el vínculo temporal, la relación con el tiempo es fundamental. Se crea una ficción por la distancia que se vuelve una variable clave para comprender el significado. La comprensión del espacio – tiempo y los flujos que ocurren permiten entender más a la sociedad y a su forma de organizarse. La intensidad y la velocidad de los flujos son lo que da relevancia al espacio relativo (Castells, 2000)

Con esta visión los espacios pueden ser dinámicos y su posición puede fortalecerse o debilitarse según influyan los cambios tecnológicos en la relación tiempo – espacio, así como

también los que ocurren en la reestructuración espacial de las actividades económicas como lo es el caso de la globalización. En este sentido el espacio transfronterizo desde una visión relativa se centra en flujos de bienes, personas e inversiones, creados por las economías de aglomeración (Alegría, 2009). Por lo tanto, su práctica se centra en las instituciones (acuerdos comerciales y leyes, tales como la zona libre) y las infraestructuras (puentes, garitas, cruces, puertos modelo), que faciliten y hagan más eficientes los flujos autorizados (Morehouse, 2004)

Castells habla de que el espacio es algo construido socialmente, que intenta comprender los imaginarios urbanos como producto de las relaciones sociales como el poder, clase, género y raza, como los actores sociales lo utilizan y se apropian de él. En este sentido, el espacio urbano que compone a las fronteras está definido por la apropiación de quienes lo utilizan. Esta concepción del espacio va de la mano con la planeación urbana, específicamente de forma colaborativa, ya que si hablamos de una región transfronteriza donde la población está en constante movilidad, y esto se verá reflejado en el desarrollo de la zona, la planeación colaborativa es uno de los principales elementos de una planeación fundamentada en el espacio relacional lo que conlleva a un cambio en paradigmas, de un enfoque instrumental racional (objeto-espacio) a uno de racionalidad comunicativa, centrado en los procesos para llevar a cabo un debate inclusivo de los actores interesados en este caso la población que se comparte y los gobiernos. (Castells, 2000) Los procesos, estructuras y contextos que enmarcan los debates son el centro de la planificación (Peña Medina, 2011)

Para México, la frontera entre otras funciones tiene gran importancia su función económica: los ingresos del Estado provienen, en gran parte de las acciones y de los impuestos al comercio exterior; las aduanas fronterizas estas adquieren una importancia estratégica a partir del momento en que las comunicaciones ferroviarias Norte-Sur entre México y Estados Unidos tomaron relevancia (cuyas obras se realizaron entre 1880-1980) y multiplican sus intercambios. Durante la Revolución Mexicana los puestos fronterizos existentes fueron disputados por los ejércitos, ya que cada facción buscaba asegurar el control de ingresos aduanales y el acceso al aprovisionamiento del armamento proveniente de los Estados Unidos. (Mouroz, 1984)

Alimentados por los flujos de refugiados de las luchas revolucionarias, religiosas, por el de los nuevos colonizadores agrícolas y por el de los migrantes de trabajo las poblaciones urbanas fronterizas instauran un sistema económico local para responder a una demanda original de los consumidores norteamericanos.

Las ciudades fronterizas se convirtieron en el destino perfecto para esos "turistas del vicio" cuando la prohibición se desarrollaba en Estados Unidos y se promulgaban leyes contra la prostitución y juegos de azar en Texas y California. En los años veinte, con el sostén "tecnológico" y financiero de la delincuencia norteamericana, las ciudades mexicanas se equipan en bares, prostíbulos e hipódromos, con lo que adquieren su reputación del "poso del mundo". Siendo un destino turístico prioritario para los estadounidenses y una oportunidad de crecimiento económico, para la población al norte de la frontera de México, atrayendo cada vez más población pues también la demanda de servicios iba en aumento. (Mouroz, 1984)

La Segunda Guerra Mundial favoreció la expansión de estas actividades en la región al concentrar los Estados Unidos fuertes volúmenes de poblaciones militares en sus bases fronterizas (San Diego, El Paso; Nuevo Laredo), favoreciendo al mismo tiempo el contrabando de productos racionados en este país. (Mouroz, 1984)

En este conjunto de actividades "marginales", los comerciantes locales fundan su éxito económico, que se consolidará posteriormente en las actividades de importación-exportación, el negocio bancario, la industria y los bienes inmuebles y esto dará paso a un desarrollo económico, a una migración fluida hacia la frontera y prácticamente a la par de estas migraciones inicia el proceso de urbanización de las ciudades fronterizas.

A partir de 1942, con el inicio de los programas de braceros (migrantes temporales mexicanos reclutados para sustituir a los trabajadores norteamericanos movilizadas), la función de todo aquel proceso para los migrantes mexicanos hacia los Estados Unidos incrementa el dinamismo de las ciudades de frontera. A partir de este momento es posible hablar de una frontera en proceso de urbanización. Tomando en cuenta las migraciones del norte y del centro oeste del país, colocan a Tijuana como una ciudad poblada gracias a los flujos migratorios. Las ciudades de la frontera triplican su población entre 1940 y 1950 Y la duplican en el decenio siguiente, y siguiendo este patrón de crecimiento, Tijuana se vuelve

una de las ciudades con mayor número de población y uno de los principales destinos para todas las personas que buscan el sueño americano y tienen como objetivo cruzar la frontera hacia Estados Unidos. (Mouroz, 1984)

Posteriormente inicia una era que sería crucial para el desarrollo económico de la frontera norte de México, la industria maquiladora. En 1961 se crea El Programa Nacional Fronterizo, tenía el propósito de promover el desarrollo económico y social en las regiones fronterizas de México. El Pronaf (por sus siglas) también pretendía ofrecer a los habitantes de la zona un amplio abanico de servicios sociales y espacios culturales. Así, se establecieron centros Pronaf en Ciudad Juárez y Tijuana, al igual que museos y puntos de venta de artesanías mexicanas en los que se realizaban actividades culturales periódicas: muestras artísticas y fotográficas, ferias de libros, y demás actividades culturales. (Douglas & Hansen, 2003)

Pero no fue hasta el año de 1965 cuando se instaura el Programa de Industrialización de la Frontera (PIF) el cual surge en respuesta por parte del gobierno mexicano a la cancelación por parte de Estados Unidos del Programa Bracero que la industria maquiladora tiene su verdadero comienzo. (Douglas & Hansen, 2003)

A principios del decenio de los setenta las maquiladoras empezaron a ejercer un efecto considerable en la industria manufacturera de la frontera norte de México. Hasta ese momento, las plantas maquiladoras fronterizas se ocupaban en lo fundamental del ensamblaje de componentes electrónicos, sobre todo para aparatos de televisión y de radio, y de la confección de prendas de vestir. En conjunto, el sector de la maquila se caracterizaba por la poca diversidad en términos de producción y por una creciente especialización en productos electrónicos. (Douglas & Hansen, 2003)

A partir de la década de los ochentas las autoridades gubernamentales tenían claro que las maquiladoras se habían consolidado como un elemento fundamental de la economía de las zonas fronterizas y que su futuro dependería en parte de las políticas respecto a tales empresas. La industria maquiladora se ha establecido como una de las más importantes en la frontera norte del país y ha tenido amplia relación con los acuerdos económicos con el país vecino. (Douglas & Hansen, 2003)

Actualmente la industria maquiladora prevalece con mucha importancia, pero son muchas las actividades económicas que se desarrollan en la región fronteriza con los cambios sociales se han creado también nuevas necesidades a las que la región se ha adaptado favorablemente, por ejemplo, en el área de servicios y comercio, turismo médico y el mercado inmobiliario.

#### **1.4 Teoría de la planeación urbana**

La planificación urbana tiene la función de mediar el sistema de las relaciones e intereses de una población mediante el desarrollo e infraestructura de una ciudad, unir las disciplinas de la arquitectura, la ingeniería civil con otras como la sociología, la economía, la salud etc. De acuerdo con la CEPAL la planeación urbana consiste en comprender el fenómeno urbano con el fin de optimizar su uso y lograr ciudades con un desarrollo sustentable, a través de los esfuerzos conjuntos de la gestión pública y privada. Estudia y comprende la distribución espacial de todas las actividades humanas y la toma de decisiones que afectan al espacio urbano en sus diferentes escalas. (CEPAL, 2018)

Tiene como parte de sus funciones el crear diagnósticos integrales y analíticos sobre situaciones urbanas, para luego convocar a expertos para la proposición de intervenciones a través de planes y proyectos que favorezcan y faciliten la toma de decisiones en el corto, mediano y largo plazo. Con esta finalidad, articula capacidades, intereses y necesidades de los diversos actores sociales involucrados, ya sea comunidades y agentes privados y públicos, equilibrando principios de equidad, eficiencia y sustentabilidad. Todo ello, para garantizar el bien común y mejorar la calidad de vida de las personas que habitan las ciudades. (RAE, 2001)

Analizando el complejo concepto de la planeación urbana se puede decir que su proceso cumple con la función de describir, analizar y evaluar las necesidades de las ciudades para su funcionamiento óptimo como el espacio de desarrollo de sus habitantes y visitantes. Busca generar propuestas de diseño, desarrollo, estructura, estrategias e instrumentos que sirvan como guía para el análisis, evaluación e implementación en las ciudades. proyectos que permitan regular la dinámica urbana y ambiental de toda la ciudad y atender las anomalías existentes entre sus condiciones del desarrollo económico, social y espacial (Madariaga,

2008) dentro de un plazo de tiempo que demanda una programación, seguimiento y control bien definido (Osorio, 1974)

Resulta relevante considerar que la planeación urbana es parte de toda una metodología de desarrollo de ciudades para obtener alternativas de implementación y desarrollo bajo la responsabilidad de incorporar los factores prioritarios, la compatibilidad de la población con los objetivos y seleccionar los elementos que sean más eficientes. (Ahumada, 1966)

La planificación no es solo el proceso de elaborar un documento que se denomina plan o programa, pues esto es solo el inicio del proceso, la implementación es el siguiente paso y seguido se espera la respuesta de la sociedad ante la aplicación de las nuevas políticas públicas. (Ornes, 2009)

Sin embargo, la metodología y la teoría de la urbanización puede considerarse tan cambiante como las ciudades, ya que cada ciudad cambia y se adapta a las nuevas necesidades e intereses de sus habitantes. por lo que la planeación urbana y su teoría se encuentran también en un proceso de evolución constante.

Inicialmente fue considerada la planificación urbana como una plataforma de reglamentación y restricción de las prácticas en infraestructura y equipamiento de la ciudad, respondiendo a un entorno de insalubridad y aglomeración poblacional y funcional característico de las ciudades de mediados del siglo XIX. Posteriormente, hacia finales del siglo XIX y principios del siglo XX, el rol de la planificación urbana se centró en atención de la demanda de viviendas y en el logro de un modelo más estructurado, que más allá de las intervenciones aisladas lograra planes urbanos con una visión integral de distintos ejes y necesidades de la población. De esta forma se delimitan las funciones de una ciudad y la atención estética y a su vez funcional, es una apuesta de innovación urbana que transforme los espacios con las características más óptimas que una ciudad necesite. Esto da pie a que distintas disciplinas se integren para alcanzar los máximos objetivos de la urbanización, el bienestar social y el desarrollo de ciudades sustentables. (Ornes, 2009)

En este sentido toda planificación puede analizarse como la intervención del Estado sobre las dimensiones y relaciones entre lo social, económico, ideológico y político de la ciudad o

territorio, con la finalidad de maximizar la producción y riqueza de la misma” y sus actores locales. la planeación urbana debe ser la expresión espacial del proyecto nacional de desarrollo social y económico. (Castells, 1977) Esto permite analizar la siguiente frase: la planeación urbana no es un mecanismo que funciona aislado, sino que está integrado y responde a un consenso político entre gobierno y sociedad. (Bazant, 2001)

El espacio en el que se desenvuelven los habitantes pasa de ser una figura espacial y física a una parte de la identidad de la colectiva de la población por lo tanto el dominio esencial de la planeación urbana se origina en la intersección de procesos socio-espaciales que en conjunto producen el hábitat urbano (Friedman M. , 1959) Por lo tanto, es importante resaltar que a partir de estos procesos, resulta claro que la ciudad debe ser analizada y evaluada de forma integral e interrelacionada, reconociendo todos los intereses y alcances de los distintos actores que la ejecutan y la implementan. La planificación urbana pasa a ser “una actividad negociadora y mediadora del complejo sistema de relaciones que se establecen entre la administración y la comunidad, que opera en un medio social, económico y político variable a lo largo del tiempo. (Ornes, 2009)

Según las previsiones, la población urbana mundial prácticamente se duplicará para 2050, lo que hará de la urbanización una de las tendencias más transformadoras en el siglo XXI. Las poblaciones, las actividades económicas, las interacciones sociales y culturales, así como las repercusiones ambientales y humanitarias, se concentran cada vez más en las ciudades, y ello plantea enormes problemas de sostenibilidad en materia de vivienda, infraestructura, servicios básicos, seguridad alimentaria, salud, educación, empleos decentes, seguridad y recursos naturales, entre otros. (Closs, 2017)

Según datos de CONAPO en el año 2015, el municipio de Tijuana contaba 96.2% de población urbana, y 3.8% de población rural, en una proyección hacia el año 2030 se espera que el porcentaje siga en crecimiento. Las localidades aumentan su población y con esto las necesidades de urbanización. Por otro lado, la ciudad de San Diego tuvo tan solo el octavo aumento de población más grande entre el 1 de julio de 2017 y el 1 de julio de 2018 entre las ciudades de estados unidos, según las cifras de la Oficina del Censo del mismo país. Por lo tanto, ambas ciudades que conforman la Región Transfronteriza dependen de la teoría de la plantación urbana que se realiza a partir de un análisis integral de las ciudades a planificar,

tomando en cuenta todos los elementos que la caracterizan y las principales necesidades de la población.

## **1.5 Cooperación transfronteriza**

La cooperación transfronteriza en su esencia es la colaboración entre zonas colindantes a ambos lados de la frontera. No obstante, es importante entenderla hoy en día no únicamente como consecuencia de límites políticos entre Estados, sino también como realidades socio territoriales. En el libro *La cooperación transfronteriza para el desarrollo* Bandelac y Ramirez hablan de que elementos de la cooperación transfronteriza que comparten con la cooperación internacional para el desarrollo, como es el hecho de trascender las fronteras entre estados para abordar el desarrollo de territorios adyacentes. Las regiones transfronterizas son espacios que otorgan una nueva identidad a los territorios que, por lo general, mantienen un carácter próximo con respecto al Estado al que pertenecen. La región transfronteriza genera intensos flujos materiales e inmateriales, y aumenta las oportunidades de innovación y desarrollo. (Bandelac & Ramirez , 2019) En este sentido y siguiendo el termino de efecto borde diríamos se puede decir que la variación de brechas institucionales o de pobreza que pudiera haber en los bordes, en los espacios limítrofes o fronterizos, pueden utilizarse como elementos para el desarrollo alineado con la Agenda 2030.

Es así como la cooperación transfronteriza permitirá abordar de manera multidimensional los aspectos requeridos en la Agenda 2030 (ONU , *La Agenda 2030 y los objetivos del desarrollo sostenible*, 2018) incluso con mayor alcance que en territorios centrales y aislados, ya que se pueden utilizar todos los elementos multiculturales para aumentar la efectividad del desarrollo. La naturaleza de los espacios transfronterizos puede facilitar las alianzas internacionales permitiendo activar el propósito de los ODS 17 (17 Objetivos para el Desarrollo) Bandelac menciona que existen cuatro etapas en el proceso de cooperación transfronteriza:

- 1) información, en la cual las instituciones de los dos territorios se conocen y “evalúan” mutuamente.

2) consulta recíproca antes de implementar políticas o medidas a nivel local que puedan directa o indirectamente tener impacto en el otro lado de la frontera.

3) armonización de leyes y reglamentos.

4) integración de los territorios como un único espacio (no se puede implementar una integración en uno o más ámbitos sin pasar previamente por las tres etapas anteriores)

La cooperación transfronteriza permite el paso a un aspecto nuevo para el desarrollo local, que traspasa las divisiones impuestas por los gobiernos nacionales y crea nuevos espacios que no coinciden con la perspectiva de los Estados. No se enfoca en el espacio o territorio si no en los avances que permita el desarrollo. Es correcto mencionar que no es una situación simple ya que aparecen nuevas dificultades que existen por debajo de los nuevos mecanismos; por mencionar algunos está la desaprobación de gobiernos locales y centrales, la dificultad para la capacidad de gestión en diferentes niveles de capacidad, o divergencias en los grados de centralización de las instituciones, etc. Es por esto la importancia de que los gobiernos locales construyan redes de cooperación efectiva, que les proporcionen estabilidad y continuidad en tiempo y forma a las relaciones institucionales. Así como espacios dedicados únicamente a la gestión de aspectos fronterizos.

Es fácil pensar que en las regiones fronterizas pudiera existir mayor adaptación institucional, no en sentido de laxitud, sino de capacidad para la innovación de construcción institucional fronteriza.

La “forma” institucional tendría en la frontera el potencial de ser más porosa, más flexible, más receptiva a la innovación que en los territorios centrales. Algunas de las problemáticas relacionadas con la gobernanza democrática podrían tener en la cooperación transfronteriza, respuestas dignas de ser estudiadas por los centros de poder. (Bandelac & Ramirez , 2019)

La dialéctica fronteriza es un vector que tiene el potencial de incidir en la rendición de cuentas, en la confianza de la ciudadanía en las instituciones (porosas, receptivas, que responden a necesidades particulares de la zona fronteriza), en el establecimiento de mecanismos alternos de resolución de conflictos, en la construcción de un nuevo contrato social ciudadanía-Estado. Esto tendría como efecto un nuevo pacto de gobernabilidad potencial de la dialéctica fronteriza que solo a través de la cooperación puede detonarse y

optimizarse en función de una cooperación transfronteriza, que sea clave para la gobernanza democrática para la cohesión territorial y social. Los gobiernos locales de frontera han sabido y debido adaptarse en muchos casos para dar respuesta a una serie de retos y desafíos entre los que se destacan la internacionalización de la economía, la modificación creciente de sus competencias por medio de procesos de descentralización, una mayor implicación del sector privado en las decisiones y políticas locales, las transformaciones en los contenidos de las políticas públicas que exigen autoridades locales con un mayor grado de innovación en materia de ingeniería política para favorecer la cohesión social y las nuevas formas de participación política y ciudadana, entre otros. (Alegría, 2009)

Es importante hacer mención de que muchos territorios fronterizos han tenido históricamente menor presencia institucional por parte del Estado, por su carácter periférico y constantemente alejados de los centros donde se realizan la toma de decisiones políticas, sociales y económicas del país.

Esta situación puede generar una sensación de abandono en el área de cooperación, principalmente en cuanto a la inversión pública, cantidad y calidad de prestación de servicios públicos, etc. Es así como muchas veces el Estado ha sido remplazado por actores de la cooperación internacional que encuentran la oportunidad de desarrollo de las regiones fronterizas, ya sea en función binacional o multinacional. Esto permite la construcción de espacios para el desarrollo con mayores lecciones aprendidas que buscan inspirar la cooperación y la puesta en práctica de políticas públicas en territorios principalmente centrales, así como innovaciones que pasan por el apoyo a la creación de institucionalidad binacional, espacios de diálogo entre el Estado y la sociedad civil, fortalecimiento del vínculo social y del sentido de pertenencia, en muchos casos, sobre la base de una identidad cultural común, etc. En definitiva, innovaciones en clave de gobernanza democrática para la cohesión social. (Gómez & Santome, 2019)

Por tanto, dado que se concibe la cooperación transfronteriza como potenciador de la cohesión territorial que esta misma contribuye al establecimiento del sentido de pertenencia que es factor fundamental para una efectiva cohesión social. Se hace evidente que en las zonas fronterizas el sentimiento de pertenencia iría más allá de los límites geográficos. (Bandelac & Ramirez , 2019)

En muchas ocasiones, poblaciones de municipios que colindan con los municipios de países vecinos comparten más aspectos comunes desde el punto de vista cultural pero también social, en cuanto al acceso a servicios (por ejemplo, hospitales) que con sus conciudadanos de municipios o provincias más alejados de la frontera. Es por ello por lo que, para abogar por una auténtica integración regional, es esencial tener presentes los beneficios de establecer acuerdos fronterizos que potencien el desarrollo en las zonas limítrofes. Igualmente, en la UE, la promoción de la cooperación transfronteriza se contempla como una parte importante de los esfuerzos por fomentar la cohesión en el territorio de América Latina. La integración fronteriza en América Latina y el Caribe ha crecido fuertemente durante los últimos años, ya sea a partir de fenómenos espontáneos surgidos desde los propios territorios, o bien por fenómenos inducidos producto de las dinámicas de la cooperación internacional y, particularmente, por la cooperación internacional descentralizada. (Gómez & Santome, 2019)

Una cooperación efectiva entre naciones gira en torno a la función de marcos de gobernabilidad aun en ausencia de un gobierno transnacional o autoridad central, la emergencia de una gobernanza que respete los marcos de jurisdicción de los gobiernos pero que la eficacia de la cooperación tenga resultados transnacionales (Mingts & Karns, 2004) plantea que una diferencia importante entre gobierno y gobernanza es que el primero es una institución establecida, apoyada en leyes y autoridad formal (por ejemplo, el monopolio de usar la fuerza policiaca); mientras que la segunda se basa en metas compartidas y convergencia de intereses, sobre todo en normas y reglas que emanan de las prácticas sociales. Por lo que una planeación desde un enfoque transfronterizo sería lo óptimo para la región de San Diego - Tijuana. El desarrollo sostenible exige este tipo de esfuerzos concentrados en construir un futuro inclusivo, sostenible y resiliente la calidad de vida de las personas que constantemente desarrollan sus actividades distribuyendo su tiempo en los dos lados de la frontera serán beneficiadas de la cooperación efectiva para el desarrollo.

