



# PROGRAMAS SECTORIALES Y ESPECIALES

## 4. Desarrollo de Infraestructura Productiva



Jalisco, México. Febrero 2008.

Documento que contiene el Programa Sectorial 04 "Desarrollo de Infraestructura Productiva", clasificado como Información Fundamental, de conformidad con la ley de Transparencia e información Pública del Estado de Jalisco, integrado y coordinado por la Secretaría de Planeación del Gobierno de Jalisco.

El Programa Sectorial 04 "Desarrollo de Infraestructura Productiva", se vincula con los Programas Estatales de Comunicaciones Terrestres y Transporte y de Desarrollo Urbano, de conformidad con los artículos 6°, 16, 20 fracción IV, 22 fracción II y 27 de la Ley de Planeación para el Estado de Jalisco y sus Municipios.

La presente información relacionada con los indicadores y metas de cada uno de los objetivos planteados en éste programa sectorial y sus respectivos subprogramas, estará sujeta a cambios, precisiones y mejoras derivadas de su alineación entre los indicadores y metas del Plan Estatal de Desarrollo Jalisco2030 y los Programas Operativos Anuales (POA's) de las dependencias; por lo tanto, ésta primera versión de indicadores será la base para la construcción del tablero de indicadores definitivo; lo anterior de conformidad con los artículos 6°, 16, 18 fracción VII, 27 y 28 de la Ley de Planeación para el Estado de Jalisco y sus Municipios.

ISBN: 968-832-586-4

1ra. Edición. Tiraje 1,000 ejemplares



# Contenido

<b>Introducción</b>	<b>11</b>
<b>1. Marco Normativo y Metodológico</b>	<b>17</b>
<b>2. Alineación con Planes y Programas</b>	<b>25</b>
<b>3. Diagnóstico del Sector</b>	<b>29</b>
<b>4. Síntesis de la Problemática y Áreas de Oportunidad</b>	<b>57</b>
<b>5. Objetivos Específicos, Indicadores y Metas del Programa</b>	<b>61</b>
<b>6. Líneas de Acción agrupadas en Subprogramas</b>	<b>73</b>
<b>7. Cartera de Proyectos Estratégicos y Presupuesto Estimado</b>	<b>79</b>
<b>Anexos</b>	<b>107</b>
<b>Directorio de Participantes</b>	<b>127</b>



PROGRAMAS  
SECTORIALES  
Y ESPECIALES

EMPLEO Y  
CRECIMIENTO  
JALISCO 2030

Introducción

# Introducción

En el transcurso de los últimos años se asiste a profundos cambios en los ámbitos nacional e internacional. En particular en el terreno económico, se han presentado procesos en los cuales los distintos países se han visto involucrados en el fenómeno de globalización y conformación de bloques económicos, a través de la adopción de modelos que impulsan la apertura de la economía y la reducción de la participación del Estado en ese ámbito. Esto ha derivado entre otras cosas, en una serie de cambios y reestructuraciones en los diversos sectores productivos con el propósito de adecuarse a las condiciones que el propio crecimiento va exigiendo a los países para poder ser competitivo.

Bajo estas circunstancias, debido a que está vinculada directamente al desarrollo económico y social de los países, la infraestructura productiva se ha convertido en un factor importante para la competitividad. Gran parte del crecimiento de las inversiones, del comercio internacional, de los servicios de transporte y del desarrollo humano, están relacionados con disponer de un adecuado desarrollo de la infraestructura, por lo que se ha vuelto una condición necesaria para ser competitivo en un mundo globalizado. De la misma manera, el déficit en infraestructura es uno de los factores que inhiben el desarrollo, debido a que desalienta las decisiones de inversión, además de que representan un costo directo en las oportunidades de desarrollo y crecimiento económico.

Dentro de este contexto se inserta el caso de México, en donde de alguna manera y en un cierto grado que guarda proporciones con respecto a otros países, en los años recientes confluyen varios procesos en la vida nacional. El país tiene una mayor interdependencia con la economía internacional, y las dinámicas globales se manifiestan en la evolución de la sociedad. Los efectos de la globalización plantean nuevos retos en las condiciones de competencia y competitividad del país, pero también de cada una de sus regiones, ciudades y municipios.

México ha establecido acuerdos comerciales con varios países que lo colocan frente a una serie de retos y oportunidades, pero que al mismo tiempo le exigen avanzar en cuanto a la modernización de su estructura productiva y el mejoramiento de sus niveles de infraestructura para aspirar con ello a estar en condiciones similares a las de sus distintos socios comerciales. Es por ello que al igual que otros países, nuestro país promueve en el ámbito nacional un importante programa de promoción y fortalecimiento de la infraestructura productiva.

En ese contexto, en el que se busca tener mejores fortalezas y ventajas para ser más competitivos, el estado de Jalisco requiere en los próximos años, delinear los proyectos y acciones para contar con una infraestructura productiva sólida para avanzar en su desarrollo económico y social para competir aprovechando adecuadamente sus ventajas comparativas. Los datos más recientes del Instituto Mexicano de la Competitividad, indican que para el año 2004, Jalisco ocupó el lugar 16 en competitividad entre los estados de la Federación. Lo anterior refiere que es necesario atender las distintas debilidades en la entidad entre las que se encuentran, la de mejorar y modernizar la infraestructura física que contribuya a tener una ágil y eficaz entrada y salida de los bienes que se comercializan.

Aunado a lo anterior, Jalisco cuenta aproximadamente con seis millones setecientos mil habitantes, cantidad que se incrementa anualmente en 130 mil. El 55% de los jaliscienses se asientan en la zona metropolitana, mientras que una gran parte de localidades (98%), tienen una población menor a los 2,500 habitantes se encuentra dispersa en las zonas rurales. Los asentamientos se encuentran comunicados por 1,955 kms. de carreteras libres federales; 513 kms. de carreteras de cuotas federales; 5,585.610 kms. de caminos y carreteras a cargo del estado y 18,435 kms. de caminos rurales. El 86% de las familias cuentan



con agua y casi el 80% con servicios de redes de drenaje, proporciones superiores a la media nacional. Por el contrario, el tratamiento de aguas residuales apenas atiende al 1% del volumen generado, lo que ocasiona grave contaminación sobre todo en los ríos Lerma y Santiago que junto con el Lago de Chapala son objeto de un programa de saneamiento. Cada año se requieren más de 20 mil nuevas viviendas, sin embargo, las condiciones económicas restringen la oferta habitacional y propician los asentamientos irregulares.

Jalisco cuenta con una legislación urbanística orientada hacia la gestión municipal y con una tradición de participación ciudadana en el mejoramiento urbano. Son estos recursos valiosos frente a los retos inmediatos: proporcionar alojamiento y servicios básicos a los 3 millones de jaliscienses que se adicionarán en los próximos 20 años, impulsar el desarrollo regional y construir la infraestructura que requiere el Jalisco del siglo XXI.

La zona costera de Jalisco tiene una topografía conformada por una franja de territorio de aproximadamente 40 Kilómetros de ancho que oscila entre el nivel del mar y los 500 metros de altura. Un gran macizo montañoso, forma parte de la Sierra Madre Occidental que registra una altura entre los 1,800 metros y los 3,000 metros sobre el nivel del mar y que en forma diagonal cruza de occidente hacia el sur del estado. Cuenta además con zonas de montaña y una gran depresión en el norte de la entidad y un gran territorio de planicies y lomeríos al noreste del estado que registra alturas de los 1,500 a 2,00 metros sobre el nivel del mar.

Lo anterior condiciona de manera significativa las acciones en materia de comunicaciones terrestres. Es por ello que en la entidad, la zona mejor comunicada está conformada por las regiones Altos Norte, Altos Sur y Sur, gracias a sus características topográficas semiplanas. Por el contrario, existen varias zonas con escasos tramos carreteros debido a las escarpadas pendientes, como es el caso de la parte occidental de la región Norte, y de regiones que forman parte de la Sierra Madre Occidental y Sierra de Amula, así como

también algunas áreas de las regiones Costa Norte, Costa Sur y Sureste.