Young lo define la cooperación como un conjunto de reglas, procedimientos de tomas de decisiones y programas que fomentan el surgimiento de prácticas sociales, asigna roles a los participantes y, gobierna sus interacciones” (Young , 1999) En esencia, la teoría de cooperación permite estudiar la forma en que se establecen marcos conceptuales de políticas,

que facilitan la resolución de diferencias y conflictos, y avanzar en metas comunes. Los recursos comunes han sido una fuente de conflictos fronterizos entre vecinos, a lo largo de la historia. Los países en una fase temprana del proceso de formación del Estado-nación luchan por crear derechos de propiedad de los recursos fijos o finitos; en particular, sobre los que tienen un valor de intercambio, como los minerales e hidrológicos, entre otros, y las disputas territoriales son comunes. La necesidad de crear un régimen para evitar la “tragedia de los comunes” es evidente. El establecimiento de mecanismos de decisión colectiva para manejar recursos naturales comunes es un dilema transversal o general en todas las fronteras, y la de México-Estados Unidos no es la excepción. (Peña Medina, 2011)

Peña habla de la teoría de Regímenes de planificación fronteriza donde argumenta que el manejo de recursos finitos compartidos Estudiosos de las fronteras, coinciden en que, en la mayoría de los casos, las fronteras del Estado-nación moderno son producto de conflictos; son las “heridas de la historia”; (Peña Medina, 2011) la de México con Estados Unidos es un ejemplo. El argumento central es que este tipo de régimen se caracteriza por ser un juego de suma cero. Los recursos en disputa (agua, tierra, minerales) son fijos o finitos, por lo tanto, las ganancias de un país son las pérdidas del otro. (Anderson, 1996)

## **1.6 Una ciudad Resiliente**

Una ciudad resiliente es aquella que proporciona las facultades óptimas para enfrentar y responder a las múltiples y dinámicas amenazas de los desastres naturales y hacer frente al impacto del cambio climático, salvaguardando a todos sus ciudadanos y sus intereses, protegiendo la infraestructura, la economía y patrimonio de la ciudad. (ONU, 2019)

Las áreas urbanas son ambientes dinámicos y complejos que necesitan adaptarse a diferentes riesgos de forma integrada y holística. No sólo el gobierno, sino también los individuos, comunidades, instituciones y empresas necesitan involucrarse dentro de un sistema urbano para sobrevivir, adaptarse, y recuperarse rápidamente ante el impacto de cualquier tensión o crisis graves y mantener la continuidad de sus servicios.

En el contexto de resiliencia urbana, la amenaza y los riesgos se refieren a cualquier evento que es capaz de causar la pérdida de vidas o impactos graves en la salud de la población, así

como daños físicos en el hábitat de las personas y en la infraestructura urbana. En términos generales, los factores que influyen en la resistencia de la ciudad incluyen la gama y la severidad de los riesgos, además de la vulnerabilidad y la exposición de los sistemas humanos, sociales y ambientales. (ONU Hábitat, 2019)

Es importante destacar que el concepto de resiliencia urbana tiene una relación directa con el tema de la vulnerabilidad social. Aunque los desastres naturales afectan directamente la vida de todas las personas, sus impactos son más severos en los grupos vulnerables, en particular las familias de bajos ingresos y aquellas que viven en asentamientos informales. Estas personas poseen menor capacidad de adaptación/recuperación frente a los desastres y están más susceptibles a situaciones de riesgo.

México es un país que, por sus condiciones geográficas, se encuentra expuesto a fenómenos naturales de gran magnitud como ciclones, inundaciones, sismos y erupciones volcánicas. A lo largo de la historia, estos eventos han generado graves pérdidas humanas y económicas, la mayor parte de ellas concentradas en las zonas urbanas. Los impactos de estos desastres a menudo agravan las deficiencias socioeconómicas y ambientales existentes en el sistema urbano mexicano. (IPC, 2018)

La experiencia indica que la prevención efectiva ante riesgos naturales y/o antropogénicos es más efectiva y menos costosa que la reconstrucción. Cuando una ciudad es resiliente, no solo se reduce la posibilidad de perder vidas, sino que se aumenta la posibilidad de no interrumpir los distintos tipos de funciones presentes en una ciudad, con ello reduciendo los posibles impactos sociales y económicos. (IPC, 2018)

## **1.7 Desarrollo sostenible**

El origen del concepto de desarrollo sostenible está asociado a la preocupación creciente existente en la comunidad internacional en las últimas décadas del siglo XX al considerar el vínculo existente entre el desarrollo económico y social y sus efectos más o menos inmediatos sobre el medio natural. (Gomez , 2015)El desarrollo sostenible se ha definido como el desarrollo capaz de satisfacer las necesidades del presente sin comprometer la

capacidad de las futuras generaciones para satisfacer sus propias necesidades. El desarrollo sostenible exige esfuerzos concentrados en construir un futuro inclusivo, sostenible y resiliente para las personas y el planeta. (FAO, 2019)

Para alcanzar el desarrollo sostenible, es fundamental armonizar tres elementos básicos: el crecimiento económico, la inclusión social y la protección del medio ambiente. Estos elementos están interrelacionados y son todos esenciales para el bienestar de las personas y las sociedades. (UNESCO, 2019)

La erradicación de la pobreza en todas sus formas y dimensiones es una condición indispensable para lograr el desarrollo sostenible. A tal fin, debe promoverse un crecimiento económico sostenible, inclusivo y equitativo, que cree mayores oportunidades para todos, que reduzca las desigualdades, mejore los niveles de vida básicos, fomente el desarrollo social equitativo e inclusivo y promueva la ordenación integrada y sostenible de los recursos naturales y los ecosistemas. (ONU, 2019)

## **CAPITULO 2 EL DESARROLLO DE UNA REGIÓN TRANSFRONTERIZA**

### **2.1 Tijuana en la Región Fronteriza México-Estados Unidos y su contexto geográfico**

La frontera entre México y Estados Unidos tiene una longitud de 3,175 km y se le conoce como Región Fronteriza México-Estados Unidos a los estados limítrofes de ambos países. Esta Región se caracteriza por una estrecha integración económica, social, ambiental y cultural que se refleja, entre otras cosas, en las 14.6 millones de personas que vivían en municipios o condados limítrofes en 2015. De los estados mexicanos que conforman a la Región Fronteriza, Baja California es que concentra el mayor porcentaje de población (38.5%). Los estados de California y Baja California poseen una frontera de 233 kilómetros de longitud. De acuerdo con el Análisis de los Proyectos de Puertos Fronterizos en la Frontera México-Estados Unidos. (COPLADE, 2017)

En la región metropolitana de Tijuana-San Diego presentaba una población de 5.1 millones de personas para 2015, y se estimaba que llegará a 5.5 millones para 2020, dichas condiciones representarían una demanda en la cantidad y calidad de las instalaciones actuales de los cruces y puertos fronterizos. Conforman una de las pocas metrópolis internacionales del mundo y es la más grande con estas características. (COPLADE, 2017)

Otro elemento funcional que ha contribuido a su metropolización son los trabajadores transfronterizos: personas que viven en Tijuana y que cruzan diario a laborar en San Diego, quienes llegaron a ser 103,268 personas en marzo de 2008 (Mungaray & Ureña, 2015) lo que representaba el 9.5% del empleo de Baja California. A pesar de estas cifras disminuyeron a partir de la crisis económica de 2008, las relaciones laborales entre a ambos centros de población son fuertes en tanto cuentan con importantes economías de aglomeración relacionadas a la industria y sus servicios logísticos asociados. Para la planeación transfronteriza o binacional se excluye de los demás sectores, como deporte, equipamiento, vivienda, seguridad, etc.

San Diego y Tijuana, en el 2008, fueron catalogadas como una “metrópoli transfronteriza”, aunque el concepto se ha encontrado con críticas y cuestionamientos por lo que también existe la posibilidad de que se considere como una región binacional con características ambientales e hidrológicas comunes, que demanda actuación urgente por parte de ambos lados de la frontera para enfrentarse a retos como la contaminación, la movilidad, el comercio etc. La estrategia contempla el fortalecimiento institucional con una visión integral conjunta que permita enfrentar el reto fronterizo respecto a planeación de aspectos relativo al medio ambiente, agua, alcantarillado, saneamiento, residuos sólidos, drenaje pluvial, reusó de agua , calidad de aire, transporte público, cruces fronterizos, energía limpia y eficiente, residuos industriales peligrosos, reducción de residuos y planeación y desarrollo institucional municipal, económicos, así como enfrentar nuevos retos como el cambio climático, lo cual es cada vez más imperante. (PDMUT 2018)

De acuerdo a INEGI, en 2017 el municipio de Tijuana concentra el 97.43% de su población en el área urbana. La ciudad ha sido considerada entre el tercer y cuarto municipio más poblado del país en los últimos años y concentra el 49.50% de la población total de Baja California (INEGI, 2015). De 1,641,570 de habitantes registrados en 2015 para el municipio, el 97.43% se ubica en localidades urbanas concentrando el mayor porcentaje las delegaciones La Presa, Presa Este, San Antonio de los Buenos, Otoy Centenario y Rodolfo Sánchez Taboada. CONAPO registró en el 2013 una densidad de población de 1,353.62 habitantes por cada kilómetro cuadrado y estima que, en el año 2030, Tijuana alcanzará una población total de 2,075,237. Desde una perspectiva histórica, una de las principales características del municipio es la llegada de personas en condición de migración (nacional e internacional), ya que casi la mitad de la población en Tijuana no nació en la ciudad, pero han encontrado aquí la forma de hacer una vida, un trabajo y una opción de residencia permanente.

En la actualidad, los fenómenos urbanos de Tijuana se pueden percibir como bastante complejos y de trascendencia mundial. Si bien nunca ha dejado de ser una ciudad interesante, el municipio ha tenido que enfrentarse a problemas con creatividad y una escasa inversión pública nada proporcional al tamaño de los retos, principalmente por su condición migratoria

y de zona estratégica de transporte de mercancía por tierra entre México y Estados Unidos. Sus dos cruces fronterizos generan una atracción económica y migratoria disonante con el paisaje urbano. Sus lomas, cerros, arroyos y cañadas son constantemente ocupadas por la población, dando origen a una muy particular evolución de zonas de riesgo. Su movilidad presenta tendencias a empeorar, debido a la congestión vehicular, la acelerada tasa de motorización y la contaminación al aire asociada con dicho comportamiento. (PMDU, 2018)

La dinámica binacional es muy amplia, los temas fronterizos están siempre presentes en la agenda del gobierno federal, sin embargo, no se le ha dado seguimiento a la necesidad de crear instrumentos de planeación urbana que contemplen la región como transfronteriza. Que se refuerce la cooperación para la urbanización, tomando en cuenta principalmente el objetivo 11 de la Agenda 2030 para el desarrollo. Cambios en la planeación enfocados en el objetivo mejorarían no solo a la ciudad de Tijuana, los efectos también impactarían en San Diego, y mejorarían distintos aspectos que actualmente son esenciales para la dinámica binacional. Pero desde un escenario donde la brecha de la urbanización disminuiría. La movilidad de la población flotante se mantendría o en el mejor de los casos aumentaría, pero dentro de una ciudad con un desarrollo destinado a ser una de las fronteras más transitadas del mundo.

### **2.3 Atlas de la Región San Diego Tijuana**

Otro instrumento que se realiza conjuntamente por los gobiernos de manera binacional es el ATLAS de la Región Fronteriza San Diego – Baja California principalmente por el hecho de que ocupa un área geográfica única. La región presenta diversos paisajes, políticas, economías, lenguajes y cultura. Las personas y mercancía fluyen en forma regular a través de la frontera. Como se ha mencionado anteriormente, la región comparte recursos tales como agua, energía y productos agrícolas e industriales mediante una red de infraestructura que incluye carreteras, puertos de entrada terrestres (garitas internacionales), líneas de transmisión de energía y sistemas de distribución de agua. La región fronteriza San Diego – Baja California ofrece variadas oportunidades, particularmente oportunidades económicas en cuestión de manufactura, intercambio, comercio y turismo transfronterizo. El Atlas de la Región Fronteriza San Diego – Tijuana es un esfuerzo de colaboración entre la Asociación

de Gobiernos de San Diego (SANDAG) y el Instituto Metropolitano de Planeación de la Ciudad de Tijuana (IMPLAN). El atlas incluye diez mapas que muestran características naturales y humanas de la región. El objetivo del atlas es hacer énfasis en la interdependencia transfronteriza que prevalece en la región fronteriza San Diego – Baja California y al mismo tiempo ofrecer información para los planeadores, partes interesadas y encargados de políticas públicas. (ATLAS, 2014)

Adicionalmente a los gobiernos federales de los Estados Unidos y México, las áreas administrativas de la región California – Baja California corresponden a los estados de California y Baja California, así como de las jurisdicciones locales. La parte de la región dentro de California está compuesta por ciudades, incluyendo San Diego, Chula Vista, National City, La Mesa, Lemon Grove, Imperial Beach, Coronado, así como otras poblaciones no-incorporadas del Condado de San Diego. En el lado de Baja California la región comprende a las municipalidades de Tijuana, Tecate y Playas de Rosarito.

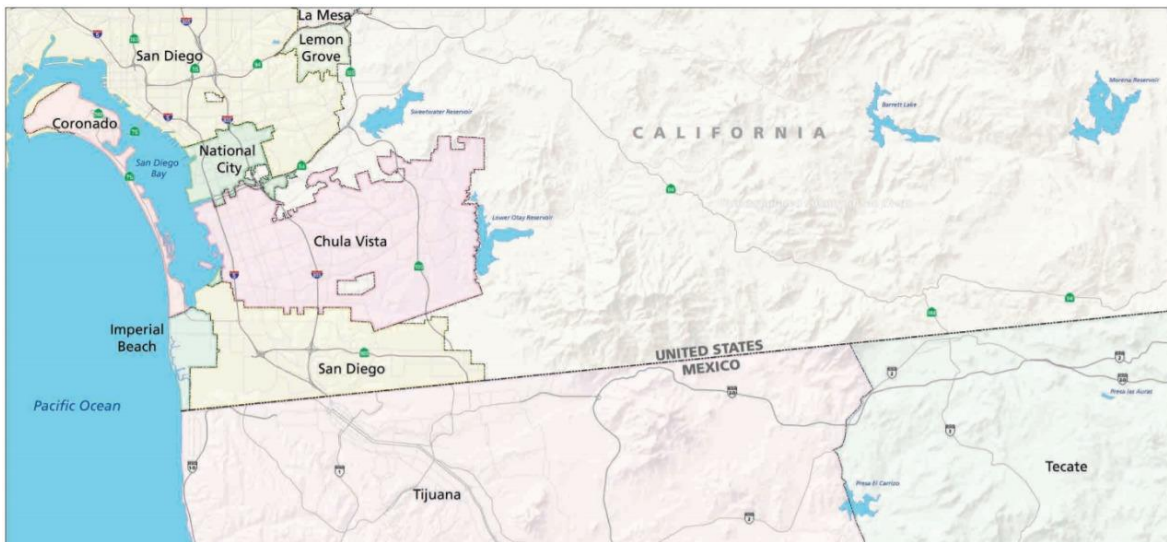
La importancia de un instrumento como el ATLAS para la planeación urbana, proviene principalmente de la densidad poblacional en ambos lados de la frontera la región fronteriza, en 2010 tenía una población de 4.8 millones de personas, la cual incluye 3.1 millones de personas en el Condado de San Diego y 1.8 millones en los municipios de Tijuana, Tecate y Playas de Rosarito. La densidad de población es mayor en Baja California que en el Condado de San Diego. Clusters de población densa se localizan en la porción este de Tijuana. Se han desarrollado nuevas zonas habitacionales en años recientes a lo largo de la autopista de México. La población en el Condado de San Diego está distribuida sobre una mayor área, con bolsos de densidades más altas localizados en el centro de San Diego y en National City. En contraste con Baja California, muy poca de la población se sitúa directamente cerca de la frontera, la cual es ocupada por desarrollos Industriales en Otay Mesa y espacios abiertos de conservación en las inmediaciones de la costa y hacia el este del condado. Al norte de la frontera, se notan los desarrollos residenciales en comunidades como Otay Mesa en la Ciudad de San Diego y en East Lake en la Ciudad de Chula Vista. (ATLAS, 2014)

Este documento resulta fundamental para la planeación urbana y de su revisión se pueden observar las características territoriales de la ciudad de Tijuana y la ciudad de San Diego, que es lo que tienen en común y como podría crearse un instrumento de planeación

transfronterizo. Este instrumento que pretende resaltar la interdependencia transfronteriza, también muestra todos los aspectos territoriales, urbanos y poblacionales que comparten, el cual podría ser de mucha utilidad para crear políticas públicas que se centren en los objetivos de la agenda para el desarrollo, principalmente el objetivo 11: Ciudades y comunidades sostenibles.

Adicionalmente a los gobiernos federales de los Estados Unidos y México, las áreas administrativas de la región California – Baja California corresponden a los estados de California y Baja California, así como de las jurisdicciones locales. La parte de la región dentro de California está compuesta por ciudades, incluyendo San Diego, Chula Vista, National City, La Mesa, Lemon Grove, Imperial Beach, Coronado, así como otras poblaciones no-incorporadas del Condado de San Diego. En el lado de Baja California la región comprende a las municipalidades de Tijuana, Tecate y Playas de Rosarito.

Mapa 1.0 Región Fronteriza Tijuana – San Diego



Región Fronteriza Tijuana – San Diego (ATLAS, 2014)

## 2.4 Gobierno e instituciones en Tijuana y San Diego

Ambas ciudades cuentan con los respectivos actores gubernamentales que se encargan de la planeación urbana y se encargan de realizar las acciones necesarias para sacar adelante

proyectos que resulten de suma importancia para mejorar las ciudades. A continuación, se presenta la descripción de las instituciones encargadas de la planeación urbana y el desarrollo en ambos lados de la frontera

Tabla. 2.0 Instituciones encargadas de la Planeación Urbana

Gobierno al que pertenece	Institución	Descripción
México	<b>IMPLAN</b>	(Instituto Municipal de Planeación de Tijuana) que desarrolla el Plan estratégico de la Zona Metropolitana de Tijuana-Tecate-Rosarito.
México	<b>SIDUE</b>	Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano del Estado) que se encarga de coordinar, planear y ejecutar obras de infraestructura y equipamiento en el Estado de Baja California.
México	<b>DAU</b>	La Secretaría de Desarrollo Territorial, Urbano y Ambiental mejorar el nivel de vida de los tijuaneños, a través de servicios públicos necesarios y de calidad, con más y mejor infraestructura
México y Estados Unidos	<b>COCEF</b>	(Comisión de Cooperación Ecológica Fronteriza) es una institución cuya función es preservar, proteger y mejorar la salud humana y el medio ambiente en la región fronteriza México-EE.UU
Estados Unidos	<b>NADBANK</b>	North American Development Bank) es una institución financiera cuyo propósito es funcionar como socio y catalizador bilateral en las comunidades a lo largo de la frontera entre México y Estados Unidos.
Estados Unidos	<b>CALTRANS</b>	(California Department of Transportation) es una Agencia del Gobierno enfocada en los sistemas de transporte y movilidad, con un componente para la planeación transfronteriza.
Estados Unidos	<b>SANDAG</b>	San Diego's Regional Planning Agency ) Este organismo público actúa como foro para la toma de decisiones regionales, hace planes estratégicos, obtiene y asigna recursos, entre otras labores. Este organismo toma en cuenta aspectos de planeación binacional.

**Fuente: Elaboración propia con información de las paginas oficiales de BCGOB y SANDAG**

Brenner argumenta que las instituciones deben de relacionarse y fortalecerse simultáneamente en ambos lados de la frontera ya que la manera de concebir el espacio fronterizo da forma al diseño institucional, principalmente a través de las funciones, y limitaciones. (Brenner, 1999) Además, las instituciones tienen un componente político territorial cuya escala puede ser mundial, nacional, local y regional. Por lo tanto, es necesario darles relevancia a las instituciones encargadas de la planeación urbana.

La organización encargada de la planeación urbana y la cual será analizada en este apartado es el Instituto Municipal de Planeación (IMPLAN por sus siglas) es un organismo público descentralizado de la administración pública municipal de Tijuana, Baja California. Dotado de personalidad jurídica y patrimonio propio, en los términos de los artículos 73 y 74 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Municipal del Estado de Baja California. Apoyo técnico al Ayuntamiento de Tijuana en el ejercicio en materia de Desarrollo Urbano. Proporcionando servicios a entidades públicas, privadas y organismos no gubernamentales en el desarrollo de proyectos.

El Instituto Metropolitano de Planeación de Tijuana (IMPLAN), tiene como objetivo actuar como un ente integrador de las funciones de planeación municipal, para vincular a los diferentes órganos y autoridades de los tres órdenes de gobierno, responsables de la formulación, instrumentación, control y evaluación de los planes y programas derivados del Sistema Estatal de Desarrollo. Entre sus funciones y atribuciones destacan las siguientes:

- Elaborar el Plan Estratégico Municipal y el Plan Municipal de Desarrollo.
- Levantar un inventario y elaborar un registro de la obra pública que se ejecute en el Municipio.
- Formular y proponer al Ayuntamiento políticas en materia de desarrollo urbano mediante la elaboración de planes, programas y normas técnicas necesarias respecto de infraestructura urbana, estructura vial, transporte, equipamiento y servicios públicos, para instrumentar la zonificación urbana, la preservación y restauración del equilibrio ecológico y la protección del ambiente de los centros de población, y definir los criterios de desarrollo urbano en la materia.
- Formular y proponer al Ayuntamiento los planes, programas y normas técnicas necesarias para la creación de reservas territoriales para el crecimiento, desarrollo y promoción de vivienda, así como de zonas sujetas a conservación y áreas de preservación ecológica.
- Formular las propuestas de zonificación urbana, así como las declaratorias de provisiones, usos, destinos y reservas de áreas y predios.