A su vez, en la entidad contrastan las regiones en las que coexisten las presiones demográficas y el deterioro de los recursos naturales, como la región Central, contra las regiones abundantes en recursos naturales y poca población, como la franja costera, que cuenta con una tercera parte de los bosques, suelos agrícolas y potenciales hidráulicos y representa aproximadamente 6% del asentamiento humano estatal.

Entre los problemas que se enfrentan desde hace algunos años en el rubro de infraestructura, resaltan la existencia de tramos necesarios de modernizar, la inseguridad en algunas carreteras, la discontinuidad de las redes troncales, asimismo faltan enlaces ferroviarios transversales.

Cabe señalar que los enlaces carreteros del estado, a pesar de ser muy variados, continúan presentando desequilibrios territoriales, debido a las crecientes disparidades regionales. Aún existen en el territorio jalisciense zonas mal comunicadas, de difícil acceso, o desvinculadas de los principales ejes de comunicación; otras zonas en contraparte, guardan ciertas condiciones de equilibrio en términos de una integración adecuada. Mientras por un lado, la región central se encuentra bien comunicada a través de una red de autopistas, que la vinculan hacia el interior del estado como con la capital de la República y los principales centros urbanos. Existen regiones de la periferia del estado que carecen de dicha infraestructura y presentan una débil red de caminos secundarios.

A pesar de los esfuerzos recientes por aumentar la infraestructura, el estado aún enfrenta rezagos, tanto en su propio territorio como frente a otras ciudades y estados que han avanzado en mejorar su infraestructura y que ofrecen hoy mejores condiciones para la inversión.

De frente a la situación descrita brevemente, se considera que el impulso y fortalecimiento de la infraestructura energética, hidráulica y de comunicaciones



y transportes, contribuirá notablemente a favorecer la competitividad de las actividades económicas y a brindar los servicios adecuados que requiere la población en general. La modernización de la infraestructura carretera, permitirá interconectar los centros de producción con los centros de distribución y consumo, con mayor eficacia y menores costos de operación. Aunado a lo anterior, junto al mejoramiento de la infraestructura para la producción, se espera tener una fuerte derrama de mano de obra en el sector construcción y potenciar la generación de empleos en actividades productivas y servicios turísticos en las regiones localizadas en la entidad.

Todo el conjunto de problemas señalados en los párrafos anteriores, serán incluidos y atendidos mediante el Programa de Infraestructura Productiva de Jalisco, el cual tendrá como propósito principal fortalecer la infraestructura carretera regional, estableciendo prioridades en función de los incrementos de tráfico, buscando a la vez su evolución desde una estructura jerárquica hacia una estructura en red que facilite la conectividad de las ciudades de la región entre sí y con los puertos fronterizos y marítimos de mayor importancia para los flujos de carga con origen y destino en cada una de ellas. Dicho Programa como tal pretende ser un documento que se valla actualizando acorde a las exigencias y necesidades identificadas y que permitan aumentar la competitividad del estado.





# 1. Marco Normativo y Metodológico

## Marco Normativo

Los programas sectoriales son instrumentos que abordan una materia determinada y que vinculan el funcionamiento de diversas instituciones públicas, sociales y privadas que comparten fines similares con el Plan Estatal de Desarrollo.

Conforme a lo establecido en la Ley de Planeación para el Estado de Jalisco y sus municipios en el artículo 27, los programas sectoriales serán elaborados y aprobados por las dependencias coordinadoras de sector y tendrán una vigencia igual al término de la administración estatal. Dichos programas se sujetarán a los objetivos, directrices, políticas y prioridades contenidas en los planes municipales; y especificarán las metas, provisiones de recursos, acciones específicas, instrumentos y responsables de su ejecución.

Asimismo cada una de las Dependencias y Organismos Auxiliares aquí participantes fundamentan su actuación en las atribuciones que les confiere la Ley del Poder Ejecutivo del Estado.

La Ley Orgánica del Poder Ejecutivo de Jalisco, de acuerdo a los decretos 13570, 14780 y 15032 de Febrero 28 de 1989, Agosto 20 de 1992 y Marzo 11 de 1993 respectivamente, publicados en el Periódico Oficial "El Estado de Jalisco", confieren a la Secretaría de Desarrollo Urbano las atribuciones contenidas en su artículo 32 que a la letra dice:

### Artículo 32

La Secretaría de Desarrollo Urbano es la dependencia encargada de ordenar los asentamientos humanos, regular el desarrollo urbano, proyectar las obras públicas urbanas, y ejecutar las obras públicas y de infraestructura estatales en general.

I. Promover y vigilar el equilibrado desarrollo urbano de las diversas comunidades y centros de población del Estado, mediante una adecuada planificación y zonificación de los mismos.

II. Participar en la elaboración del Plan Estatal de Desarrollo, respecto de la definición de las políticas de asentamientos humanos, de regulación del desarrollo urbano y de la proyección y ejecución de las obras públicas y de infraestructura. Asimismo, formular, revisar y ejecutar el Programa Estatal de Desarrollo Urbano, directa o concertadamente con los sectores interesados;

III. En forma coordinada con los gobiernos municipales existentes en la entidad, llevar a cabo la participación que precisen las leyes urbanísticas para elaborar, ejecutar, evaluar, revisar y vigilar el cumplimiento de los programas regionales y municipales de desarrollo urbano, de acuerdo a las políticas establecidas en el Plan Estatal de Desarrollo;

IV. Vigilar el cumplimiento y la aplicación de las disposiciones legales y reglamentarias en materia de fraccionamientos, construcción y desarrollo urbano;

V. Promover y ejecutar, en su ámbito de competencia, la regularización de la tenencia de la tierra, y diseñar y operar los Programas de Reservas Territoriales;

VI. Elaborar e instrumentar el Programa Estatal de Vivienda de acuerdo a las políticas establecidas en el Plan Estatal de Desarrollo;

VII. Formular el Programa General de Obra Pública Urbana del Gobierno del Estado;

VIII. Proyectar, ejecutar, mantener y operar, en su caso, directamente o por adjudicación a particulares, o al sector social, las obras públicas que no sean de la competencia de otra dependencia;

IX. Diseñar y ejecutar el Programa Carretero Estatal, para la construcción, mantenimiento, conservación y modernización de la infraestructura de comunicaciones terrestres de la entidad;

X. Prestar asesoría y trabajar en forma coordinada con los gobiernos municipales, con las dependencias y entidades del Ejecutivo Federal, en la realización de obras públicas y demás actividades relacionadas con el desarrollo urbano;

XI. Formular y operar en lo procedente, conjuntamente con la Federación, los planes y programas específicos para el abastecimiento y tratamiento de aguas y servicios de drenaje y alcantarillado;

XI Bis. Evaluar los proyectos que se formulen, utilizando indicadores que muestren su factibilidad económica y social, así como su impacto ecológico y de riesgo para la población;

XII. Evaluar los proyectos que se formulen, utilizando indicadores que muestren su factibilidad económica y social, y aseguren el cumplimiento de las disposiciones en materia de impacto ambiental y de riesgo para la población;

XII Bis. En coordinación con la Secretaría de Desarrollo Rural y otorgando la participación que corresponda a los ayuntamientos, elaborar las declaratorias de áreas naturales protegidas de interés estatal y promover la autorización, registro y aplicación, conforme dispongan las leyes en materia de equilibrio ecológico y protección al ambiente;

XIII. Expedir, conjuntamente con la Secretaría de Finanzas y la Contraloría, ambas del Estado, las bases a que deban sujetarse los concursos para la ejecución de obras en la entidad, así como adjudicar, cancelar y vigilar el cumplimiento de los contratos de obra celebrados por la Administración Pública Estatal;

XIV. Las demás que le concedan las leyes.

La Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Jalisco expedida mediante Decreto No. 15097 publicado en el Periódico Oficial "El Estado de Jalisco" del 11 de julio de 1993, reformas del Decreto 17128 del 17 de enero de 1998 y Decreto 17639 del 15 de diciembre de 1998 y reformada el 23 de diciembre de 1999 decreto N° 18183 y 18184, 9 de Septiembre de 2000 decreto N° 18452, 21 de diciembre de 2000, reformas mediante el Decreto 18673 del 21 de diciembre del 2000, 13 de marzo de 2001 decreto N° 18905, 21 de julio de 2001 decreto N° 19112, 28 de julio de 2001 decreto N° 19118, 25 de octubre del 2001 decreto N° 19151 y decreto N° 20888 publicado en el Periódico Oficial "El Estado de Jalisco" del 10 de Marzo del 2005, establece en su artículo 11:

#### **Artículo 11**

La Secretaría es la dependencia de la Administración Pública Estatal que tiene a su cargo ejecutar la política del Gobierno del Estado en el sector de desarrollo urbano y vivienda. Sus atribuciones son las siguientes:

I. Promover la presentación de proposiciones, concentrar y administrar información, realizar investigaciones y establecer mecanismos de difusión y comunicación con toda clase de instituciones públicas y privadas, para la mejor elaboración del Programa Estatal de Desarrollo Urbano y de los programas y planes municipales de desarrollo urbano;

II. Concentrar y administrar la información geográfica y estadística vinculada al desarrollo urbano en los ámbitos estatal, regional y municipal, generada por las dependencias e instituciones públicas y privadas, así como la derivada del Plan Nacional de Desarrollo Urbano, a efecto de contribuir al Sistema de Información Territorial del Estado de Jalisco y puedan servirse de ella las dependencias e instituciones vinculadas al fenómeno urbano;



III. Solicitar cuando se requiera, asesoría y apoyo técnico a las dependencias de la Administración Pública Federal, para la elaboración de los programas y planes de desarrollo urbano de carácter estatal, y los municipales, cuando el Ayuntamiento correspondiente así lo haya pedido;

IV. Promover investigaciones académicas en coordinación con las instituciones de educación superior que operen en el Estado, para apoyar la gestión del desarrollo urbano;

V. Elaborar, en los términos que fija esta Ley, el proyecto de Programa Estatal de Desarrollo Urbano, observando las normas que regulan el Sistema Estatal de Planeación Democrática, para someterlo a la aprobación del Gobernador del Estado;

VI. Promover los estudios que sustenten las propuestas para establecer la regionalización del territorio del Estado, a efecto de sustentar las propuestas del Programa Estatal de Desarrollo Urbano y los planes regionales;

VII. Participar en forma conjunta con los ayuntamientos involucrados, conforme a las disposiciones de esta Ley y los respectivos convenios de coordinación, en la formulación, aprobación, ejecución, control, evaluación y revisión de los planes regionales de desarrollo urbano;

VIII. Revisar los proyectos de programas y planes municipales de desarrollo urbano y la zonificación que se establezca en los mismos, sin menoscabo de la autonomía municipal, respecto de su congruencia en el conjunto de planes y programas, en el procedimiento y términos de su consulta pública;

IX. Comprobar la inscripción en el Registro Público de la Propiedad de los diversos programas y planes de desarrollo urbano; de la zonificación que se establezca en los mismos programas o planes; y de los convenios que reconozcan la existencia de una zona conurbada;

X. Proponer mecanismos de coordinación con la Autoridad Catastral, para integrar en sus registros la información derivada de los diversos programas y planes de desarrollo urbano y la zonificación de los centros de población, que resulte relevante para sus fines; y, por otra parte, facilitar la información catastral para elaborar, aplicar y revisar los mismos programas y planes y la zonificación que se establezca en los mismos;

XI. Difundir los programas estatales y municipales de desarrollo urbano y facilitar su consulta pública;

XII. Promover acciones de información y capacitación, dirigidos al personal de la Administración Pública Estatal y de los gobiernos municipales, relacionados con la ejecución y supervisión de acciones en materia de desarrollo urbano, vivienda y ecología;

XIII. Formular, en forma conjunta con los municipios integrados en una zona conurbada intermunicipal, su plan de ordenamiento y coordinar su ejecución conforme las disposiciones del convenio de coordinación respectivo, en su carácter de Secretaría Técnica de la Comisión;

XIV. Apoyar a los ayuntamientos que lo soliciten, en la elaboración de sus programas y planes municipales;

XV. Participar, en el área de su competencia, en la elaboración y revisión de los convenios de coordinación que acuerde el Gobernador del Estado, con las dependencias de la Administración Pública Federal, los gobiernos de otras entidades federativas y de los municipios, a fin de ejecutar acciones conforme a las finalidades y objetivos propuestos en los diversos programas y planes de desarrollo urbano;