- Crear, actualizar, administrar y mantener los mecanismos para la operación del Sistema Municipal de Información Geográfica para la recopilación, concentración, procesamiento, resguardo, intercambio y difusión en su caso, de información con todos los sectores del municipio.
- Elaborar, evaluar y aprobar los proyectos de infraestructura urbana, estructura vial, transporte, equipamiento y servicios públicos.

El IMPLAN es una organización esencial para la ciudad de Tijuana, principalmente por su acelerado crecimiento y su muy activa dinámica binacional, como toda organización se conforma de una estructura, y por estructura organizacional se entiende como "la distribución a lo largo de varias líneas, de personas entre posiciones sociales que influyen en las relaciones de los papeles entre esta gente" (Blau, 1974) Una consecuencia de esta definición es la división del trabajo; a la gente se le dan diferentes tareas o puestos dentro de las organizaciones. Otra consecuencia es que las organizaciones tienen rangos o una jerarquía; las posiciones que ocupa cada funcionario tienen reglas y reglamentos que especifican, en diferentes grados, cómo deben comportarse los que ocupan estas posiciones.

Estas definiciones hacen referencia también a las interacciones humanas para la formación de estructuras, no sería posible la estructuración de una organización si no fuera por las interacciones humanas y los resultados de las mismas. Las estructuras son prácticas de las personas, y a su vez constituyen y reproducen las estructuras en diferentes espacios.

Una estructura puede ser un medio de control que se produce y recrea continuamente en la interacción. Sin embargo, forma esa configuración. Las estructuras se constituyen y son constituyentes. (Stewart, Hinings, & Greenwood, 1980) Es necesario también enfatizar que la estructura de una organización no queda fija, pues las personas que la conforman están en constantes cambios, la sociedad y las necesidades están en constante cambio por lo tanto las organizaciones y sus estructuras van a estar sujetas a estos cambios. no queda fija para siempre jamás. Más bien. configura lo que sucede en una organización, y a su vez es configurada por lo que sucede en la organización. Este punto enfatiza el hecho de que las organizaciones son conservadoras por naturaleza.

El IMPLAN por su parte tiende a sufrir un fuerte cambio cada que existe cambio de la administración política estatal y municipal, pues cada que hay elecciones estatales y municipales hay cambio de director, esto puede afectar el resultado de los esfuerzos del organismo por diversas situaciones. Por ejemplo, para el caso de la generación de políticas públicas, ya que usualmente cada administración busca completar estas tareas y muchas de las ocasiones tres años no resultan suficientes para una implementación exitosa. La estructura constituye las interacciones que tienen lugar dentro de las mismas, una estructura no se refiere a una conformidad total, pero si evita un comportamiento aleatorio. También puede hacer referencia a una conceptualización es muy similar de la estructura para situaciones tecnológicas, intercambios políticos e interpretaciones sociales dentro de las organizaciones.

Como Hall lo menciona, las estructuras organizacionales sirven tres funciones. Antes que todo, las estructuras tienen la intención de elaborar productos organizacionales y alcanzar objetivos organizacionales. En segundo lugar, las estructuras se diseñan para minimizar, o por lo menos regular, la influencia de las variaciones individuales sobre la organización. Las estructuras se imponen para asegurarse de que los individuos se ajustan a los requisitos de las organizaciones, y no viceversa. Por último, las estructuras son el ambiente donde se ejercita el poder (también las estructuras fijan o determinan qué puestos tienen poder en primer lugar), donde se toman decisiones (el flujo de información que entra en una decisión está determinado en gran parte por la estructura) y donde se desarrollan las actividades de las organizaciones -la estructura es la arena para las acciones organizacionales. (Hall, 1996 )

Las organizaciones que parecen muy sencillas al primer vistazo exhiben formas complejas. Las organizaciones locales de voluntarios, como el Club Rotario, las secciones sindicales y los clubes de jardinería, por lo general tienen comités de programas, publicidad, membresía, servicios a la comunidad, educación, finanzas y otros asuntos, todos con su estructura necesaria. Esta clase de organizaciones aseguran el control y coordinación de actividades en la misma forma que hacen sus contrapartes más complejas. En este caso el implan podría parecer una organización de baja complejidad, pues es una dependencia de gobierno, tiene una estructura que se ha mantenido por mucho tiempo y sus funciones son muy específicas, sin embargo, cada uno de los elementos que la componen le dan un grado más alto de complejidad. (Franklin & Krieger, 2011)

Para hablar de la complejidad que tiene esta organización gubernamental primero se analiza que es la complejidad en el tema de las organizaciones, el tema en sí se vuelve más complejo por el hecho de que partes individuales de una organización varían en su grado de complejidad.

La formalización no es un concepto neutro, en verdad el grado hasta el cual está formalizada una organización es una indicación de las perspectivas de quienes toman decisiones en ella respecto de los miembros organizacionales. Si se cree que los miembros son capaces de ejercer un juicio excelente y autocontrol la formalización será baja; si se les ve como incapaces de tomar sus propias decisiones y requerir un gran número de reglas para guiar su comportamiento, la formalización será grande. La formalización involucra el control organizacional sobre el individuo (Stewart, Dunkerkeley, & Keagan, 1980) así tiene un significado ético y político además de ser un componente estructural. La formalización de los procesos. En algunas áreas las reglas y procedimientos se detallan de manera minuciosa, mientras que en otras áreas existe poca formalización.

Tratándose del implan tiene un alto grado de formalización ya que los tramites corresponden al área del ayuntamiento y tienen que pasar por un proceso burocrático establecido en su normatividad. Por ejemplo, uno de los tramites que se hacen en IMPLAN es recibir estudios de impacto urbano, y responder con una evaluación concreta al estudio en el que se revisa si lo expuesto cumple con todas las condiciones necesarias para iniciar realizar una construcción. Todas las observaciones son expuestas y es necesario que se entregue nuevamente el estudio corregido esto se repite hasta que el estudio cumple con todos los requisitos que exige el IMPLAN.

La diferenciación vertical hace referencia al nivel de autoridad o número de jerarquías que determinan en la organización quién depende de quién, quién informa a quién cómo se vinculan las distintas divisiones y cuántas personas están al mando de otras (Robbins & Coulter, 2012) En los casos donde los niveles no representan una relación de autoridad, se sugiere analizar cómo se dan los ascensos y los cambios que el trabajo supone. Por otro lado, la diferenciación espacial hace referencia a la dispersión de lugares, oficinas o espacios de la organización que dependen de las funciones horizontales o verticales. (Hall, 1996 ) sugiere contar el número de ubicaciones donde una organización tiene oficinas o plantas. Algo útil

para hacer este análisis sería ver el número de ubicaciones y oficinas que tiene la organización, IMPLAN tiene un espacio propio en una zona muy recurrida de la ciudad de Tijuana, es una ubicación céntrica de fácil acceso, tanto vehicular como peatonal, el edificio es de dos plantas, en la planta baja se encuentra la recepción y la sala de estar, en la planta se encuentra la distribución de las oficinas, los funcionarios con los puestos más altos cuentan con oficina propia y los demás empleados con espacios tipo cubículos distribuidos por toda la planta.

El nivel de formalización hace referencia al grado de capacidad para la toma de decisiones que concede la organización al comportamiento de los individuos con respecto a su trabajo. Esto se puede incluso observar en las normas, procedimientos y otros medios definidos y explícitos que aseguran el cumplimiento de los propósitos de la organización, y que aseguran la continuidad de los trabajadores (Cuenú, 2011) La formalización puede ser un conjunto de parámetros de control organizacional que guían el comportamiento del individuo (Robbins & Coulter, 2012) Para el entendimiento de la formalización. (Rubio, 2009)

1. Respecto al puesto. Los roles y/o unidades de trabajo están concretamente definidas y/o escritas; los procedimientos están establecidos, hay claridad en las tareas necesarias para llevar a cabo las actividades y se socializan sistemáticamente los mismos en manuales de organización, descripciones de puestos u otros medios.

2. Respecto al flujo de trabajo. Las relaciones de autoridad son claras, han sido comunicadas y/o se encuentran por escrito y se conocen los canales de comunicación.

3. Respecto a las normas. Las normas internas junto con las sanciones para las desviaciones e incumplimientos, junto con las políticas que dan orientación o directrices sobre las actuaciones en un asunto determinado, están estipuladas.

Por último, la dimensión distribución del poder, atiende al grado en que se concentra el poder para tomar decisiones en un solo punto de la organización, o si se dispersa a otros (Robbins & Coulter, 2012)

Dentro del estudio de la complejidad existe la diferenciación horizontal, y se refiere a la forma en que están subdivididas las tareas desarrolladas por la organización. Se logra al contar el número de diferentes puestos que tiene la gente, ya sea que los puestos estén en

profesiones o trabajos especializados, o en trabajo especializado rutinario a través del conteo de los nombres de los puestos. También se mide la complejidad horizontal contando el número de divisiones, departamentos, o unidades dentro de una organización

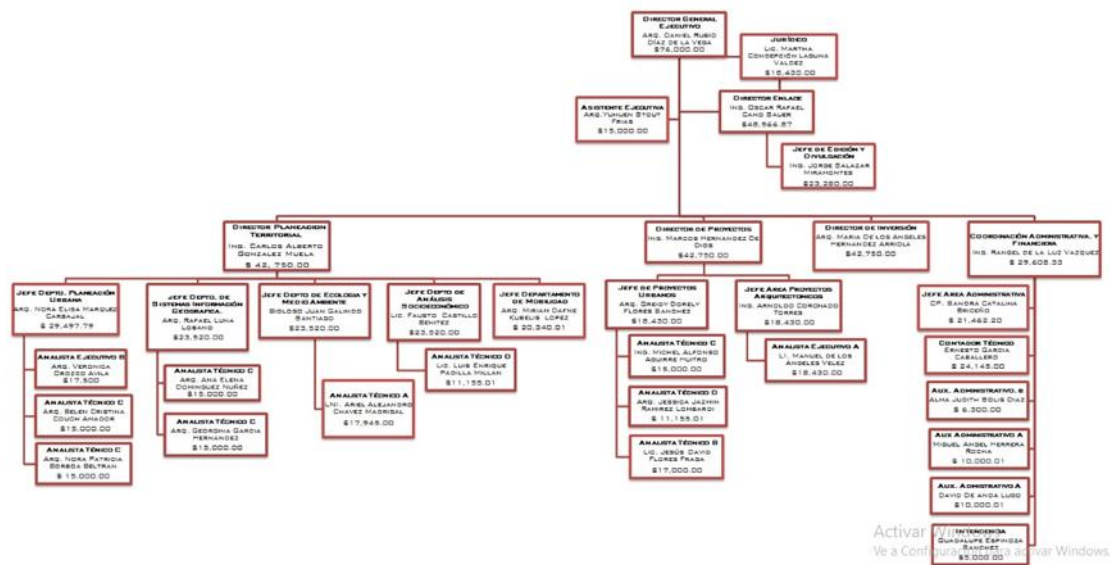
Complejidad es el grado de conocimiento necesario para elaborar los productos de un sistema. Se mide el grado de complejidad de una organización por el grado de educación de sus miembros. Mientras mayor sea la educación, más es la complejidad

Se basan en los sueldos o en la antigüedad, pero por lo general también se basan en la forma en que está dividido el trabajo o las funciones dentro de la organización. Mientras mayor es la división del trabajo, mayor es el nivel de complejidad horizontal.

Para argumentar que el IMPLAN corresponde a una diferenciación horizontal y que tiene un grado de complejidad se puede analizar el organigrama donde podemos observar que la ocupación del cargo de cada departamento corresponde a un grado de escolaridad y los sueldos están distribuidos según la complejidad de los cargos.

A continuación, se presenta el organigrama del IMPLAN:

Fig. 2.0 Organigrama IMPLAN



Fuente: IMPLAN, 2018

El organigrama describe cómo están distribuidos los puestos de trabajo por una jerarquía y departamentos especializados, cuenta con un director general ejecutivo, quien tiene como función el dirigir la organización y los proyectos del IMPLAN, en su área recae la responsabilidad de aprobar las propuestas que los demás departamentos compartan y aprobar las solicitudes externas de construcción, también se puede observar que es el funcionario con el sueldo más alta, con una diferencia muy grande al de los demás departamentos. El área que le sigue en la jerarquía es el departamento jurídico encargado de todos los asuntos referentes al marco legal del municipio y el estado. De estos departamentos se deslindan: Asistente ejecutiva, director de enlace y jefe de edición y divulgación. Después están los departamentos encargados de la gestión de proyectos: Planeación territorial con sus respectivas áreas de información y geografía, ecología y medio ambiente, análisis socioeconómico, movilidad, y análisis técnico. La dirección de proyectos divididos en urbanos y arquitectónicos y analistas técnicos, y por último el departamento de coordinación administrativa y financiera, el área cuenta con un jefe de área administrativa, contador técnico y auxiliar administrativo. Este organigrama no muestra a las personas que labora en la organización, pero no cuentan con un puesto de gestión de proyectos.

La urbanización es un proceso global, en los últimos decenios, el mundo ha experimentado un crecimiento urbano sin precedentes. Según datos de la ONU, En 2015, cerca de 4000 millones de personas vivía en ciudades y se prevé que ese número aumente hasta unos 5000 millones para 2030. Se necesita mejorar, por tanto, la planificación y la gestión urbanas. Para tener una visión global de la situación el IMPLAN ha trabajado en conjunto con ONU hábitat una organización de la ONU que tiene como objetivo que las ciudades pueden resolver muchos de los desafíos que enfrenta el mundo actual. Funciona como centro de excelencia e innovación, brindando ayuda a los países y ciudades a aprovechar las oportunidades que ofrece la urbanización. Presenta proyectos de alto impacto que combinan experiencia de clase mundial y conocimiento local, y proporcionan soluciones alcanzables, personalizables y escalables para los problemas de urbanización más difíciles. Busca garantizar que las ciudades se conviertan en motores inclusivos y asequibles del crecimiento económico, el desarrollo social y el cambio ambiental.

Las ciudades enfrentan desafíos demográficos, ambientales, económicos, sociales y espaciales sin precedentes. Ha habido un cambio exponencial hacia la urbanización, y se espera que 6 de cada 10 personas en el mundo residan en áreas urbanas para 2030. Más del 90 por ciento de este crecimiento tendrá lugar en África, Asia, América Latina y el Caribe. En ausencia de una planificación urbana efectiva, las consecuencias de esta rápida urbanización serán dramáticas. (ONU, 2019)

En muchos lugares del mundo, los efectos ya se pueden sentir: falta de viviendas adecuadas y crecimiento de barrios marginales, infraestructura inadecuada y desactualizada, ya sea carreteras, transporte público, agua, saneamiento o electricidad, aumento de la pobreza y el desempleo, seguridad y delincuencia, problemas, contaminación y problemas de salud, así como desastres naturales o provocados por el hombre mal gestionados y otras catástrofes debido a los efectos del cambio climático. La mentalidad, las políticas y los enfoques hacia la urbanización deben cambiar para que el crecimiento de las ciudades y las áreas urbanas se convierta en oportunidades que no dejen a nadie atrás. ONU-Hábitat, el programa de las Naciones Unidas para los asentamientos humanos, está al frente de ese cambio, asumiendo un liderazgo natural y un papel catalizador en los asuntos urbanos. (ONU Hábitat, 2019)

ONU-Hábitat está activa en más de 90 países de todo el mundo México es uno de ellos. ONU-Hábitat gestiona este trabajo a través de su sede (la Secretaría de ONUHábitat) en Nairobi, Kenia, así como a través de cuatro oficinas regionales, una para América Latina y el Caribe en Río de Janeiro, Brasil, uno para Asia y el Pacífico en Fukuoka, Japón, uno para los Estados Árabes en El Cairo, Egipto, y uno para África.

El trabajo de ONU-Hábitat depende de su relación con organizaciones cercanas con los gobiernos nacionales y locales, ayudando a las autoridades e instituciones a identificar y abordar sus necesidades específicas. (ONU hábitat 2019)

El producto de esta colaboración es el Plan Estratégico metropolitano que a su vez surge del Índice de Ciudades Prosperas (IPC), el análisis de monitoreo de la ciudad de Tijuana el cual reúne todos los elementos propuestos por ONU hábitat para seguir los objetivos de la Nueva Agenda Urbana y los objetivos de la Nueva Agenda para el Desarrollo Sostenible 2030, de acuerdo a los resultados y recomendaciones del IPC, el Plan Estratégico Metropolitano

presenta todas las acciones, a seguir para cumplir con la responsabilidad global del desarrollo urbano. Las estrategias de implementación del PEM serán analizadas a detalle más adelante.

En el otro lado de la frontera en la ciudad de San Diego la institución pública que lidera la planeación urbana es SANDAG la agenda pública sirve como foro para la toma de consenso; hace planes estratégicos; obtiene y asigna recursos; planifica, diseña y construye transporte público, y proporciona información sobre una amplia gama de temas relacionados con la calidad de vida de la región.

SANDAG se rige por una Junta de Directores compuesta por alcaldes, concejales y supervisores de cada uno de los 19 gobiernos locales de la región. cuenta con la asistencia de un personal, organizado por departamentos funcionales, con experiencia en una amplia gama de áreas profesionales, técnicas, comerciales y operativas.

Se presenta un informe anual el destaca los logros de SANDAG, con contenido personalizado para cada jurisdicción. Los miembros de la junta deberán presentar un informe anual a sus agencias miembro en una reunión pública de conformidad que incluya un resumen de las actividades por la agencia consolidada que incluye, entre otros, desarrollos de programas, actualizaciones de proyectos, cambios en los planes de gastos aprobados por los votantes y posibles medidas de votación. El Programa Legislativo es aprobado anualmente por la Junta Directiva. El programa incluye las políticas legislativas de la agencia y establece prioridades para la posible legislación federal y estatal y las actividades locales para el año calendario.

El Plan de Participación Pública de SANDAG está diseñado para informar e involucrar a los residentes de la región en el proceso de toma de decisiones en temas tales como crecimiento, transporte, gestión ambiental, vivienda, espacios abiertos, calidad del aire, energía, gestión fiscal, desarrollo económico y seguridad pública. (SANDAG, 2020)

Cuenta con participación en las reuniones de la Junta Directiva, con el Comité de Transporte, el Comité de Planificación Regional, el Comité de Fronteras y el Comité de Seguridad Pública de SANDAG, así como en otros grupos de trabajo técnicos y comités que coinciden con las especificaciones necesarias para cumplir con los objetivos que tiene la junta.

Tanto SANDAG como el IMPLAN tienen la facultad de liderar los procesos de planeación urbana, tomando en cuenta las necesidades de ambas ciudades y los procesos de cambios y

transformaciones que requiera la región fronteriza. Una organización se compone de personas que realizan funciones específicas, al volverse un conjunto se tiene que tomar en cuenta que todas las personas que participen tienen su propia personalidad y al trabajar en conjunto se genera también una personalidad organizacional y esto se ve reflejado en la producción de los instrumentos que genera. A su vez estos instrumentos van a reflejar las principales características de las ciudades siendo en este caso ciudades fronterizas los instrumentos deberán atender ese elemento que caracteriza a Tijuana y San Diego. En ese sentido deben considerar reforzar sus mecanismos de cooperación transfronteriza desde su capacidad de acción como organizaciones y que alcance podrían alcanzar a ejercer si se crean instrumentos de acción con un enfoque organizacional transfronterizo. A pesar de que tanto SANDAG como IMPLAN son organizaciones que lideran la planeación urbana aún no existe una sinergia que entre ambos que impacte la región. Su relación y si cooperación se limita a cuestiones que tienen más relación con el cruce de fronteras que el de una región transfronteriza. No se toma en cuenta a la población como una población flotante si no que solo se contabiliza a las personas que cruzan la frontera.

En este caso podría ser de mucha efectividad crear dentro de cada una de las organizaciones una oficina binacional que tenga como función específica resolver cuestiones transfronterizas y mantener la comunicación y el trabajo en conjunto entre ambos gobiernos, como tema primordial está el desarrollo de las ciudades sostenibles. Ya se tienen apoyo y antecedentes por parte de ONU Habitat para iniciar proyectos que tengan efectividad en la región.

## **CAPÍTULO 3 AGENDA 2030 OBJETIVOS DEL DESARROLLO SOSTENIBLE, UNA RESPONSABILIDAD COMPARTIDA.**

Los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) constituyen un llamamiento universal a la acción para poner fin a la pobreza, proteger el planeta y mejorar las vidas y las perspectivas de las personas en todo el mundo. En 2015, todos los Estados miembros de las Naciones Unidas aprobaron 17 objetivos como parte de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, en la cual se establece un plan para alcanzar los objetivos en 15 años.

En los últimos años se ha visto progreso en muchos lugares, pero, en general, las medidas encaminadas a lograr los objetivos todavía no avanzan a la velocidad ni en la escala necesarias. El año 2020 debe marcar el inicio de una década de acción ambiciosa a fin de alcanzar los objetivos para 2030.

Dado que solo quedan diez años para alcanzar los Objetivos de Desarrollo Sostenible, en la Cumbre sobre los ODS celebrada en septiembre de 2019, los líderes mundiales solicitaron un decenio de acción y resultados en favor del desarrollo sostenible, y prometieron movilizar la financiación, mejorar la aplicación a nivel nacional y reforzar las instituciones para lograr los Objetivos en la fecha prevista, el año 2030, sin dejar a nadie atrás. (ONU hábitat, 2018)

En ese sentido la ONU en la Agenda para el Desarrollo hace un llamado para que todos los sectores de la sociedad se movilizan en favor de una década de acción en tres niveles: acción a nivel mundial para garantizar un mayor liderazgo, más recursos y soluciones más inteligentes con respecto a los Objetivos de Desarrollo Sostenible; acción a nivel local que incluya las transiciones necesarias en las políticas, los presupuestos, las instituciones y los marcos reguladores de los gobiernos, las ciudades y las autoridades locales; y acción por parte de las personas, incluidos la juventud, la sociedad civil, los medios de comunicación, el sector privado, los sindicatos, los círculos académicos y otras partes interesadas, para generar un movimiento imparable que impulse las transformaciones necesarias. Es decir, se necesita ir de lo internacional a la local para lograr cambios efectivos que tengan resultados favorables que se vean reflejados en las sociedades.

El siguiente esquema muestra de forma general los temas a tratar en este capítulo partiendo de los Objetivos para el Desarrollo de la Agenda 2030, haciendo especial énfasis en el

objetivo 11 y los organismos que lideran los esfuerzos por alcanzar las metas, así como la nueva agenda urbana y el Índice de Ciudades prosperas el documento que se aplica directamente en la ciudad de Tijuana con un enfoque específico del objetivo 11.

Fig. 3.0 Objetivos del Desarrollo Sostenible Agenda 2030



Fuente: Elaboración Propia

**3.1 Objetivo 11: Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles**

El objetivo 11 de la Agenda para el Desarrollo Sustentable busca lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles. La mitad de la humanidad, unos 3.500 millones de personas, viven actualmente en ciudades, y esta cifra seguirá en aumento. (ONU, 2019) En algún punto para la mayoría de las personas el futuro será urbano, las soluciones a algunos de los principales problemas a que se enfrentan los seres humanos la pobreza, el cambio climático, la asistencia sanitaria y la educación deben encontrarse en la vida de la ciudad.

La desigualdad en las ciudades es motivo de gran preocupación. Hay 828 millones de personas que viven en barrios marginales y esta cifra sigue aumentando. Los niveles de consumo de energía y de contaminación en las zonas urbanas son también preocupantes. Aunque las ciudades ocupan solo el 3% de la superficie terrestre, representan entre un 60% y un 80% del consumo de energía y el 75% de las emisiones de carbono. (ONU, 2019)

Muchas ciudades son también más vulnerables al cambio climático y a los desastres naturales debido a su elevada concentración de personas y su ubicación, por lo que reforzar la resiliencia urbana es crucial para evitar pérdidas humanas, sociales y económicas.

Según el concepto que presenta la ONU (1987) sobre el desarrollo sostenible significa satisfacer las necesidades del presente sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras para satisfacer sus propias necesidades.

Por lo tanto, una ciudad sostenible sería aquella que lograra proporcionar una mejor calidad de vida, al mismo tiempo que reduce su huella ambiental y garantiza las necesidades de las generaciones futuras, sin comprometer a los recursos naturales.

Como se expuso anteriormente las ciudades prometen ser el futuro del mundo, al menos en cuanto a asentamientos y punto de movilidad por lo tanto se han convertido en principales puntos tanto de distribución como de consumo de bienes y servicios, sin embargo, muchas ciudades consumen mucho más de los mismos recursos que generan y agotan su reserva de recursos anuales mucho antes de lo establecido. Según la página Global Footprint Network, la humanidad agotara el 20 de agosto del 2020 toda la reserva de recursos naturales previstos para el año 2020. Nuestro planeta y la vida en él está enfrentado a innumerables desafíos como la urbanización, la globalización, el cambio climático, por lo que las ciudades necesitan transformarse.

Es por eso que el objetivo 11 concentra su atención en proponer metas que ayuden a cumplirlo y que mejoren la calidad de vida de las personas que habitan en ciudades, utilizando como principal el desarrollo sostenible y que en el ámbito de la administración pública se sea consciente de la necesidad de contribuir para conseguir un equilibrio entre el entorno y los recursos naturales.

A continuación, se presentan las metas a lograr del objetivo con la finalidad de contextualizar todo aquello que los gobiernos deben tomar en cuenta y puntualizar al momento de crear alternativas sostenibles para el desarrollo de las ciudades:

11.1 De aquí a 2030, asegurar el acceso de todas las personas a viviendas y servicios básicos adecuados, seguros y asequibles y mejorar los barrios marginales

11.2 De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad

11.3 De aquí a 2030, aumentar la urbanización inclusiva y sostenible y la capacidad para la planificación y la gestión participativas, integradas y sostenibles de los asentamientos humanos en todos los países. (Habitat, 2013)

11.4 Redoblar los esfuerzos para proteger y salvaguardar el patrimonio cultural y natural del mundo

11.5 De aquí a 2030, reducir significativamente el número de muertes causadas por los desastres, incluidos los relacionados con el agua, y de personas afectadas por ellos, y reducir considerablemente las pérdidas económicas directas provocadas por los desastres en comparación con el producto interno bruto mundial, haciendo hincapié en la protección de los pobres y las personas en situaciones de vulnerabilidad

11.6 De aquí a 2030, reducir el impacto ambiental negativo per cápita de las ciudades, incluso prestando especial atención a la calidad del aire y la gestión de los desechos municipales y de otro tipo

11.7 De aquí a 2030, proporcionar acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles, en particular para las mujeres y los niños, las personas de edad y las personas con discapacidad

11.a Apoyar los vínculos económicos, sociales y ambientales positivos entre las zonas urbanas, periurbanas y rurales fortaleciendo la planificación del desarrollo nacional y regional

11.b De aquí a 2030, aumentar considerablemente el número de ciudades y asentamientos humanos que adoptan e implementan políticas y planes integrados para promover la inclusión, el uso eficiente de los recursos, la mitigación del cambio climático y la adaptación a él y la resiliencia ante los desastres, y desarrollar y poner en práctica, en consonancia con el Marco de Sendai para la Reducción del Riesgo de Desastres 2015-2030, la gestión integral de los riesgos de desastre a todos los niveles

11.c Proporcionar apoyo a los países menos adelantados, incluso mediante asistencia financiera y técnica, para que puedan construir edificios sostenibles y resilientes utilizando materiales locales.

Son 193 países los que han decidido ratificar la Agenda 2030, entre ellos Estados Unidos, tanto países de alto nivel de desarrollo como países en vías de desarrollo se verán comprometidos a una serie de deberes que tendrán que tratar de cumplir para alcanzar esta meta. Países con alto nivel de interdependencia como Estados Unidos y México tienen además la obligación de trabajar de manera conjunta para alcanzar estos objetivos, principalmente por la gran dinámica diaria, En el caso de la Región transfronteriza el flujo de población que viaja entre una ciudad a otra es muy grande se y se necesitan planes conjuntos para lograr llevar a cabo los objetivos.

A pesar de los esfuerzos el informe de los Objetivos de Desarrollo Sostenible identifica muchas áreas que necesitan una atención colectiva urgente que si bien el informe es general y a nivel global son elementos que también afectan a la región transfronteriza Tijuana- San Diego. Por lo tanto, el informe destaca las áreas que pueden impulsar el progreso en todos los 17 ODS: la financiación; la resiliencia; las economías sostenibles e inclusivas; instituciones más eficaces; las medidas locales; un mejor uso de los datos; y un aprovechamiento de la ciencia, la tecnología y la innovación con mayor enfoque en la transformación digital. (ONU,2019)

La rápida urbanización resulta en una cantidad creciente de habitantes de barrios marginales, así como infraestructuras y servicios inadecuados y sobrecargados (tales como la recolección

de desechos, los sistemas de agua y saneamiento, las carreteras y el transporte), lo que empeora la contaminación atmosférica y genera una expansión urbana no planificada.

El acceso al transporte público está aumentando, pero es necesario avanzar más rápidamente en las regiones en desarrollo. El transporte público es un servicio esencial para la población urbana y un catalizador para el crecimiento económico y la inclusión social. (ONU, 2018) Además, con un número creciente de personas que se trasladan a las zonas urbanas, el uso del transporte público ayuda a mitigar la contaminación atmosférica y el cambio climático. Según datos obtenidos de 227 ciudades en 78 países, en el año 2018, el 53% de la población urbana tenía acceso conveniente al transporte público (definido como residir a una distancia de hasta 500 metros a pie de una parada de autobús o sistema de transporte de baja capacidad, o a mil metros de una terminal de ferrocarril o transbordador). En la mayoría de las regiones, el número de personas que utilizan el transporte público aumentó en casi un 20% entre los años 2001 y 2014. En algunas regiones de poco acceso, los métodos de transporte informal están ampliamente disponibles y, en muchos casos, proporcionan un transporte fiable. Es necesario redoblar los esfuerzos para garantizar que el transporte sostenible esté al alcance de todos, en particular de las poblaciones vulnerables como mujeres, niños, personas de edad y personas con discapacidades (ONU hábitat, 2019)

Si bien estos datos ofrecen un panorama global, Tijuana y San Diego son ciudades que están en constante crecimiento y coinciden con las descripciones anteriores, la concentración. En Tijuana y San Diego se debe analizar el panorama mundial sobre la movilidad de personas como uno de los desafíos más grandes, porque deben adaptarse a la idea del crecimiento de habitantes y con ello el número de traslados. El desplazamiento de los millones de habitantes en la región transfronteriza es una variante en su calidad de vida y afronta los retos de gobernabilidad y fortaleza en las instituciones. Con esto es necesario que inicie un nuevo modelo que integre los sistemas de transporte y de movilidad que otorgue prioridad a la necesidad de una ciudad sustentable.

Ante esta realidad surge la necesidad de la creación del PIMUS: Planes Integrales de Movilidad Urbana Sustentable una estrategia que busca integrar la movilidad en los planes

de desarrollo urbano y desarrollo económico a nivel municipal, para que se agilicen los traslados de personas a través de diferentes modos de transporte. Actualmente en la ciudad de Tijuana el PIMUS se encuentra en fase de diagnóstico. Será necesario esperar la fase de publicación e implementación para empezar a ver resultados.

Otro tema importante que afecta a la región es que los residuos municipales están aumentando, lo que destaca la creciente necesidad de invertir en infraestructura urbana. (ONU Hábitat, 2018) Es urgente que los gobiernos de Tijuana y San Diego prioricen invertir en infraestructura de gestión de desechos para mejorar el manejo de los residuos sólidos en la región. El último diagnóstico de residuos sólidos fue en el año 2010 por lo que es urgente una actualización en el tema. En demasiadas ciudades la contaminación del aire se ha convertido en un peligro inevitable para la salud y en la Región Tijuana – San Diego no habrá una excepción esto ya se puede ver en los resultados del Índice de Ciudades Prósperas donde denomina como débil la calidad del aire en Tijuana. Los espacios públicos abiertos hacen que las ciudades sean más inclusivas, pero muchos habitantes no se encuentran a una distancia a la que puedan acceder a ellas a pie. Una ciudad debe estar conformada por una matriz conectiva de calles y espacios públicos sobre la que descansa todo lo demás. Los espacios públicos inadecuados, mal diseñados o privatizados vuelven a la ciudad cada vez más segregada. La inversión en redes de calles y espacios públicos abiertos mejora la productividad urbana, los medios de vida y el acceso a los mercados, los empleos y los servicios públicos, en particular en países donde más de la mitad de la fuerza laboral urbana es informal. (ONU, 2019)

En la Región Tijuana - San Diego Existe una gran posibilidad de que existan cambios efectivos y avances positivos en la línea de los objetivos del Desarrollo Sostenible. Pero es importante que las instituciones creen instrumentos apegados a la realidad de la región y de la población. Que busquen solucionar las necesidades básicas e inmediatas utilizando siempre el enfoque sostenible para la región. Que las acciones no queden en simulaciones, si no que sean aplicables y que los privilegios no sean para unos cuantos. Es necesario el diseño de una estructura de gobierno funcional, con jerarquías y líneas de autoridad adecuadas con un enfoque de los ODS ya que esto puede ser la gran diferencia, por lo que la pregunta es en

qué áreas de los gobiernos estatal y municipal debería colocarse la operación y seguimiento de los ODS.

Una ciudad sostenible necesita reinventar los entornos urbanos para mejorar la ocupación y permitir estilos de vida sostenibles, necesita invertir en servicios de los ecosistemas para mejorar la calidad del aire, los ecosistemas acuáticos, la agricultura y la silvicultura, la polinización y los micro hábitats urbanos. De acuerdo con datos de 2018 de ONU Habitat, de 220 ciudades en 77 países pocas son las ciudades han podido implementar un sistema de espacios públicos abiertos que cubra zonas urbanas enteras, es decir, que esté al alcance de todos los habitantes. Los resultados muestran que la proporción media de la población que se encuentra a poca distancia (400 metros o menos) de un espacio público abierto es de alrededor del 31%, con enormes variaciones entre las ciudades (desde un mínimo de 5% a un máximo de 90%). Un porcentaje bajo no significa necesariamente que una proporción inadecuada de las tierras sea un espacio público abierto, sino que la distribución de tales espacios en la ciudad es desigual. (ONU, 2019)

En la región transfronteriza Tijuana - San Diego es necesario tomar en cuenta todas las metas del objetivo 11 y utilizar todos los recursos posibles para alcanzar el objetivo de ciudades sostenibles, utilizando la cooperación transfronteriza como la mejor alternativa para la creación de instrumentos, planes, y estrategias que ayuden a crear un futuro sostenible. Principalmente porque el desarrollo sustentable no es de interés local, sino que es una necesidad que excede fronteras. La región Tijuana- San Diego es una de las regiones transfronterizas más activas, con mayor desarrollo e interdependencia por lo que los esfuerzos de los gobiernos deberían considerar esto al momento de crear las estrategias y alternativas.

### **3.2 ONU hábitat**

El Programa de las Naciones Unidas, ONU-Hábitat es la agencia de las Naciones Unidas para los asentamientos humanos y el desarrollo de la urbanización. Tiene el mandato de la Asamblea General de la ONU para promover pueblos y ciudades social y ambientalmente sostenibles con el objetivo de proporcionar un refugio adecuado para todos.

A medida que las ciudades continúan su crecimiento exponencial, se establecen tendencias sociales, políticas culturales y ambientales, en el mundo, la urbanización sostenible es uno de los retos más grandes con lo que se ha encontrado la sociedad y la comunidad global en el último siglo. Hoy en día, alrededor del 55 % de la población mundial, 4200 millones de habitantes, vive en ciudades. Se cree que esta tendencia continuará. En 2050, la población urbana se duplicará, y casi 7 de cada 10 personas vivirán en ciudades. (BANCO MUNDIAL, 2020) Las ciudades además son el centro de producción de muchas empresas, en las ciudades se encuentran los centros médicos más avanzados, los centros de estudio, los centros económicos etc., por lo que es necesario que se tomen en cuenta los esfuerzos de las organizaciones que buscan desarrollar estrategias para que logre implementar el desarrollo sustentable, por su parte ONU-Hábitat tiene el mandato de hacer una diferencia para mejor.

Sin embargo, el ritmo y la magnitud de la urbanización plantea desafíos, como satisfacer la creciente demanda de viviendas asequibles, de sistemas de transporte bien conectados y de otros tipos de infraestructuras y servicios básicos, así como de empleo, en particular para los casi 1000 millones de pobres que viven en asentamientos urbanos informales para estar cerca de las oportunidades. Los conflictos van en aumento, lo que lleva a vivir en zonas urbanas al 60 % de las personas desplazadas por la fuerza. (BANCO MUNDIAL, 2020)

Los objetivos de ONU-hábitat son:

1. Identificar temas clave y áreas de enfoque para el trabajo normativo y político de ONU-Hábitat;
2. Revisar las principales tendencias relacionadas con los asentamientos humanos y la urbanización;
3. Examinar las normas y estándares mundiales en asentamientos humanos y urbanización sostenible;
4. Adoptar resoluciones, declaraciones, recomendaciones, decisiones formales, informes y otros documentos relacionados con la visión estratégica y la orientación política de acuerdo con su mandato;

5. Recomendar estrategias para la implementación coherente de las dimensiones de los asentamientos urbanos y humanos de la Agenda 2030, la Nueva Agenda Urbana y otras agendas globales, incluida la labor del Sistema de las Naciones Unidas;
6. Examinar y aprobar el plan estratégico de ONU-Hábitat, que preparará la Junta Ejecutiva;
7. Revisar el informe cuatrienal del Secretario General sobre la implementación de la Nueva Agenda Urbana.

La manera en la que ONU-hábitat busca impactar de manera positiva en los países donde tiene alcance es por medio de instrumentos de análisis, creados específicamente para identificar las debilidades urbana de las ciudades más crecientes, tomando en cuenta también los objetivos de la Agenda Urbana. Tijuana es una de las ciudades seleccionadas por ONU hábitat para realizar este tipo de diagnósticos, el resultado es el Índice de ciudades Prosperas el cual será analizado adelante más a detalle. (Habitat, 2013)

Se esperaría que por su parte San Diego también contara con un índice realizado bajo los mismos parámetros que el IPC, para dar continuidad a las necesidades de la región transfronteriza sin embargo no es así pues Estados Unidos a pesar de tener un lugar de participación en ONU-Habitad no tiene ninguna intervención al momento de este carácter.

### **3.3 Nueva Agenda Urbana**

La Nueva Agenda Urbana es un instrumento producto de los esfuerzos de ONU hábitat que busca plantean los lineamientos de un ideal común para lograr un futuro mejor y más sostenible, en el que todas las personas gocen de igualdad de derechos y de acceso a los beneficios y oportunidades que las ciudades pueden ofrecer, y en el que la comunidad internacional reconsidere los sistemas urbanos y la forma física de nuestros espacios urbanos como un medio para lograrlo.

Siguiendo con la línea en la que vivimos en un mundo en el que la urbanización se ha vuelto un componente vital para el desarrollo de los países, se necesitan cuantos más instrumentos posibles para alcanzar las metas de la agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, se ha

llegado al punto decisivo en el que las ciudades pueden llegar a ser fuentes de soluciones a los que se encuentra en el mundo actual, problemas sociales, económicos, políticos culturales etc. La Región Transfronteriza de Tijuana y San Diego es un ejemplo claro de cooperación e interdependencia donde la dinámica de ambas ciudades ha logrado el aumento de la cooperación binacional en ámbitos mayormente políticos y económicos. Si está bien planificada y bien gestionada, la urbanización puede ser un instrumento poderoso para lograr el desarrollo sostenible, tanto en los países en desarrollo como en los países desarrollados

La Nueva Agenda Urbana incorpora un nuevo reconocimiento de la correlación entre la buena urbanización y el desarrollo. Subraya los vínculos entre la buena urbanización y la creación de empleo, las oportunidades de generar medios de subsistencia y la mejora de la calidad de vida, que deberían incluirse en todas las políticas y estrategias de renovación urbana. Esto pone aún más de relieve la conexión entre la Nueva Agenda Urbana y la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, en particular el Objetivo 11, que trata de las ciudades y comunidades sostenibles. (Closs, 2017)

Nueva Agenda Urbana tiene como objetivo ayudar a poner fin a la pobreza y al hambre en todas sus formas y dimensiones, reducir las desigualdades, promover un crecimiento económico sostenido, inclusivo y sostenible, lograr la igualdad de género y el empoderamiento de todas las mujeres y las niñas a fin de aprovechar plenamente su contribución vital al desarrollo sostenible, mejorar la salud y el bienestar humanos, fomentar la resiliencia y proteger el medio ambiente.

Apoyar a los organismos encargados de la planeación urbana de lograr ciudades y asentamientos humanos donde todas las personas puedan gozar de igualdad de derechos y oportunidades, con respeto por sus libertades fundamentales, guiados por los propósitos y principios de la Carta de las Naciones Unidas, incluido el pleno respeto del derecho internacional. (ONU , La Agenda 2030 y los objetivos del desarrollo sostenible, 2018)

La Agenda Urbana se compromete a proveer herramientas para que la planeación urbana se encargue de mediante sus políticas urbanas cumplir con las metas del objetivo 11 por lo tanto la agenda urbana:

a) Reorientará la manera de planificar, financiar, desarrollar, administrar y gestionar las ciudades y los asentamientos humanos, reconociendo que el desarrollo urbano y territorial sostenible es un elemento indispensable para alcanzar el desarrollo sostenible y la prosperidad para todos;

b) Reconocerá la función rectora de los Gobiernos nacionales, según proceda, en la definición y aplicación de políticas urbanas inclusivas y eficaces y leyes para el desarrollo urbano sostenible, así como las contribuciones igualmente importantes de los gobiernos subnacionales y locales, de la sociedad civil y otros interesados pertinentes, de manera transparente y responsable;

c) Adoptará enfoques de desarrollo urbano y territorial sostenibles e integrados, centrados en las personas, que tengan en cuenta la edad y el género, mediante la aplicación de políticas, la formulación de estrategias, la creación de capacidad y la adopción de medidas a todos los niveles, sobre la base de factores impulsores del cambio fundamentales, a saber:

i) La elaboración e implementación de políticas urbanas en el nivel adecuado, por ejemplo, el establecimiento de asociaciones locales y nacionales y de múltiples interesados, la creación de sistemas integrados de ciudades y asentamientos humanos, y la promoción de la cooperación entre todos los niveles de gobierno para poder lograr un desarrollo urbano sostenible e integrado;

ii) El fortalecimiento de la gobernanza urbana, con instituciones sólidas y mecanismos que empoderen e incluyan a los interesados de las zonas urbanas, así como mecanismos de control adecuados, que faciliten una mayor previsibilidad y coherencia en los planes de desarrollo urbano para promover la inclusión social, un crecimiento económico sostenido, inclusivo y sostenible, y la protección del medio ambiente;

La agenda urbana reúne a los órganos y las organizaciones internacionales y regionales, incluidos los del sistema de las Naciones Unidas y los acuerdos ambientales multilaterales, los asociados para el desarrollo, las instituciones financieras internacionales y multilaterales,

los bancos regionales de desarrollo, el sector privado y otras partes interesadas, a que mejoren la coordinación de sus estrategias y programas de desarrollo urbano y rural para aplicar un enfoque integrado a la urbanización sostenible, y así generalizar la aplicación de la Nueva Agenda Urbana. (ONU, 2018)

En este sentido, se expone la necesidad de mejorar la coordinación y la coherencia a nivel de todo el sistema de las Naciones Unidas en la esfera del desarrollo urbano sostenible, en el marco de la planificación estratégica, la implementación y la presentación de informes en todo el sistema, como se destaca en el párrafo 88 de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible. Es necesario que los Estados a que se abstengan de promulgar y aplicar medidas unilaterales de tipo económico, financiero o comercial que no sean compatibles con el derecho internacional y la Carta de las Naciones Unidas y que impidan la plena consecución del desarrollo económico y social, en particular en los países en desarrollo. Construir la estructura de gobernanza urbana: establecer un marco de apoyo.