XVI. Coordinar las acciones que en materia de desarrollo urbano, que implemente el Gobierno Federal en apoyo al Estado y los municipios;

XVII. Auxiliar, a los ayuntamientos que lo soliciten, en la ejecución de obras que de acuerdo a las

autorizaciones y permisos expedidos, debieron ejecutarlas los particulares a su cargo;

XVIII. Auxiliar, a los ayuntamientos que lo soliciten, en la determinación y aplicación de medidas de seguridad que deban ejecutar en los términos de la presente Ley;

XIX. Cuando un gobierno municipal carezca de los órganos administrativos correspondientes, o la complejidad de los asuntos lo requiera, solicitud previa del Ayuntamiento respectivo aprobada por cuando menos las dos terceras partes sus integrantes, conforme al convenio que celebren, asumir de manera total o parcial las funciones técnicas que le corresponden al Municipio, en la aplicación de esta Ley y ejecutar obras públicas municipales;

XX. Participar en la elaboración y revisión de los convenios y contratos que celebre el Gobierno del Estado con personas, instituciones o grupos del sector privado y social, para concertar acciones previstas en los programas y planes de desarrollo urbano;

XXI. Efectuar los trabajos informativos y técnicos, a fin de establecer o precisar los límites de los centros de población y de las zonas conurbadas intermunicipales;

XXII. Dictaminar, en caso de controversia, a fin de precisar los predios incluidos en las áreas y zonas que se clasifiquen y establezcan en los programas y planes de desarrollo urbano;

XXIII. Definir los criterios técnicos para la ubicación de los inmuebles destinados a oficinas y servicios públicos de las dependencias y entidades de la Administración Pública Estatal;

XXIV. Realizar los trabajos de construcción, adaptación, restauración y conservación de los inmuebles de propiedad estatal y de aquellos de relevante valor artístico o histórico, integrando los proyectos y realizando los estudios previos que se requieran, de acuerdo a las normas y criterios técnicos establecidos,

satisfaciendo en los casos que proceda, los requisitos que establece la Ley Federal sobre Monumentos y Zonas Arqueológicas, Artísticos e Históricos;

XXV. Proponer al Titular del Poder Ejecutivo y a los ayuntamientos acciones para conservar y mejorar el patrimonio inmobiliario del Estado y proveer su ejecución en el ámbito de su competencia;

XXVI. Establecer las normas de calidad que deberán observarse en el diseño y ejecución de obras de infraestructura y equipamiento urbano;

XXVII. Señalar las bases con arreglo a las disposiciones vigentes, para determinar el monto de las indemnizaciones convencionales, en los casos de expropiación de bienes de propiedad privada por causa de utilidad pública;

XXVIII. Apoyar a la Procuraduría General de Justicia del Estado, en los juicios sobre determinación del monto de las indemnizaciones legales, en los términos de la Ley de Expropiación de Bienes Muebles e Inmuebles de Propiedad Privada;

XXIX. Conforme a la participación que corresponde al gobierno del estado, intervenir en la instrumentación de la política integral de suelo urbano y reservas territoriales, en los términos de los convenios de coordinación que se establezcan con el gobierno federal y los gobiernos municipales;

XXX. Participar, en forma coordinada con los gobiernos municipales, en la elaboración, ejecución, control, evaluación y revisión de los planes parciales que se expidan para la utilización parcial o total de la reserva territorial y de las zonas sujetas a conservación ecológica;

XXXI. Tomar la participación que le corresponda, en la elaboración y ejecución de los programas y planes parciales que se implementen, con el propósito de regularizar la tenencia de la tierra urbana como acción de mejoramiento, en los términos de la legis-



lación aplicable y los convenios de coordinación, a fin de resolver los problemas generados por los asentamientos irregulares existentes y establecer medidas para evitar su proliferación;

XXXII. Instrumentar las acciones para que el Gobierno del Estado ejerza el derecho de preferencia en lo relativo a predios comprendidos en las áreas de reservas de acuerdo a las disposiciones de esta Ley;