En el marco de la integración de la Nueva Agenda Urbana a la planificación de las ciudades se realizó una campaña en 2018 que tenía como finalidad promover el desarrollo integral y sostenible de las aglomeraciones urbanas mediante la consolidación de un espacio de intercambio y aprendizaje entre líderes locales de una misma área metropolitana. En esta campaña participo la Región Tijuana – San Diego como un área metropolitana conjunta que comparte diversas características, luego de una sesión en la que se reunieron los representantes de ambas ciudades para discutir y promover nuevas estrategias se llegó a la conclusión de que era urgente impulsar la Visión Triple 0 (Cero muertes por accidentes de tránsito, Cero emisiones, Cero exclusiones), el desarrollo de una nueva movilidad compartida y la utilización de datos. Sin embargo según datos del municipio las muertes por accidente de tránsito en Tijuana aumentaron en un 20% el año pasado y en el caso de San Diego se reportaron un total de 49,090 accidentes en el 2019, según datos del portal de información del gobierno de San Diego. Lo que demuestra que aún no se ha implementado una estrategia que logre cumplir con la meta de Visión Triple 0. Es necesario que se incremente el trabajo conjunto de forma permanente y que se adopten las aportaciones que se presentan y se sugieren en la Nueva Agenda Urbana.

En este caso la Región Tijuana San Diego es aceptada como transfronteriza ante los parámetros de ONU hábitat y de la Nueva agenda urbana, deben implementar ejes de acción partiendo una modalidad integral, no como ciudades aisladas con problemas de urbanización aislados. El ejercicio realizado por ONU hábitat en 2018 debería de ser un proyecto permanente para ambos gobiernos y para las instituciones encargadas de la planeación urbana. Esto podría ser un parteaguas a mejorar y fortalecer la cooperación transfronteriza para el desarrollo sostenible.

### **3.4 Enfoque integral del desarrollo urbano**

Aquí se presenta el componente del CPI como una herramienta estratégica que brinda datos e información para tomar acciones específicas, de acuerdo con el contexto de cada demarcación, al medir e identificar el progreso, fortalezas y áreas de oportunidad en cada una de las seis dimensiones de prosperidad (Productividad, Infraestructura de Desarrollo, Calidad de Vida, Equidad e Inclusión Social, Sostenibilidad Ambiental, y Gobernanza y Legislación Urbana) y sus 22 sus dimensiones.

El Índice de Ciudades Prósperas tiene el potencial de revertir las disparidades regionales y plantear pautas para una política nacional de desarrollo urbano. También ofrece la posibilidad de repensar las ventajas comparativas de las ciudades bajo la mira de un sistema integral de centros urbanos, y de esta manera potenciar las oportunidades de cada una de ellas. El CPI es una herramienta de gran utilidad para la toma de decisiones, que beneficia la prosperidad compartida en las ciudades. Es, sin lugar a duda, la herramienta más relevante para hacer común y accesible el Objetivo de Desarrollo Sostenible urbano.

En la primera etapa de esta iniciativa se realizó el cálculo del CPI en 153 municipios del país, con el fin de realizar un análisis de la prosperidad y encontrar oportunidades para mejorar la calidad de vida de los acreditados en esas demarcaciones. Esto convirtió a México en el país que cuenta con más diagnósticos de este tipo a nivel mundial y lo posiciona como un líder en los esfuerzos por generar información confiable y comparable para la formulación y análisis de políticas públicas. (Moreno, 2018).

El Índice de las Ciudades Prósperas (CPI, por sus siglas en inglés) forma parte de la Iniciativa de las Ciudades Prósperas, y ha sido diseñado íntegramente por ONU-Habitat. Es una herramienta de medición que permite identificar oportunidades y desafíos en las ciudades, para apoyar la toma de decisiones de política pública en diferentes ámbitos de gobierno. Además, la evidencia que brinda el CPI apoya la priorización de proyectos, promueve la rendición de cuentas y contribuye al monitoreo de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible y de la Nueva Agenda Urbana. El CPI es una metodología que tiene una doble función: es una plataforma de comparación global a través de la cual las ciudades pueden valorar su situación comparando su índice con los resultados de otras urbes del mundo y, al mismo tiempo, es una herramienta estratégica de toma de decisión en política pública local. Promueve un modelo de urbanización sostenible que es universal, toma en cuenta las necesidades y particularidades contextuales de cada ciudad. (Moreno, 2018)

Bajo la necesidad de que se creen instrumentos y estrategias que permitan a las ciudades alcanzar las metas establecidas en el objetivo 11 de la agenda el CPI promueve un modelo de urbanización más sostenible, al ofrecer un panorama integral del desarrollo urbano, articulado en seis dimensiones y 20 subdimensiones. Busca ampliar la comprensión de múltiples fenómenos sociales, económicos e institucionales de forma simultánea. De ese modo, es posible generar información útil que permita a los tomadores de decisiones tener una visión integral de la problemática de las ciudades, entender posibles consecuencias de las políticas urbanas, y orientar el diseño de políticas públicas.

Para lograr lo anterior, un primer paso es determinar niveles de intervención de política pública para cada uno de los indicadores, subdimensiones y dimensiones de prosperidad urbana: priorizar los peores resultados, fortalecer los resultados moderados, y consolidar los resultados sólidos. (IPC, 2018)

### **3.5 Índice de Ciudades Prósperas**

El CPI (Índice de Ciudades Prósperas) es una metodología diseñada por ONU-Habitat para entender, analizar, planificar, tomar acción y observar los efectos de las políticas públicas

en el bienestar ciudadano. Mediante indicadores obtenidos a partir de información confiable, el CPI es una radiografía de la complejidad urbana, traduce el bienestar en una métrica medible, y mide la eficiencia de la ciudad y el efecto de las políticas públicas en el tiempo. (ONU,2018)

En la siguiente figura se pueden observar las escalas de prosperidad urbana y niveles de intervención:

Figura 4.0 ICP Escala de Prosperidad Urbana

Resultados CPI	Factores del estado de prosperidad	Nivel de intervención	
● 80 - 100 ● 70 - 79	Muy sólidos Sólidos	Consolidar políticas urbanas	●
● 60 - 69 ● 50 - 59	Moderadamente sólidos Moderadamente débiles	Fortalecer políticas urbanas	●
● 40 - 49 ● 0 - 39	Débiles Muy débiles	Priorizar políticas urbanas	●

Fuente: CPI, 2018

La estructura de análisis que tiene el Índice de ciudades prosperas es analizar los siguientes temas:

- Productividad
- Infraestructura y desarrollo
- Calidad de vida
- Equidad e inclusión social
- Sostenibilidad Ambiental
- Gobernanza y legislación.

Siendo que el estudio está enfocado en los esfuerzos para lograr las metas del objetivo 11, se analizara a continuación de forma detallada el tema de sostenibilidad ambiental.

La dimensión de Sostenibilidad Ambiental se compone de tres subdimensiones y seis indicadores. El resultado para el municipio de Tijuana alcanzó un valor de 34.72. Esto

significa que la calidad del aire, el manejo de residuos y/o la generación de energía renovable es muy débil y tiene un impacto muy negativo en la prosperidad urbana.

De acuerdo con el valor obtenido para cada subdimensión e indicador, en la siguiente tabla se muestran los factores determinantes en la Sostenibilidad Ambiental del municipio. Los resultados cercanos a cien tienen un impacto positivo, mientras que los cercanos a cero requieren priorizarse tanto en el ámbito local, como para la aglomeración urbana de la que forma parte el municipio. (IPC, 2018)

Figura 5.0 ICP Sostenibilidad Ambiental

ID		Municipio	Aglomeración urbana
<b>05</b>	<b>SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL</b>	<b>Tijuana 34.72</b>	<b>Tijuana 39.91</b>
<b>0501</b>	<b>CALIDAD DEL AIRE</b>	<b>38.93</b> ●	<b>45.71</b> ●
	Número de estaciones de monitoreo	40.00 ●	60.00 ●
	Concentraciones de material particulado	30.70 ●	31.05 ●
	Concentración de CO <sub>2</sub>	46.08 ●	46.08 ●
<b>0502</b>	<b>MANEJO DE RESIDUOS</b>	<b>65.22</b> ●	<b>74.03</b> ●
	Recolección de residuos sólidos	90.25 ●	89.93 ●
	Tratamiento de aguas residuales	40.20 ●	58.13 ●
<b>0503</b>	<b>ENERGÍA</b>	<b>0.00</b> ●	<b>0.00</b> ●
	Proporción de generación de energía renovable	0.00 ●	0.00 ●

Fuente: ICP, 2020

- **Calidad del aire**

Número de estaciones de monitoreo: Indica el número de estaciones automáticas fijas de monitoreo en operación, localizadas en el área urbana del municipio. En ciudades de más de 100 000 habitantes es recomendable monitorear la calidad del aire, para lo cual son necesarias las estaciones automáticas fijas de medición. En el municipio, el resultado de este indicador es muy bajo, lo que puede estar relacionado con la existencia de estaciones de medición que no cumplen con estándares requeridos para la medición de partículas contaminantes (PM10, SO<sub>2</sub> y NO<sub>2</sub>); con la disposición de insuficiente número de estaciones; con la falta de apoyo

público para la instalación de este tipo de tecnología, o con la poca conciencia y voluntad para estudiar la calidad del aire.

Esto tiene posibles impactos en la identificación de las causas de enfermedades respiratorias y cardiovasculares, y en la regulación de fuentes contaminantes del aire. (CPI, 2018)

- **Manejo de residuos**

Recolección de residuos sólidos: Mide la proporción de viviendas que cuentan con servicio de recolección de residuos sólidos. Un resultado muy alto refleja un buen manejo en la recolección de residuos sólidos y consecuentemente en la cobertura de los servicios de recolección en las viviendas.

Esta situación puede reducir las prácticas inadecuadas de disposición de basura, mejorar la calidad ambiental y la imagen urbana de barrios y colonias, y mitigar los riesgos de salud pública por la ocurrencia de enfermedades asociadas a la basura.

Tratamiento de aguas residuales: Mide el porcentaje de aguas residuales urbanas tratadas. En el municipio, este indicador es muy bajo y es posible que la infraestructura de tratamiento sea obsoleta, que el costo de operarla sea muy alto, o que no se disponga de ella. Otra posible causa es que las aguas residuales sean tratadas en otro municipio, o que haya dificultades en la medición de todas las fuentes receptoras de aguas residuales. Si el agua no es tratada apropiadamente después de su uso, daña los ecosistemas. También puede causar graves problemas de salud pública. (CPI, 2018)

- **Energía**

Proporción de generación de energía renovable: Mide la proporción de energía producida mediante fuentes renovables, respecto al total generado. Un resultado con valor cero indica que el municipio no genera energía renovable, por lo que es posible que mantenga una fuerte dependencia de la energía producida en centrales eléctricas y plantas de ciclo combinado, y el uso de energías renovables en la generación de electricidad, transporte y suministro de energía primaria sea limitado o inexistente. Estos niveles de dependencia pueden contribuir al cambio climático global y a incrementar los riesgos ambientales asociados a éste (inundaciones, sequías, desequilibrio de ecosistemas, entre otros) (CPI, 2018)

### **3.6 Aplicación del plan Indicativo para el Desarrollo Sustentable de la Región Transfronteriza México-Estados Unidos**

Ahora bien, el instrumento que de cooperación más acercado a las necesidades de la región es el Plan Indicativo Fronterizo desde una perspectiva trasfronteriza el cual surge en la XXVI Conferencia de Gobernadores Fronterizos (CGF), celebrada en agosto del 2008 en Hollywood, California, esta conferencia resolvió a que se procediera a la formulación de un Plan Indicativo Reunión Preparatoria de la XXVII CGF integrada por los representantes de los gobernadores fronterizos. A partir de ello se invitó a una destacada institución académica de cada uno de los países a auxiliar a la Secretaría de la Conferencia en los aspectos técnicos de la elaboración del Plan. Se invitó también a participar a El Colegio de la Frontera Norte de México y el Woodrow Wilson Center de los Estados Unidos. (PIDT, 2009)

El proyecto de Plan se basa en cuatro ejes estratégicos como vectores de conducción de la región transfronteriza hacia un estado de progreso con alto nivel de competitividad global, sustentabilidad ambiental, seguridad fronteriza y ciudadana y equidad social. El reto de la competitividad se aborda desde la perspectiva del desarrollo de corredores logísticos de alta eficiencia (incluidos cruces fronterizos de nueva generación); la promoción e instauración de la economía y la sociedad del conocimiento y la innovación en toda la región; la elevación de la calidad educativa de la fuerza de trabajo transfronteriza, laborante en un mercado de trabajo unificado; la colaboración competitiva para el aprovechamiento conjunto de ventajas comparativas y desarrollo colaborativo de ventajas competitivas; y la creación de redes de relación productiva e innovadora de empresas, empresarios, innovadores, instituciones académicas y centros de investigación científica y tecnológica, y organizaciones empresariales, cívicas y sociales. (PIDT, 2009)

El plan aborda el tema de la sustentabilidad ambiental, la colaboración centrada en los ecosistemas comunes y una economía y cultura energéticas sustentables; en una nueva cultura y economía del agua, con base en la conciencia generalizada de su escasez en toda la región; en la adquisición de conciencia sobre la gravedad de la crisis ambiental y la proximidad de situaciones de no retorno en materia atmosférica.

El Plan Indicativo para el Desarrollo Competitivo y Sustentable de la Región Transfronteriza México-Estados Unidos es una iniciativa de la Conferencia de Gobernadores Fronterizos, que propone y define en detalle una ambiciosa estrategia de desarrollo para la región transfronteriza México-Estados Unidos para los próximos 20 años. y su objetivo es ser un instrumento para la coordinación y cooperación de la región transfronteriza, tomando en cuenta que se realizó en el año 2008 se supone que abarcaría hasta el año 2028, casi los mismos años de meta que la agenda para el desarrollo sostenible, sin embargo los objetivos y metas de la agenda se dieron a conocer en 2015, siete años después del desarrollo del plan indicativo, por lo que era necesario, continuar con los esfuerzos de cooperación transfronteriza ahora desde la perspectiva de la Agenda para el desarrollo Sostenible. (PIDT, 2009)

A través de este proceso, se desarrolló una visión unificada para la región, centrada en los siguientes principios de acción:

- La región transfronteriza será un espacio donde la innovación, el conocimiento, el espíritu empresarial y la cooperación sinérgica crearán una economía competitiva, tanto regional como globalmente.
- La región transfronteriza será el punto de partida de una economía sustentable y una sociedad comprometida con la protección de la biodiversidad y los recursos naturales, aplicando tecnologías “verdes” para la generación y consumo de energía, administrando el agua y edificando ciudades sustentables.
- La región transfronteriza será un lugar seguro para sus residentes, empresas y visitantes, producto del esfuerzo coordinado entre México y Estados Unidos en la aplicación de inteligencia y tecnología para combatir el crimen y proteger la región.
- La región transfronteriza será un espacio de oportunidades donde los residentes tendrán acceso a más y mejor educación, atención médica y vivienda.

La Visión 2030 que utiliza el Plan indicativo corresponde al de una región transfronteriza cuyas sociedades y gobiernos se proponen alcanzar en una perspectiva a mediano y largo plazos. El objetivo consiste en alinear visiones, planes, estrategias y acciones de los gobiernos a nivel municipal, condado, de pueblo o nación indígena, estatal y federal de ambos

países, para lograr una región próspera, segura, limpia, sana y competitiva que genere desarrollo de calidad mundial y progreso continuo, al mismo tiempo que se mantiene la independencia de las dos naciones.

Los objetivos que se puntualizan en relación a la cooperación para el desarrollo sostenible son.

1. Centrar la atención, de manera sistémica, en la eficiencia logística de la región, consolidando los corredores urbanos y logísticos a través de la frontera, mediante la construcción de la infraestructura necesaria y mejorando la coordinación

bilateral en los puertos de entrada internacionales. Para lograr lo anterior Promover la innovación y colaboración entre instituciones educativas y de investigación científica para mejorar la competitividad económica de la región.

2.Reorganizar y ampliar la cobertura de la Comisión de Cooperación Ecológica Fronteriza (Cocef) y del Banco de Desarrollo de América del Norte (BDAN) para que puedan proporcionar nuevas fuentes de asistencia técnica y financiamiento en áreas adicionales de proyectos.

3. Aplicar un enfoque integral binacional al desarrollo energético que subraye el papel de las fuentes renovables de energía y la eficiencia energética. El redoblado interés en toda la región por invertir en energía renovable, así como el desarrollo de sociedades para abastecer de energía a través de la frontera requiere:

4. Actualizar el marco institucional para la cooperación para facilitar la generación de soluciones binacionales para los retos ambientales compartidos. Esto puede ser conseguido ampliando las responsabilidades de la Cocef.

5. Promover el manejo integrado del agua a lo largo de la frontera México-Estados Unidos. Formalizar la participación de actores regionales en las instancias de decisión para el manejo de los ríos internacionales para que puedan fungir como consejos de cuenca y juntas consultivas formales.

En consecuencia, el objetivo central del Plan indicativo es el de proporcionar normas generales que expliquen las acciones políticas de acuerdo con los objetivos de desarrollo

regional acordados de manera conjunta. El campo de aplicación del Plan indicativo incluye las tres escalas de espacio ya comentadas: la totalidad de la región transfronteriza.

### **3.7 Desarrollo de una región sustentable**

Durante el proceso de planeación, los distintos actores regionales han adoptado una visión de sustentabilidad como una forma de satisfacer las necesidades actuales de manera socialmente equitativa, con la intención de que las generaciones futuras manejen del mismo modo sus propias necesidades.

Las recomendaciones que emite el plan indicativo y que son necesarias a seguir por las organizaciones encargadas de la planeación urbana son:

- Aplicación y apego a la ley. Las autoridades ambientales aplicarán los reglamentos en la materia en forma rigurosa y sistemática, y el estricto apego a los mismos será la norma en la región.
- Acción frente al cambio climático. La región transfronteriza adoptará un plan de acción binacional para incrementar la eficiencia energética y promover el uso de energías renovables.
- El desarrollo de fuentes de energía solar, eólica y de biomasa, junto con los intercambios de energía transfronterizos, ofrecerán a la región un suministro de energía limpio y seguro.
- La región establecerá, implementará y mantendrá sistemas para mejorar la eficiencia en el uso de energía, en particular, en sectores clave como los de transporte y vivienda.
- Las ciudades de la región incluirán códigos de construcciones verdes como medio para promover prácticas de construcción más sustentables.
- Manejo integral del ecosistema. La región desarrollará e implementará un mecanismo binacional para el manejo de ecosistemas transfronterizos.

- Las autoridades ambientales, en coordinación con instituciones de educación superior, desarrollarán, mantendrán y pondrán a disposición una base de datos que contenga información básica de los ecosistemas transfronterizos.
- La región integrará e implementará, de manera efectiva Evaluaciones de Impacto Ambiental Transfronterizo para determinar el impacto de cualquier proyecto que por sus características tenga repercusiones.

Es importante tomar en cuenta las observaciones de ONU hábitat, el Índice de Ciudades Prosperas, la creación de la nueva Agenda Urbana y todos los elementos que alienten al desarrollo sostenible de ciudades. Como se indica en el ICP Tijuana aún tiene muchas áreas por mejorar, es por eso que es necesario aumentar los esfuerzos, actualizar los programas existentes y promover la cooperación transfronteriza, pues la sustentabilidad no es una responsabilidad local, es una necesidad global que trasciende fronteras. La región Tijuana-San Diego como una región transfronteriza debe trabajar más en fortalecer esta área para ver resultados más efectivos.

## **CAPÍTULO 4 PLANEACIÓN URBANA TRANSFRONTERIZA: REVISIÓN DE PLANES Y POLÍTICAS PÚBLICAS**

### **4.1 Formulación e implementación de alternativas y el Plan Estratégico Metropolitano**

Los principales ejes que se abordan en la elaboración de planes estratégicos urbanos son en temas de Transportación, usos de suelo, protección ambiental, seguridad pública, crecimiento regional, accesos viales, aeropuertos y las fronteras, los planes son generados de forma local, aunque toman en cuenta que es una región fronteriza y sus características como tal.

Para tales temas los planes, programas, diagnósticos e implementaciones que emergen de los organismos encargados son el Plan Municipal de desarrollo Urbano, Plan estratégico Metropolitano, Atlas de la región fronteriza Tijuana-San Diego, SANDAG Borders Program, Índice Básico de las ciudades prosperas, Programa Parcial de Mejoramiento para la Zona Centro de Tijuana, B.C. 2004-2025, plan municipal de desarrollo urbano de Tijuana PMDUT 2019 -2040, 2018 Regional planing report, 2021 Regional plan, bajo lo antes expuesto se esperaría que ambos gobiernos unieran esfuerzos en crear políticas públicas de manera transfronteriza que mejoraran la calidad de vida de la población de las ciudades de Tijuana y San Diego, sin embargo al analizar los planes se puede encontrar que los esfuerzos son muy limitados y se concentran mayoritariamente cuestiones de transporte y acceso a garitas, dejando de lado la interacción social que existe entre cientos de personas diariamente y que esta interacción tiene efecto en otras áreas como en la economía o el medio ambiente.

De acuerdo a las exigencias del objetivo 11 de la agenda 2030 de ONU HABITAT es necesario la evolución de ciudades y comunidades sostenibles, la comunidad académica y gubernamental ha unido fuerzas para la creación de documentos que sirven como diagnóstico, monitoreo y publicación de recomendaciones para que las ciudades alcancen el objetivo. Tal es el caso del Índice de Ciudades Prosperas (analizado en el capítulo 3) en donde muestran los principales ejes en los que es necesario una implementación de políticas públicas y planes estratégicos para alcanzar los objetivos de la agenda. A raíz de esto surge en Plan estratégico metropolitano en Tijuana, en el cual se diagnostican las principales ineficiencias de la planeación urbana de Tijuana, en dicho plan se retoma el termino de zona

trasfronteriza la que componen Tijuana y San Diego, pero al analizar las estrategias de los planes, es posible ver como los gobiernos continúan trabajando paralelamente en lugar de crear políticas conjuntas. (PEM, 2018)

A continuación se analiza a detalle el Plan Estratégico Metropolitano. Al inicio del plan se remarca que las ciudades solo pueden transformarse y mejorarse si tienen un plan con metas ambiciosas y una visión colectiva sobre el futuro; esta visión debe ser amplia, concreta, motivadora y posible, y materializarse en un propósito estratégico relevante, donde el futuro sea visto con los ojos de la ciudad, de sus ciudadanos. En este caso el futuro para las ciudades es el desarrollo sostenible por lo que debe ser tema prioritario en el contenido del plan.

La importancia de un instrumento como el PEM en la región transfronteriza recae en el hecho de que está reconocida la dinámica metropolitana del espacio intermunicipal de Tijuana, Tecate y Playas de Rosarito, y se perfila como una de las zonas metropolitanas más importantes a nivel nacional, y la más importante conurbación transfronteriza de la frontera México-Estados Unidos. El alcance regional de esta zona se vincula con la Mega región del Sur de California (E.U.A.) y con el triángulo intermunicipal Ensenada-Tecate-Tijuana. La relación regional de la zona metropolitana está sustentada a través de importantes corredores regionales como el de la franja fronteriza Tijuana-Tecate-Mexicali que reviste la relación transfronteriza del estado y la comunicación con el resto del país; el corredor Tijuana-Rosarito-Ensenada, como el eje más importante de actividad turística en el Estado con implicaciones de productividad pesquera y del sector energético de importancia internacional; y al corredor del vino y desarrollo rural Tecate-Ensenada con una participación especializada en el mercado del turismo rural, y productos agrícolas y agroindustriales de valor agregado. (PEM, 2018)

El documento abarca 5 ejes temáticos, la congruencia territorial, el compromiso entre la competitividad económica, la sustentabilidad ambiental y la cohesión social, a través del consenso, difusión, retroalimentación y apropiación del mismo, independiente de los tiempos políticos y administrativos.

El objetivo general del PEM es el de identificar las fuerzas y potencialidades de los sectores ambiental, urbano, económico social, institucional de la Zona Metropolitana, así como sus

debilidades y amenazas, para proponer un plan de objetivos y acciones que permitan reforzar la vocación global de la zona metropolitana y transformar esta área en un espacio urbano de influencia regional e internacional desde un entorno de cohesión social .

Los objetivos específicos del PEM son.

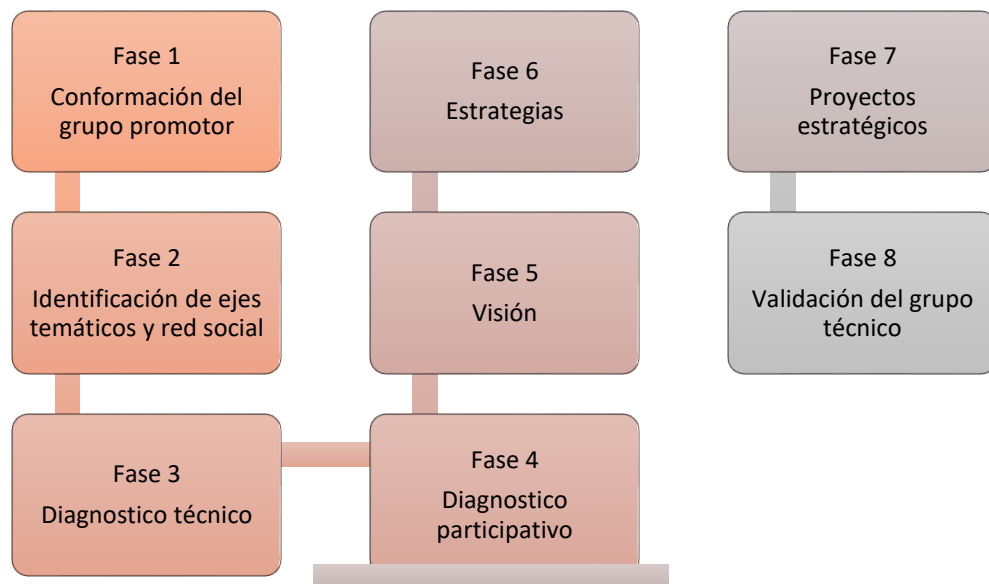
- A) Impulsar el desarrollo ambiental, urbano, socioeconómico e institucional de la zona metropolitana para mejorar la calidad de vida de sus habitantes.
- B) Consolidar los procesos de planeación de la infraestructura, el desarrollo económico y social en la zona metropolitana.
- C) Promover la participación de todos los actores y en todos los ámbitos.
- D) Definir procesos de gestión para la sustentabilidad ambiental metropolitana.
- E) Contar con un instrumento de gestión metropolitana que permita la interlocución de los distintos actores de un desarrollo sustentable, para la integración intermunicipal y el financiamiento compartidos de proyectos estratégicos.
- F) Generar una agenda metropolitana de acciones y proyectos estratégicos que identifique actores y responsabilidades
- G) Posicionar esta zona metropolitana en el contexto nacional e internacional.

Con base en la revisión de los objetivos es posible observar que tienen una orientación de sostenibilidad por lo que se espera que todos los apartados del PEM tengan alguna propuesta desde ese enfoque o tengan predispuesto que cualquier estrategia de implementación pueda ser realizada de manera sostenible, utilizando los recursos de la ciudad responsablemente.

El PEM reconoce a Tijuana – San Diego como la mayor aglomeración urbana en la frontera México – Estados Unidos, ya que alberga el 34% de la población total en la franja internacional, en ese sentido las estrategias busquen ser implementadas no estarán impactando únicamente a la población de Tijuana, sino a toda la población de la región transfronteriza.

Para realizar un diagnóstico acertado el PEM se tienen que cumplir con las siguientes fases:

Figura 6.0 Fases del Diagnostico Urbano



Fuente: Plan Estratégico Metropolitano (2018)

Para que el diagnóstico tenga enfoques específicos se concentra en cinco ejes, el ambiental, donde se analizan aspectos como el metabolismo urbano, el agua, las fuentes de energía, calidad del aire entre otros, el eje urbano donde se ven los temas de usos de suelo, imagen urbana movilidad y estructura espacial por mencionar algunos. El económico donde se ven todos los aspectos que rodean la economía de la ciudad. El eje social que se encarga del estudio de lo referente a la población, con temas como salud, migración, equidad, pobreza, vivienda etc. Por último, el eje institucional donde se toma en cuenta la estructura del gobierno y responsabilidades, el marco de participación social y cooperación, inversión y financiamiento, entre otros. En conjunto estos cinco ejes concentran todos aquellos temas que se requieren para el desarrollo de una ciudad sustentable.

En el siguiente cuadro se pueden observar a detalle los ejes del Plan Estratégico Metropolitano a detalle. En el que de cada eje se desglosa cada aspecto a estudiar por el PEM.

Figura 7.0 Ejes de Estudio del PEM

<p><b>Eje Ambiental :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Metabolismo Urbano</li> <li>-Agua: Fuentes, administración, conservación, saneamiento y reúso.</li> <li>-Energía: generación, distribución y utilización.</li> <li>-Residuos sólidos: Generación, manejo y reciclaje.</li> <li>-Calidad del aire</li> <li>-Riesgos y vulnerabilidad</li> <li>-Calidad de los espacios abiertos.</li> </ul>	<p><b>Eje urbano</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Ocupación del suelo.</li> <li>-Infraestructura física y servicios</li> <li>-Imagen Urbana, paisaje y patrimonio cultural</li> <li>-Conurbación Nacional e internacional</li> <li>-Vivienda y Equipamiento Metropolitano</li> <li>-Estructura espacial y centralidades</li> <li>-Movilidad y accesibilidad urbana</li> <li>-Telecomunicaciones</li> <li>-Sector Logístico y cruces fronterizos</li> <li>-Espacios abiertos, zonas degradadas</li> <li>-Imagen urbana</li> </ul>
<p><b>Eje económico:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Potencial y vocación</li> <li>-Características socioeconómicas</li> <li>-Dinámica de los sectores económicos</li> <li>-Economía transfronteriza</li> <li>-Ventajas competitivas, posicionamiento y remuneración</li> <li>-Investigación y desarrollo, innovación y tecnologías.</li> <li>-Financiamiento público y privado</li> </ul>	<p><b>Eje Social:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Características demográficas</li> <li>-Salud</li> <li>-Migración</li> <li>-Equidad, segregación y polarización social.</li> <li>-Cultura, recreación y deporte</li> <li>-Vivienda</li> <li>-Pobreza y Marginalidad</li> <li>-Movilidad social</li> <li>-Seguridad ciudadana</li> <li>-Participación y cohesión social</li> </ul>
<p><b>Eje Institucional:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Estructura de gobierno y responsabilidades</li> <li>-Marcos de participación social y cooperación</li> <li>-Instrumentos jurídicos y de planeación metropolitana</li> <li>-Inversión y financiamiento</li> </ul>	

Fuente: Elaboración propia con base en el Plan Estratégico Metropolitano (2018)

A continuación, se muestra un listado de los principales déficits urbanos que el PEM encuentra los cuales deben de ser abordados a la brevedad

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

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

#### Eje social

- Falta de capacidad para atender e integrar el flujo migratorio
- Percepción negativa de la migración
- Incremento de la violencia social
- Pérdida de valores y permeo de subculturas que promuevan la violencia.
- Falta de cultura de la legalidad
- Baja profesionalización en las organizaciones de la sociedad civil
- Poca participación de la sociedad en la toma de decisiones
- Escasos espacios comunitarios para la convivencia e integración social
- Falta de oportunidades e infraestructura para población vulnerable
- Insuficiente cobertura y promoción de actividades recreativas, deportivas, artísticas y culturales.
- Identidad social fragmentada
- Inequidad social por falta de acceso a oportunidades
- Afectación a la calidad de vida familiar y social por deficiencias en desarrollos habitacionales
- Necesidad de centros de especialidades medicas

Para documentos como el PEM la movilidad urbana se vuelve un tema prioritario, una de las razones por las que se vuelve tan importante es el tránsito hacia las garitas y la aglomeración que causa en tema de transporte público, y tráfico de automóviles, principalmente durante fechas de vacaciones, días de asueto, festivos, etc. El PEM lo aborda de la siguiente manera: Dentro del eje urbano, el tema de la Movilidad en la zona metropolitana se agrava por el transporte no sistematizado de bienes y servicios. La mezcla del tránsito pesado en vías urbanas, así como la ineficiente integración de rutas de carga con cruces fronterizos comerciales impacta de manera negativa en el funcionamiento de la movilidad urbana y en la economía de la zona. Sumado a lo anterior, las tardanzas en cruces fronterizos, turísticos y comerciales vienen a engrosar los problemas de eficiencia urbana y por pérdidas económicas de esta aglomeración metropolitana. Para contrarrestar esto, está en marcha la actualización del Plan Maestro de Frontera, el cual busca desarrollar un proceso dinámico de mejoramiento de cruces fronterizos con la participación de agencias de ambos lados de la frontera. También en proceso se encuentran proyectos importantes de ampliación y construcción de cruces fronterizos en la zona, como el de Puerta México-San Ysidro y la nueva Garita Otay II, que vendrán a mejorar el tránsito transfronterizo en la zona metropolitana. (PEM 2018)

En los aspectos económicos, existe un consenso en la fortaleza y oportunidad que significa para la zona metropolitana su posición geográfica y la relación transfronteriza con su contraparte de San Diego. La diversidad de opciones para el desarrollo económico ligados a la diversidad del paisaje (costas, valle y montaña) que tiene la zona y la madurez de los sectores turístico, comercial, de servicios e industrial, le ofrece una base sólida para apuntalar el desarrollo económico futuro a escala metropolitana. En contraparte, los impactos generados por la recesión económica mundial y de los Estados Unidos, la competencia de otras regiones económicas mundiales, la percepción de inseguridad y las tardanzas en cruces fronterizos, ha reducido el crecimiento económico en la zona, con impactos tan importantes como el crecimiento negativo del sector servicios en Playas de Rosarito en los últimos años. Lo anterior obliga a un mayor reforzamiento de las bases económicas locales, repuntar el desarrollo tecnológico y aumentar la vinculación entre la investigación y el desarrollo

económico para elevar la competitividad de la metrópoli y posicionarse ante nuevos mercados globales. (IMPLAN,2018)

La zona metropolitana cuenta con un recurso de enorme valía: su capital humano, reforzado por el “bono demográfico” que la migración aporta. El aprovechamiento de las capacidades de los migrantes es un tema pendiente que las autoridades. Los marcos de convivencia social, legalidad y seguridad ciudadana deben reforzarse de manera inmediata puesto que está en juego la armonía de las comunidades en la zona metropolitana. Abatir la percepción de inseguridad, reducir la corrupción y abogar por una mejor cultura cívica y comunitaria, es imprescindible para elevar el bienestar social y la competitividad económica de la zona metropolitana. Una mejor distribución de los servicios y equipamientos permitirá mejorar las condiciones de vida de la población a lo largo y ancho de la zona metropolitana; Mejores vecindarios conducen a un mayor arraigo de la población y por consiguiente una mayor participación en las acciones de mantenimiento y mejoramiento de las condiciones físicas de su entorno, que puede redundar en una mayor cultura ciudadana. La identidad metropolitana está en construcción. Aún a nivel local hace falta generar una imagen compartida de ciudadanía y ciudad. La falta de cohesión social generada por la diversidad cultural, los procesos de inmigración, repatriación y volatilidad de la residencia, dificultan la construcción de la identidad local. La existencia de innumerables organizaciones de la sociedad civil en los temas sociales representa una oportunidad para este proceso de acercamiento y acuerdos. (IMPLAN,2018)

El plan realiza mantiene la intensa relación institucional, académica y social transfronteriza (tema Binacional), que ha generado diversos mecanismos y acciones para elevar la comunicación para el desarrollo de políticas compartidas para el desarrollo ambiental, social y económico de esta región. En este tema, se reconoce el desarrollo asimétrico de ambas sociedades (a ambos lados de la frontera), la falta de formalidad de las instituciones transfronterizas y los problemas de comunicación generados por el tránsito lento de las garitas y las decisiones que en materia de política exterior se toman de manera distanciada de la problemática local. (PEM, 2018)

## **4.2 Planeación urbana en San Diego: 2018 Regional Monitoring Report**

A diferencia de las dependencias encargadas de la planeación urbana en Tijuana que en sus páginas la información y los reportes se encuentran al alcance del público en general, con la publicación de los planes en PDF para descargar, en San Diego es muy diferente ya que los planes no se encuentran disponibles, solo unas versiones muy simplificadas o que mencionan solo las ideas principales a desarrollar en el área de planeación tal es el caso del Regional Monitoring report, sin embargo este sí incluye un apartado que estudia la situación transfronteriza, sin embargo es un esfuerzo muy limitado ya que solo analiza la cuestión del cruce fronterizo

Si bien la cuestión de los cruces y la movilidad es un tema prioritario para ambas ciudades por lo tanto este reporte regional hace especial análisis en el tema. Los tiempos de espera en la frontera son reportados por la Aduana y Protección de Fronteras (CBP) de los Estados Unidos. Los tiempos de espera en esta sección presentan el tiempo de espera promedio anual para un viaje transfronterizo realizado por vehículos de pasajeros o vehículos comerciales y en tipos de carriles específicos. Las cifras también indican los puertos de entrada relevantes para los que se aplican las métricas, ya que no todos los puertos de entrada acomodan cada cruce o tipo de carril.

Sin embargo, para el año 2021 se publicará un plan regional de la ciudad de San Diego el cual contará con el apoyo de la población en general para realizarlo y se espera que aborde de manera más amplia la situación de la frontera en temas de planeación urbana. Las áreas temáticas que se incluirán en San Diego Forward: El Plan Regional 2021 son: Calidad del aire Fronteras, incluidos Baja California. Mitigación y adaptación al cambio climático, Prosperidad económica, Tecnologías emergentes, Energía y combustibles, Preservación del hábitat, Comunidades saludables, Espacios abiertos y agricultura, Instalaciones públicas, Seguridad pública, Preservación del litoral, Transporte y movilidad, Calidad del agua.

### **4.3 implementación el ámbito local y transfronterizo**

De acuerdo con el diagnóstico y las observaciones realizadas por el Plan Estratégico Metropolitano, el plan de acción inmediato para contrarrestar los problemas públicos de la planeación urbana es el Plan de Desarrollo Metropolitano. diferencia del PEM que se realiza por agentes privados y de la academia el PDMUT es realizado por los organismos de gobierno encargados de la planeación urbana como la SIDUE y el IMPLAN.

El PMDUT tiene una fundamentación y motivación primeramente de orden internacional, en el marco de la Nueva Agenda Urbana promulgada en, en Quito, Ecuador, octubre de 2016; y b) la definición de los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible, especialmente de los Objetivos 1 (Fin de la Pobreza), 10 (Reducción de las desigualdades), 11 (Ciudades y comunidades sostenibles) y 13 (Acción por el clima).

Los objetivos de la actualización del Plan Municipal de Desarrollo Urbano de Tijuana, con su nuevo horizonte 2019-2040, son:

- Evaluar las condiciones del territorio municipal, asumiendo las nuevas condiciones que han dado origen a la necesidad de actualizarlo, entre las que se encuentra generar estrategias para la adaptación al cambio climático, la identificación y evaluación de riesgos, la recuperación de la sustentabilidad y sensibilidad hídrica y el desarrollo institucional para la resiliencia.
- Congeniar la visión de desarrollo urbano del municipio con la del ordenamiento ecológico, con la cual recientemente se cuenta en la actualidad debido a la actualización del Programa de Ordenamiento Ecológico Local para el Municipio de Tijuana (POELT), para proponer un Modelo de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del municipio de Tijuana.
- Incorporar una nueva visión de movilidad, derivado del modelo estratégico, programas e instrumentos del Programa sectorial para la movilidad denominado “Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable” (PIMUS Tijuana). Incluye hacer partícipe del diagnóstico municipal, lo relacionado con las ofertas y demandas de flujos de personas y mercancías, con la finalidad de repensar la estructura urbana que potencialice el transporte y reduzca las segregaciones sociales que han creado

artificialmente las largas distancias de recorrido, facilitando primeramente la caminabilidad.

- Identificar los factores inhibidores de la inversión para facilitar la densificación y compactación del área urbana, acompañado de estrategias e instrumentos que midan y en su caso garanticen la viabilidad técnica, social, ambiental y económica de este modelo de desarrollo

Este plan a diferencia del PEM tiene como función dar respuesta a todos los señalamientos hechos por el PEM utilizando estrategias de implementación específicas para las observaciones que ya fueron hechas previamente. Como se puede observar de los objetivos específicos, se toman en cuenta los objetivos de la agenda 2030 para el desarrollo y se respeta que Tijuana forma parte de una región transfronteriza.

San Diego y Tijuana, en el año 2008, fueron catalogadas como una “metrópoli transfronteriza”, aunque el concepto se ha encontrado con críticas y cuestionamientos, se reconoce que cuenta con muchos aspectos que comparten. La estrategia por parte de las instituciones contempla un reforzamiento de las mismas con una visión integral conjunta que permita enfrentar el reto fronterizo respecto a planeación de aspectos relativo al medio ambiente, agua, alcantarillado, saneamiento, residuos sólidos, drenaje pluvial, reusó de agua, calidad de aire, transporte público, cruces fronterizos, energía limpia y eficiente, residuos industriales peligrosos, reducción de residuos y planeación y desarrollo institucional municipal, económicos, así como enfrentar nuevos retos como el cambio climático, lo cual es cada vez más imperante. (PDMUT 2018)

Los esfuerzos por incrementar la cooperación en la planeación urbana transfronteriza pueden verse reflejados en una serie de planes y programas específicos con objetivos enfocados en el desarrollo sostenible de las ciudades y una dinámica de cooperación binacional en todas aquellas áreas que según los instrumentos como el Índice de Ciudades Prósperas, o el Plan Estratégico Metropolitano resaltan como áreas de atención inmediata. En la siguiente tabla se pueden revisar los programas y su objetivo específico, además del enfoque de cooperación que pretenden alcanzar.

Tabla: 3.0 Instrumentos de planeación urbana en Tijuana

Nombre del programa	Contenido y objetivo.
Programa de seguimiento al proceso metropolización e integración de la región inteligente de Tijuana	Establece los lineamientos y bases generales de la planeación estratégica para que fomente el desarrollo sustentable dentro de la entidad. Es un programa que define el curso de acciones, evaluación de resultados y el impulso de la región en un marco de sustentabilidad. Dicho programa deberá, además, propiciar la integración de los centros de población de la propia Zona Metropolitana; procurando observancia puntual a las relaciones ambientales, culturales, sociales y económicas con la ciudad estadounidense de San Diego y la región del sur de California. En dicho proceso de integración regional, deberá fomentarse el empleo de herramientas tecnológicas inteligentes –del tipo Smart City–, que permitan la transición a una ciudadanía más participativa, proactiva, juiciosa, argumentativa, consciente y educada. Dichas tecnologías deberán servir a su vez, para generar datos e información que apoye la toma de decisiones en los sectores público y privado.
Elaboración del Programa de Ordenamiento de la Zona Metropolitana Tijuana	Este instrumento tiene como objetivo definir el modelo de ordenamiento territorial y la cartera de proyectos de impacto metropolitano, para la zona que conforman los municipios de Tijuana, Tecate y Playas de Rosarito. El ordenamiento territorial es la distribución de las actividades económicas de manera sostenible en el territorio

<p>Programa para el desarrollo de Metrópoli y Agenda Metropolitana</p>	<p>Es importante establecer un programa metropolitano que Este programa permite la concertación de acciones en múltiples frentes. En este programa se trabajan enlaces institucionales y de la sociedad civil, con la finalidad de conformar una Agenda Metropolitana. Entre los temas de coordinación están la seguridad pública urbana, el suministro de agua, saneamiento, gestión integral de residuos sólidos urbanos, tratamiento de aguas residuales, gobernanza metropolitana, planeación territorial, administración urbana en zonas de conurbación, sistema de transporte metropolitano y el sistema metropolitano de parques.</p>
<p>Programa de fortalecimiento de planeación binacional</p>	<p>Busca establecer cooperación entre las instituciones de las partes para el desarrollo de programas de trabajo para áreas de interés en común. El objetivo es formalizar y encaminar los esfuerzos de planeación a un ámbito binacional de cooperación institucional. Entre las metas de este Programa, deberán estar: a corto plazo, vincular las instituciones pertinentes para fortalecer las áreas de cooperación en ámbitos de protección ambiental, planificación municipal y regional, desarrollo económico, protección civil, manejo de desechos y cruces fronterizos. Los resultados de este Programa se deberán evaluar en el mediano y largo plazo</p>
<p>Actualización del Plan estratégico binacional Otay Mesa- Mesa de Otay</p>	<p>El comité de fronteras de SANDAG y el comité de Oportunidades Regionales Binacionales detectaron el corredor Binacional Otay Mesa - Mesa de Otay como un área de oportunidad para crear una planeación binacional efectiva, con enfoque en las áreas de transporte, desarrollo económico, espacios habitables y el medio ambiente. El objetivo de este plan es articular en una visión integral Binacional la estrategia de desarrollo y el banco de</p>

	proyectos estratégicos del corredor Binacional Otay Mesa - Mesa de Otay. Se plantea contar con la actualización de dicho instrumento en el corto plazo, su monitoreo, evaluación y posterior actualización deberán realizarse en el mediano y largo plazo.
Agenda de proyectos estratégicos binacionales	Se propone hacer una revisión y evaluación de los listados de proyectos estratégicos binacionales proyectándose a un horizonte de visión 2040, integrando la nueva Agenda de Proyectos estratégicos binacionales.

Fuente: Elaboración propia con información de IMPLAN

Como se puede observar las áreas que más resaltan son aquellas que tienen relación con la movilidad, transporte, el desarrollo económico, cooperación, medio ambiente, ordenamiento territorial, disminución de marginación urbana uso de suelos, uso herramientas tecnológicas inteligentes y claro la sustentabilidad. Todos estos temas altamente relacionados con el enfoque y las metas del Objetivo 11 de la Agenda para el Desarrollo, es por eso que utilizan como base, además de los estudios estratégicos como el PEM y el ICP las evaluaciones y propuestas de dichos instrumentos. Por lo que los esfuerzos no se limitan a una serie de observaciones si no a implementar estrategias que mejoren el desarrollo de la región.

La siguiente tabla muestra todos los planes, programas, reportes, y estudios que fueron utilizados para analizar la cooperación transfronteriza en planeación urbana y la relevancia del enfoque de los ODS en la planeación y la urbanización de la región Tijuana- San Diego y se identifica a la institución responsable de la creación de los instrumentos, la región hacia donde estaba enfocada la implementación, si tiene o no enfoque transfronterizo y si tiene un enfoque de los Objetivos del Desarrollo.

Tabla 4.0 Instrumentos de planeación por institución y enfoque transfronterizo y de los ODS

INSTRUMENTOS DE PLANEACIÓN	INSTITUCIÓN	IMPLEMENTACIÓN	ENFOQUE TRANSFRONTERIZO	ENFOQUE ODS
Actualización del Plan Estratégico Binacional Otay - Mesa de Otay	IMPLAN	TIJUANA - SAN DIEGO	SI	SI
Agenda de Proyectos Estratégicos Binacionales	IMPLAN-SANDAG	TIJUANA - SAN DIEGO	SI	SI
Atlas de la Región Fronteriza San Diego-Baja California	IMPLAN SANDAG	TIJUANA - SAN DIEGO	SI	SI
Estudio de transporte para ciudades fronterizas	IMPLAN SANDAG	TIJUANA - SAN DIEGO	NO	SI
Índice de Ciudades Prósperas	ONU HABITAT	TIJUANA	NO	SI
Nueva Agenda Urbana	ONU HABITAT			SI
Plan Estratégico Metropolitano	IMPLAN	TIJUANA	NO	SI
Plan Maestro Metropolitano	IMPLAN	TIJUANA	NO	SI
Programa de Desarrollo de la metropoli	IMPLAN	TIJUANA	NO	NO
Programa de Fortalecimiento de Planeación Binacional	IMPLAN	TIJUANA - SAN DIEGO	SI	SI
Programa de ordenamiento de la Zona Metropolitana	IMPLAN	TIJUANA	NO	NO
Programa de Seguimiento al Proceso de Metropolización	IMPLAN	TIJUANA	NO	NO
Programa Integral para el Desarrollo Urbano en Zonas Conurbanas	IMPLAN	TIJUANA	NO	NO
Regional Monitoring Report	SANDAG	SAN DIEGO	SI	SI

Ruta estatal 11 y puerto de entrada este de otay Mesa Est.	SANDAG	SAN DIEGO - TIJUANA	SI	SI
Plan Maestro Fronterizo	IMPLAN, SIDUE, SANDAG, CALTRANS	SAN DIEGO, TIJUANA, TECATE, ROSARITO	SI	SI

Fuente: Elaboración propia.

Como es posible observar si existen instrumentos con enfoque transfronterizo y como resultado de una cooperación entre los gobiernos e instituciones, así como un enfoque de los Objetivos para el Desarrollo de la Agenda 2030. Debido a que este enfoque es más reciente y ha sido agregado en los instrumentos más recientes existen algunos planes o programas que necesitan una actualización. Según la información disponible tanto en IMPLAN como en SANDAG dichas actualizaciones se encuentran en proceso y tienen como prioridad el desarrollo sostenible para las ciudades.

#### 4.4 Plan Maestro Fronterizo

Como respuesta a la necesidad de crear un instrumento binacional, que atienda específicamente a las necesidades de la región transfronteriza se creó el Plan Maestro Fronterizo el cual consiste en una metodología exhaustiva y binacional para coordinar la planeación y entrega de proyectos en garitas terrestres, la infraestructura de transporte correspondiente, en la región de Baja California-California. El Departamento de Transporte del Estado de California (Caltrans), en conjunto con la Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano del Estado de Baja California (SIDUE) y el Comité Conjunto de Trabajo de los Estados Unidos y México (CCT), contrataron al Buró de Servicio de SANDAG para asistirles en el desarrollo de dicho Plan. (PMF, 2008)

Los objetivos principales del Plan Maestro Fronterizo California-Baja California son:

- Prácticas Actuales: Mejorar la comprensión de los procesos de planeación de garitas y transporte en ambos lados de la frontera, y crear un plan para establecer prioridades

y avances en proyectos de garitas y sus correspondientes necesidades en materia de transporte.

- Proyectos de Garitas y de Instalaciones de Transporte – Criterios de Evaluación y Jerarquización: Desarrollar criterios para establecer las prioridades en proyectos relacionados con garitas existentes y futuras, así como las vialidades que conducen a las garitas entre Baja California y California; jerarquizar proyectos a mediano y largo plazo.
- Institucionalización del Proceso de Planeación Maestra California-Baja California: Establecer un proceso que institucionalice el diálogo entre dependencias y actores interesados federales, estatales, y locales en los EE.UU. y México, para identificar necesidades futuras de garitas y de infraestructura de transporte y coordinar proyectos.
- La zona de estudio del Plan Maestro Fronterizo California-Baja California incluye un “Área de Influencia” y un “Área de Estudio Enfocado”. El “Área de Influencia” es la franja geográfica a 60 millas, o 100 kilómetros, al norte y al sur de la Frontera Internacional entre Baja California y California. En California, esta franja incluye los Condados de San Diego y de Imperial. En Baja California, abarca los Municipios de Tijuana, Tecate, Playas de Rosarito, parte del de Mexicali, y la zona urbana de Ensenada.

Un objetivo importante del Plan Maestro Fronterizo California-Baja California consiste en establecer un proceso que institucionalice el diálogo entre actores locales, estatales, regionales y federales en los EE.UU. y México, para identificar necesidades futuras de garitas y la infraestructura de transporte correspondiente, y coordinar proyectos. En el PAC del Plan Maestro Fronterizo California-Baja California se analizó como lograr este objetivo de manera constante para establecer un proceso de planeación maestra binacional en la frontera entre Baja California y California.

El enfoque para la integración de este estudio fue principalmente bajo aspectos de movilidad y tránsito de personas entre fronteras, las principales recomendaciones fueron dirigidas a las garitas, y los tiempos de espera, minimizando la atención a temas como el medio ambiente,

la participación social, o la integración social de la población que constantemente cruza las fronteras.

El alcance de este instrumento no es de carácter regulatorio puesto que se ve sujeta a las limitaciones legales, así como los aspectos jurídicos donde se establecen marcadas diferencias en los procesos de planeación y cooperación. Como respuesta a estas limitantes las autoridades locales de ambos países deben buscar una coordinación de sus planes y proyectos de manera conjunta. Por esto mismo el enfoque de la actualización está concentrada en los objetivos de la agenda 2030, la cual exige a los países que se comprometen en ejercer la cooperación internacional para que las limitaciones geográficas no sean un impedimento para alcanzar los objetivos. En el caso de la región fronteriza Tijuana – San Diego existe una brecha física que separa ambas ciudades y su legislación. Pero si se acepta el enfoque transfronterizo en función de la planeación urbana será posible que exista mayor convergencia y aproximación en crear una región transfronteriza sustentable que a su vez tendrá impacto en cada una de las ciudades fronterizas. En la entrevista realizada a la actual directora del Instituto Metropolitano de Planeación en Tijuana (IMPLAN) Rosa Velia López Ibarra mencionó que precisamente una de las limitaciones con las que se enfrentan en cuanto a planeación transfronteriza es la jurisdicción de los gobiernos En materia “La cooperación es buena, porque ellos se preocupan hasta donde su legislación se los permite, pero incluso apoyan con recurso si es necesario y consideran conveniente.”

En este sentido la actualización del Plan Maestro Fronterizo es fundamental para la eficiencia de la planeación urbana fronteriza. la calendarización de las actualizaciones del Plan Maestro Fronteriza y deberá tomar en cuenta los ciclos de las administraciones de los EE.UU. y de México. Se debe permitir a las dependencias involucradas a incorporar información sobre nuevos proyectos planeados, cambios a proyectos previamente presentados, y reportar sobre proyectos terminados.

En la entrevista realizada a la actual directora del IMPLAN Tijuana Arq. Rosa Velia López Ibarra comentó que se está realizando la actualización Plan Maestro Fronterizo el cual tendrá un enfoque muy alineado a los objetivos para el desarrollo.

El documento está siendo liderado por el gobierno del estado, porque abarca toda la frontera no solo Tijuana es todo el condado y los municipios de Tijuana y Tecate, y está siendo liderado por la SIDUE, por el lado de EEUU SANDAG y CALTRANS están liderando la integración del documento, está muy enfocado a la movilidad peatonal y ciclista y también un enfoque sobre las emisiones del dióxido de carbono hacia al ambiente y buscando aterrizar estrategias de desarrollo sustentable, un tema que no realizo el otro documento. Además, se le está agregando un enfoque social y de participación ciudadana “en este documento estamos trabajando todos los institutos de planeación de los municipios, y también otras dependencias, como las secretarías de desarrollo urbano de cada municipio, en esta ocasión se incorporamos a algunas organizaciones de la sociedad civil relacionadas con temas de la frontera. Además, el IMPLAN formamos parte del consejo consultivo de SANDAG se tienen muchos convenios informales tanto con SANDAG como con CALTRANS y apenas se van a formalizar esas relaciones.” Gracias a esta aportación se comprende que actualmente se trabaja porque se refuercen las relaciones de cooperación transfronteriza y que el trabajo de actualización de un Plan Maestro Fronterizo incluyo temas como el desarrollo sostenible y la inclusión social, temas que no pueden ser ignorados en las agendas de las instituciones pues necesitan atención inmediata.

El desarrollo de una nueva garita, o mejoras a una garita existente y las instalaciones de transporte correspondientes, es una tarea compleja y tardada que requiere de coordinación y colaboración estrechas con dependencias gubernamentales en ambos lados de la frontera. El proceso del Plan Maestro Fronterizo California-Baja California es una herramienta nueva que puede utilizarse para jerarquizar proyectos de infraestructura y mejorar la coordinación de planeación e instrumentación de proyectos de garitas y de transporte tanto en los EE.UU. como en México. Un enfoque integral ayuda a dependencias tanto en Baja California como California terminar los proyectos necesarios de manera que eficientemente facilite el comercio internacional y mejore la calidad de vida de los habitantes de la región fronteriza. El enfoque California-Baja California podría ampliarse y adaptarse a otros estados fronterizos atendiendo sus necesidades, dando como resultado un proceso de planeación maestra coordinado para toda la frontera México-EE.UU. (PMF, 2008)

Claramente ha habido muchos cambios en relación a los temas primordiales para la planeación urbana, en el año 2008 era una prioridad la cuestión de las garitas y cruces fronterizos podría ser principalmente por cuestiones relacionadas con la política exterior de México y Estados Unidos en el año 2008, los temas prioritarios para Estados Unidos eran la lucha contra el terrorismo internacional y la crisis económica mundial, México por su parte experimentaba una crisis de violencia y lucha contra el crimen organizado (Velazquez & Dominguez , 2013) Esto incito a que la mayoría de las estrategias de planeación en materia fronteriza se concentraran en la dinámica del cruce de personas. Actualmente las prioridades han cambiado, temas como el medio ambiente, la inclusión, la cooperación y el desarrollo sustentable son prioridad en las agendas políticas de los gobiernos, es muy posible que se vea reflejado en las próximas actualizaciones de instrumentos o en la creación de nuevos, así como continuar con el propósito de establecer un proceso de planeación maestra binacional en la frontera entre Baja California y California. Establecer un proceso que institucionalice el diálogo entre dependencias y actores interesados federales, estatales, y locales en Estados Unidos. y México

#### **4.5 Formulación e implementación de alternativas en San Diego**

La planificación en la región de San Diego ha sido tradicionalmente considerada como limitada por el condado de San Diego. Sin embargo, con los años, nuestras fronteras percibidas se han expandido. SANDAG reconoce que la región de San Diego tiene estrechos vínculos con sus condados vecinos, gobiernos y el gobierno de México. Las características distintivas de la región presentan una variedad de oportunidades y desafíos para la planificación y coordinación a lo largo de la frontera dinámicas binacionales e interregionales. La forma en que la región crece inevitablemente impacta a quienes nos rodean, así como el crecimiento a nuestro alrededor afecta a la región.

SANDAG por su parte analiza la planificación de Fronteras desde tres perspectivas: la perspectiva binacional con relación a la frontera internacional con México; la perspectiva interregional con respecto a los problemas con sus vecinos de Orange, Riverside e Imperial

County; y una relación de gobierno a gobierno con gobiernos tribales dentro del condado de San Diego.

Los principios rectores sirven como marco para los objetivos de políticas y acciones para promover iniciativas importantes del Comité de Fronteras para mejorar la región transfronteriza:

El propósito es que se emplee una planificación justa y equitativa teniendo en cuenta los impactos interregionales y mantener una comunicación activa y honesta con nuestros condados vecinos, y el gobierno de Baja California.

La región de San Diego promoverá infraestructura compartida, sistemas de transporte eficientes, planificación ambiental integrada y desarrollo económico con sus condados vecinos, y el gobierno de Baja California. Se reconoce que la Región transfronteriza Tijuana-San Diego es un lugar único y dinámico para vivir, que abarca la diversidad cultural, promueve la comprensión interregional y se beneficia de su variada historia y experiencia.

El Comité de Fronteras ha identificado seis áreas críticas de planificación en torno a las cuales enfocar sus esfuerzos de colaboración: accesibilidad a empleos / vivienda, transporte, suministro de energía y agua, medio ambiente, desarrollo económico y seguridad nacional. Las áreas de trabajo subsecuentes agregadas más recientemente incluyen colaboración en cambio climático, transporte activo y salud pública. (SANDAG, 2019)

En la siguiente tabla se pueden observar a grandes rasgos los principales planes o programas que tienen una orientación binacional o con un enfoque de desarrollo sustentable creados por el gobierno de la ciudad de San Diego.

Tabla 4.0 Instrumentos de planeación urbana en San Diego

Nombre del plan o programa	Contenido y objetivo
Ruta estatal 11 y puerto de entrada este de Otay Mesa East	crear un cruce fronterizo del siglo XXI para la mega región de San Diego-Baja California que mejorará la movilidad regional y estimulará el crecimiento económico y el comercio binacional. Las mejoras fronterizas propuestas proporcionarán cruces fronterizos rápidos, predecibles y seguros. Las mejoras adicionales incluyen: - Nuevo sistema de detección de tiempo de espera en la frontera - Información avanzada del viajero para mejorar la planificación de rutas - Capacidad optimizada del puerto de entrada para disminuir la congestión y los tiempos de espera
El Plan de Alcance de Emisiones	Proporciona una visión general de las tareas relacionadas con la calidad del aire / impactos climáticos. Se recibió información sobre los métodos propuestos y los datos involucrados en el análisis de emisiones para el estudio.
El Plan de Alcance Económico	Tiene como objetivo comprender cómo las empresas involucradas en las industrias transfronterizas se ven afectadas por los tiempos de espera en la frontera, también se realizaron entrevistas con empresas individuales
El documento de Metodología del Modelo Económico	Presenta el marco metodológico utilizado para estimar los impactos económicos de los retrasos fronterizos. El documento captura los hallazgos de la revisión de la literatura de impacto económico, así como el marco metodológico propuesto para la estimación de demoras en la frontera para viajes personales y para movimientos de carga.
Estudio de transporte de equidad en salud fronteriza	Documentó los vínculos entre el entorno construido y los resultados de salud en la comunidad de San Ysidro, cerca de la frontera entre Estados Unidos y México. Utilizó enfoques integrales para integrar el transporte y la planificación del uso

	de la tierra para mejorar la calidad de vida y la sostenibilidad de las comunidades locales
Conferencia Binacional	Se incluye una amplia gama de temas, desde el suministro de agua y energía, y el cambio climático transfronterizo hasta los tiempos de espera en la frontera y los problemas de seguridad nacional. El propósito de este evento es reunir a las partes interesadas de ambos lados de la frontera, para abordar estos problemas, buscar soluciones e identificar oportunidades.

Fuente: Elaboración propia con información de la página oficial de SANDAG

A medida que crece la región fronteriza México-EE. UU., Es necesario mejorar la eficiencia de la planeación urbana y así como el nivel de cooperación de las instituciones encargadas. Mejorar los esfuerzos para impulsar el desarrollo sostenible de las ciudades y el movimiento comercial de bienes, servicios y pasajeros a través de un sistema eficiente e integrado para impulsar las economías locales, estatales, federales e internacionales. En la tabla anterior se pueden apreciar los planes generados por el gobierno de San Diego con especial atención al área fronteriza. Se puede observar que las prioridades son la movilidad, el transporte y el cruce de personas, esto derivado de las actividades económicas. Pero el tema de la sustentabilidad sigue siendo prioridad y deberá tener más peso en las próximas actualizaciones.

## CAPÍTULO 5 CONCLUSIONES GENERALES

A pesar de que existe un ligero debate sobre determinar a la Región Tijuana – San Diego como transfronteriza se ha llegado a un consenso generalizado en ambas partes de la frontera y este concepto es de mucha relevancia para los estudios fronterizos. Por mucho tiempo ha sido considerada como una de las fronteras más importantes y dinámicas del mundo, por su amplio movimiento e interdependencia. A pesar de todos los aspectos que comparten como el tipo de suelo, clima, aguas, población, mercados; por mencionar algunos, existen grandes aspectos que las hacen diferentes, destacando como uno de ellos la planeación urbana. Son ciudades que comparten un crecimiento muy parecido en cuestión de aumento de población y con ello la necesidad de adaptarse a nuevas necesidades. Sin embargo, en cuanto a desarrollo urbano aún hay muchas brechas que deben ser atendidas por las instituciones correspondientes. el término no hace referencia a alguna situación de igualdad, sino más bien de interdependencia y cooperación y la interdependencia entre ambas zonas urbanas.

El Plan Indicativo de la Región reconoce a la región como una zona que constituye una pieza central de las relaciones internacionales con Estados Unidos, por las relaciones sociales, económicas, políticas, y ambientales que vincula ambas naciones. La frontera de Tijuana puede ser considerada la más grande puerta de entrada con el área económica de Norteamérica, que comprende a Canadá, México y Estados Unidos. Por lo tanto, si algo define a la región es la intensa y muy diversa red de interacciones entre un país y otro o entre una ciudad y otra. Esto crea entonces un espacio y una región interdependiente.

Por lo tanto, es de suma importancia que estas ciudades tengan un funcionamiento adecuado y correlacionado, programas en conjunto con enfoque en la interdependencia que tienen en dinámicas económicas, políticas y sociales también lo tiene en materia planeación, pero es necesario que esta cooperación sea más notoria en la implementación de programas y planes, los gobiernos deberían de crear instrumentos de planeación en el que consideren la región transfronteriza esto para aumentar el grado de efectividad de la cooperación transfronteriza en materia de planeación urbana.

La Región Transfronteriza Tijuana – San Diego es una región resiliente, pues crece de manera acelerada y debe tener pronta adaptación a todos los cambios a los que se enfrenta, para satisfacer todas las necesidades de sus habitantes.

Las áreas urbanas son ambientes dinámicos y complejos que necesitan adaptarse a diferentes riesgos de forma integrada y holística. No sólo el gobierno, sino también los individuos, comunidades, instituciones y empresas necesitan involucrarse dentro de un sistema urbano para sobrevivir, adaptarse, y recuperarse rápidamente ante el impacto de cualquier tensión o crisis graves y mantener la continuidad de sus servicios. La región Tijuana y San Diego es una región resiliente, que se ha adaptado a todos los cambios que ha enfrentado con los años, que cambia junto con las sociedades, pero el nivel de urbanización entre ambas sigue manteniendo una amplia brecha. El objetivo 11 para el desarrollo busca que las ciudades sean resilientes.

Con base en lo previamente analizado surgen las siguientes propuestas para el tema de ciudades sostenibles en la Región transfronteriza Tijuana- San Diego

- Reforzar la comunicación de las instituciones encargadas de la planeación urbana en ambos lados de la frontera, ya sea mediante oficinas que se enfoquen específicamente en esa área, o aumentar la interacción constante entre las instituciones.
- Trabajar en las actualizaciones de programas, hablando de la región de Tijuana - San Diego. Considerando a ambas como ciudades resilientes que están en constante cambio, es necesario que los programas que se realizan, los planes indicativos y el Plan Maestro Fronterizo tengan periodos de actualización más cortos, ya que los cambios en las ciudades son muy acelerados.
- Priorizar la cooperación urbana transfronteriza en los planes de desarrollo, municipales, estatales y federales.
- Realizar una convergencia de las instituciones gubernamentales con la población en general y organizaciones no gubernamentales en temas de sostenibilidad, como

capacitación, talleres, campañas publicitarias que informen sobre las ciudades sustentables.

- Aumentar la comunicación con ONU hábitat para utilizar todas las herramientas que proporciona para alcanzar las metas del Objetivo 11 de la Agenda 2030 para el Desarrollo para aplicarlas efectivamente en la región.

Desde la consolidación de México como país independiente las relaciones con Estados Unidos han sido un tanto tensas pasando por intervenciones militares, intentos de invasión, pérdida de territorio, o deudas, pero las relaciones definitivamente han desarrollado una gran interdependencia entre ambos. El crecimiento ha sido a la par, Tijuana es reconocida como la ciudad fronteriza más importante para Estados Unidos, por su gran flujo de personas, y el importante flujo comercial que representa. Con los años se ha convertido en un punto de gran importancia para los estadounidenses, ya sea históricamente en función de diversión y desastres cuando existía la ley seca, o como un punto de turismo médico y su destino favorito para explorarlo, hasta muy recientemente el aumento del mercado inmobiliario enfocado principalmente en personas que laboran en San Diego y deciden laborar en Tijuana.

Estas interacciones, además de fomentar el crecimiento económico, implican una interacción social entre ambas poblaciones, la población flotante es totalmente binacional, los flujos van de Estados Unidos hacia México y viceversa, comparten el transporte público, las calles, banquetas, comercios, vialidades, rutas, plazas, etc. Comparten y viven el desarrollo urbano diariamente. Pero aún existe una brecha muy grande entre el desarrollo urbano y la planeación en San Diego y la de Tijuana. La población que comparten y las dinámicas son tan amplias, que los esfuerzos por crear políticas públicas de planeación urbana compartidas deberían de ser más grandes, ya que en los apartados de cada uno de los planes lo que se observa mayoritariamente es en tema de movilidad hacia garitas, o movilidad a los centros comerciales donde se recibe más población que busca consumir. Es importante tomar en cuenta que más que agentes económicos de consumo, la población flotante también implica una interacción social y de identidad que se desarrolla con estas dinámicas de cruce constante.

El Instituto Metropolitano de planeación es una organización legítima, que tiene muy altos estándares, principalmente por trabajar directamente con el ayuntamiento y tener la responsabilidad de planear la urbanización sustentable para una ciudad que está en acelerado crecimiento como lo es Tijuana.

Como se planteó a lo largo de esta tesis los esfuerzos de las organizaciones para cumplir sus objetivos se ven principalmente reflejados en la producción de instrumentos de acción pública como el Plan Municipal de Desarrollo, El Desarrollo Orientado al Transporte Sustentable, Talleres para la comunidad y estudios urbanos de diferentes zonas de la ciudad estos productos engloban una serie de herramientas y propuestas para alcanzar los objetivos propuestos por la organización. Como Fomentar y orientar el desarrollo estratégico de la zona metropolitana que permita garantizar la equidad social, impulsar las economías y disminuir la marginación urbana en la ciudad de Tijuana. Los ejes principales que abordan son: Transparencia, Seguridad, Bienestar, Desarrollo y movilidad. Además de otros tres ejes transversales: Igualdad de género, no discriminación, inclusión, Combate a la corrupción y mejora de la gestión pública, por último, territorio y desarrollo sostenible.

Una organización se compone de personas que realizan funciones específicas, al volverse un conjunto se tiene que tomar en cuenta que todas las personas que participen tienen su propia personalidad y al trabajar en conjunto se genera también una personalidad organizacional, en este caso el IMPLAN, necesita conformarse de personas profesionales y comprometidas con los temas y funciones que ejerce la organización. No sería posible la estructuración de una organización si no fuera por las interacciones humanas y los resultados de las mismas. las estructuras son prácticas de las personas, y a su vez constituyen y reproducen las estructuras en diferentes espacios.

En el ámbito global, las instituciones en este caso el IMPLAN tiene la responsabilidad de enfocar sus prácticas en un contexto de globalización, principalmente por la relevancia mundial que tiene la ciudad de Tijuana como la frontera más transitada a nivel mundial, por ser una de las ciudades en México con mayor inversión extranjera, movilidad de personas y turismo comercial, además de que la Región Tijuana-San Diego es considerada en muchas ocasiones como una región transfronteriza con una activa dinámica binacional con uno de los países con más influencia en el orden internacional. El organismo mundial con más

influencia en la planeación y desarrollo de ciudades es ONU hábitat, organización que trabaja ideas de desarrollo sustentable para las ciudades que hagan frente a los problemas actuales tales como el cuidado del medio ambiente y la disminución de la pobreza. Es por esto que el IMPLAN ha trabajado para crear instrumentos que sigan las recomendaciones de esta organización. En respuesta al Índice de Ciudades Prosperas creó el Plan metropolitano de desarrollo que incluye principalmente las recomendaciones de ONU hábitat.

La dinámica binacional es muy amplia. Los temas fronterizos están siempre presentes en la agenda del gobierno federal. Sin embargo, es necesario que se refuerce la cooperación para la urbanización, tomando en cuenta principalmente el objetivo 11 de la Agenda 2030 para el desarrollo. Cambios en la planeación enfocados en el objetivo mejorarían no solo a la ciudad de Tijuana, los efectos también impactarían en San Diego, y mejorarían distintos aspectos que actualmente son esenciales para la dinámica binacional. La movilidad de la población flotante se mantendría o en el mejor de los casos aumentaría, pero dentro de una ciudad con un desarrollo sustentable.

Los objetivos del Desarrollo Sostenible son un llamado universal para todas las naciones. El objetivo 11 se concentra el desarrollo de las ciudades por un futuro sustentable, cada nación tiene la responsabilidad de trabajar en aplicar los elementos necesarios para cumplir el objetivo. Los esfuerzos si bien deben ser nacionales también deben de incluirse dentro de los intereses de la cooperación internacional. En el caso de México y Estados Unidos, es de gran importancia que este tema tome relevancia en las relaciones transfronterizas. Un futuro sustentable no es cuestión de las naciones en un formato aislado, es una responsabilidad internacional, y en el caso de la región fronteriza México- Estados Unidos existe la oportunidad de implementar instrumentos transfronterizos, para alcanzar mejores resultados.

Es momento de que las naciones utilicen la cooperación como una herramienta principal para el desarrollo, que las fronteras como líneas geográficas no detengan el desarrollo. Una región tan dinámica como la de Tijuana – San Diego cuenta con todo el potencial para cumplir con el objetivo 11 de la agenda 2030, pero es necesario mejorar la cooperación transfronteriza para el desarrollo.

## **Bibliografía**

- Loretta Lees, Tom Slater. (2007). *Gentrification*.
- Ahumada, J. (1966). Notas para una teoría general de la planificación. *Cuadernos de la Sociedad Venezolana de Planificación*, Caracas.
- Alba Sargatal, M. (2001). Gentrificación e inmigración en los centros históricos. *Revista electrónica de ciencias sociales*.
- Alegría, T. (2009). *Metropolis Transfronteriza*. Tijuana: El Colef.
- Anderson, M. (1883). *Frontier regions in western Europe*. Londres: Frank Cass & Co. Ltd.
- Anderson, M. (1996). *Frontiers: Territory and State Formation in the Modern World*. Massachusetts: Blackwell.
- ATLAS. (2014). *ATLAS de la Región Fronteriza Tijuana- San Diego*. Tijuana - San Diego : SANDAG, IMPLAN.
- BANCO MUNDIAL, B. (2020). *Desarrollo Urbano Banco Mundial*. Washington.
- Bandelac, L., & Ramirez, G. (2019). *La cooperación transfronteriza para el desarrollo*. Madrid : Catarata .
- Bautista, A. D. (2003). TLCAN y el crecimiento económico en la frontera norte de México . *Comercio Exterior* .
- Bazant, J. (2001). Lineamientos para el ordenamiento territorial de las periferias. *Revista Papeles de Población*, 7(27), 223 - 229.
- Bazant, J. (2001). Lineamientos para el ordenamiento territorial de las periferias urbanas de la ciudad de México. *Papeles de Población*.
- Blau, P. (1974). Presidential Address: Parameters of Social Structure. . *American Sociological Review*, 615- 635.
- Bottino Bernardi, R. (2009). La ciudad y la urbanización. *Estudios Historicos*.
- Brenner, N. (1999). Globalization as reterritorialisation: The Rescaling of Urban Governance in the European Union. *Urban Studies*, 431-451.

- Burgess, E. (1925). *the growth of the city*.
- Castells, M. (1977). Apuntes para un análisis de clase de la política urbana del Estado mexicano. *Revista Mexicana de Sociología*.
- Castells, M. (2000). *The Rise of the Network Society*. Massachussets: Blackwell Publisher.
- Castells, M. (2000). *The Rise of the Network Society*. massachusetts: Blackwell Publishers.
- Castells, M. (2014). *La cuestión urbana*. España: Siglo XXI.
- Closs, J. (2017). *Nueva Agenda Urbana*. Ecuador: ONU Habitat.
- CONAPO. (2011). Consejo Nacional de Población.
- COPLADE. (2013). *Apuntes de población de Baja California* .
- COPLADE. (2017). *Plan Poblacional del Estado de Baja California*. Mexicali .
- Coraggio, J. (1979). *obre la espacialidad social y el concepto de*. Cd. de Mexico.
- Cruz Salazar, T. (2011). Racismo cultural y representaciones de inmigrantes centroamericanos. *Migraciones internacionales*.
- Cuenú, J. (2011). Perspectiva socio-fenomenológica de la estructura organizacional burocratica. *Cuadernos de administración* , 169 - 180.
- Davidson, M., & Lees, L. (2004). New-build `gentrification' and London's riverside renaissance. *Enviromental and planning*, 1165-1190.
- Douglas , L., & Hansen, T. (2003). Los orígenes de la industria maquiladore en México. *Comercio Exterior*, 53(11), 1045 - 1056.
- Franklin, E., & Krieger, M. (2011). *Comportamiento Organizacional enfoque para America Latina*. México: Prentice.
- Friedman, M. (1959). *A Program for Monetary Stability*. Boston : Fordham University Press.
- Friedman, Y. (1959). *La ciudad Espacial* . Ciudad de Mexico.

- Ganster, P. y. (1992). *The Mexican-US. Border region and the Free Trade Agreement*. . San Diego: SDSU.
- Gomez , C. (2015). *El Desarrollo Sostenible: Conceptos Básicos, Alcance y criterios para su evaluación*. . UNESCO .
- Gómez, B., & Santome, J. M. (2019). La cooperación transfronteriza de la gobernabilidad democrática y la cohesión social. En *La cooperación tranfronteriza para el desarrollo*. Madrid: Los libros de la catarata.
- González, X. O. (2016). Desde la frontera: Del muro a la cooperación y vuelta al inicio. *El Colegio de la Frontera Norte* .
- Graham, S., & Healey, P. (1999). Relational Concepts of Space and Place: I. *ssues for planning theory and practice*. *European Planning Studies*, 623- 646.
- Granero Realini, G. (2017). *Territorios de la desigualdad* . Buenos Aires.
- Habitat, O. (2013). *Agenda para el Desarrollo Sostenible* . Ecuador .
- Hall, R. (1996 ). *Organizaciones: Estructuras, procesos y resultados*. Prentice Hall.
- Harvey, D. (2006). *Spaces of Global Capitalism: Towards a Theory of Uneven Geographical Development*. Nueva York : verso.
- Healey, P. (2006). *Collaborative Planning: Shaping Places in Fragmented Societies*. . Nueva York: McMilan Press.
- Helbrecht, I. (2017). *Gentrification and ressitance* . Berlín.
- Herzog, L. (2003). *The Political Economy of Tourism Development*. San Diego.
- herzog, L. (2003). *The political economy of tourist development in the San Diego Tijuana transfrontier metropolis*.
- INM. (2017). *Instituto Nacional de Migración*.
- IPC. (2018). *Indice de Ciudades Prósperas*. Tijuana: Onu Habitat .

- Kearney, M., & Antony, K. (1995). *Border cuates: A History of the US-Mexican twin Cities*. Austin: Eakin Press.
- Lefebvre, H. (1978). *El derecho a la ciudad*. Península.
- Madariaga, S. d. (2008). *Esquinas inteligentes: La ciudad y el urbanismo moderno*. Madrid : Alianza.
- Mingts, K., & Karns, M. (2004). *International Organizations: The Politics and Processes of Global Governance*. Colorado: Boulder: Lynne Rienner Publishers.
- Morales Woo, O., & Bringas Rábago, N. (1992). Población flotante: Tipología de visitantes en Tijuana. *Estudios Fronterizos* , 135-165.
- Morehouse, B. (2004). Theoretical Approaches to Border Spaces and Identities. *Enchallenged Borderlands: Transcending Political and Cultural Boundaries* , 19-39.
- Moreno, E. L. (2018). *Indice de Ciudades Prosperas*. Tijuana : ONU habitat.
- Mouroz, J. R. (1984). La frontera México-Estados Unidos: mexicanización e internacionalización. *Estudios Fronterizos*, 11-24.
- Mungaray, A., & Ureña, J. M. (2015). El papel de las redes de caminos en los desplazamientos laborales trasfronterizos Tijuana - San Diego. *Región y Sociedad*.
- Newmayer, E. (2001). How Regime Theory and the Economic Theory of International Enviroment Cooperation can Learn from Each Other? *Global Enviromental Politics*, 122-147.
- ONU . (2018). *La Agenda 2030 y los objetivos del desarrollo sostenible*. Santiago: CEPAL.
- ONU. (2019). *Informe sobre los Objetivos para el Desarrollo Sostenible*. Nueva York: Naciones Unidas .
- Ornes, S. (enero de 2009). El urbanismo, la planificación urbana. *Revista Politeia*, 32(42), 197-225.

- Osorio, M. (1974). *Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales*. Argentina : Heliasta.
- PEM. (2018). *Plan Estratégico Metropolitano* . Tijuana Baja California : Municipio de Tijuana .
- Peña Medina, s. (2011). Regímenes de planificación transfronteriza:. *Región y sociedad*, 23(50), 115-151.
- PIDT. (2009). *Plan Indicativo para el Desarrollo Competitivo y Sustentable de la Región Transfronteriza* . Nuevo León : El Colef .
- PMF. (2008). *Pan Maestro Fronterizo*. Baja California, San Diego : SANDAG, IMPLAN .
- RAE. (2001). *Real Academia Española* .
- Rentería., C. A., de la Parra Renteria, C., Lara Valencia, F., Selee, F., Donnelly, R., Patrón Soberano, K., . . . Lares Serrano, L. (2009). *Plan Indicativo Para el Desarrollo Transfronterizo*. El Colegio de la Frontera Norte, Woodrow Wilson Center International Center for Scholars. Nuevo León: El Colegio de la Frontera Norte.
- Robbins, S., & Coulter. (2012). *Management*. Nueva York: Pearsons.
- Rojó Mendoza, F. (2016). La gentrificación en los estudios urbanos: una exploración sobre producción académica de las ciudades . *Ciudad Metropolitana*.
- Rubio, F. (2009). *La Estructura Organizacional en Centros de Investigación, Desarrollo e Innovación; una Aproximación a la Experiencia Internacional*. Cd. de México: UNAM.
- Sampieri , R., Fernandez , C., & Baptista, M. (1991). *Metodología de la Investigación*. Cd. de México.
- Sequera, J. (2015). 50 años del nacimiento del concepto 'gentrificación'. La mirada anglosajona. *REVISTA BIBLIOGRÁFICA DE GEOGRAFÍA*.
- Sherman , R., & Webb, R. (1988). *Qualitative Research In Education*.
- Smith, N. (1996). *The New Urban Frontier*. London.

- Stewart, C., Dunkerkeley, D., & Keagan, P. (1980). *Organization, class and control*. Londres.
- Stewart, R., Hinings, B., & Greenwood, R. (1980). The Structuring of organizational Structures. *Administrative Science Quarterly*, 1-17.
- Velazquez , R., & Dominguez , R. (2013). Balance de la política exterior de México en el sexenio de Felipe Calderón bajo los tres niveles de análisis: Limites y Alcances. *Foro Internacional*, 483-516.
- Young , O. (1999). *Governance in World Affairs*. Nueva York: Ithaca: Cornell University.

**Fuentes electrónicas:**

- CALTRANS California Department of Transportation <https://dot.ca.gov/> fecha de consulta: 7 de septiembre de 2019
- SANDAG San Diego's Regional Planning Agency <https://www.sandag.org/index.asp?fuseaction=home.home> fecha de consulta: 7 de septiembre de 2019
- IMPLAN Instituto Matropolitano de Planeación Tijuana <https://implan.tijuana.gob.mx/> fecha de consulta: 10 de septiembre de 2018
- SIDUE Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano del Estado <http://www.sidue.gob.mx/> fecha de consulta: 15 de agosto de 2019
- CEPAL Comisión Económica para América Latina y el Caribe <https://www.cepal.org/es> fecha de consulta: 12 de noviembre de 2019
- ONU Organización de Naciones Unidas <https://www.un.org/es/> fecha de consulta: 14 de enero de 2020
- ONU Habitat <https://www.un.org/es/ONU%20HABITAT> fecha de consulta: 26 de abril de 2020

Objetivos del Desarrollo Sostenible <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/> fecha de consulta: 17 octubre de 2019

Banco Mundial <https://www.bancomundial.org/> fecha de consulta: 20 de septiembre de 2018

Nueva Agenda urbana <https://onuhabitat.org.mx/index.php/la-nueva-agenda-urbana-en-espanol> fecha de consulta: 04 de mayo de 2020

INEGI Instituto Nacional de Estadística y Geografía <https://www.inegi.org.mx/datos/> fecha de consulta: 06 de noviembre de 2019

Huella Ecológica <https://www.footprintnetwork.org/> Fecha de consulta: 07 de mayo de 2020