XXXIII. Promover la realización de obras y la prestación de servicios públicos a nivel estatal, intermunicipal o donde participe el Gobierno del Estado, mediante la elaboración de proyectos y estudios técnicos que comprendan especificaciones y presupuestos;

XXXIV. Opinar en materia de financiamiento de obras, bases de empréstitos y contratos que provengan de otros órganos de planeación de la Administración Pública Estatal;

XXXV. Realizar las obras de infraestructura y equipamiento previstas en los planes regionales de desarrollo urbano, que le correspondan administrar conforme a su competencia;

XXXVI. En coordinación con los gobiernos municipales, promover la constitución de los consejos regionales de desarrollo urbano y apoyarlos en sus actividades;

XXXVII. En coordinación con los gobiernos municipales, emprender acciones para promover la constitución de asociaciones para la conservación y mejoramiento de sitios y fincas afectos al Patrimonio Cultural del Estado y apoyarlas en sus actividades;

XXXVIII. Coadyuvar cuando y en los términos que le sean solicitados, con los consejos de colaboración municipal para su buen funcionamiento;

XXXIX. Proponer a los consejos de colaboración municipal, la ejecución de obras mediante el sistema de colaboración, cuando estas, dentro del plan o pro-

grama, tengan el carácter de prioritarias y por su naturaleza sea dable repartir en forma equitativa las cargas que implica su financiamiento y sus beneficios entre los propietarios de inmuebles;

XL. Supervisar, mediante inspección técnica en el ámbito de su competencia, el cumplimiento exacto que deba darse a esta Ley y sus reglamentos;

XLI. Determinar las infracciones y calificar las sanciones y medidas de seguridad que compete aplicar al Gobernador del Estado o sean de su propia competencia, conforme a las disposiciones de esta Ley;

XLII. Tramitar y resolver el recurso administrativo previsto en esta Ley, cuando el mismo se haya interpuesto en contra de resoluciones emanadas de autoridades estatales;

XLIII. Las demás que le atribuyan esta Ley, los reglamentos y disposiciones aplicables.

## Marco Metodológico

El Programa Sectorial de Desarrollo de Infraestructura Productiva se construyó en base a los contenidos del Plan Estatal de Desarrollo, en el apartado de Programas Sectoriales y Especiales, Programa 4. Desarrollo de Infraestructura Productiva y con los subprogramas: 4.1 Jalisco Digital, 4.2 Caminos Rurales, 4.3 Infraestructura Urbana, 4.4 Infraestructura Regional, 4.5 Ordenamiento territorial y uso de suelo, 4.6 Reactivación y mejora de aeropuertos y ferrocarriles y 4.7 Puerto interior y vías marítimas.

Los anteriores subprogramas sirven como ejes de articulación para ligar las prioridades a realizar por el Gobierno del Estado a través de sus sectores digital, rural, urbano y económico, lo cual coadyuva a lo planteado en las mesas de la Gran Alianza por Jalisco. Aunado a lo anterior se integran los proyectos del ámbito federal que impactan en el estado (SCT), en materia de carreteras, aeropuertos y puertos, con la finalidad de ampliar la perspectiva de oportunidades y beneficios que se pueden generar en la entidad.



El Programa Sectorial de Desarrollo de Infraestructura Productiva y sus componentes estarán vinculados con los programas operativos anuales que se definirán para los ejercicios presupuestales 2008-2013, con lo que se posibilitará el financiamiento de las acciones planteadas, y por otra parte, guardará estrecha relación con el Programa Estatal de Desarrollo Urbano establecido en la (LDUEJ).

Cabe hacer mención que se integrarán para constituir el Programa Sectorial de Desarrollo de una Infraestructura Productiva, definido en el marco del Plan Estatal de Desarrollo. al Programa Estatal de Desarrollo Urbano, junto con los programas para caminos rurales de la Secretaría de Desarrollo Rural, el programa de Jalisco digital de la Coordinación General de

Políticas Públicas, así como las acciones en materia ferroviaria, aeroportuaria y portuaria del Programa Nacional de Infraestructura de la SCT.

**\*NOTA ADVERTENCIA:**

Es prudente mencionar que la Ley del Desarrollo Urbano, El Reglamento de Zonificación, La Ley de Obra Pública y su reglamento, así como la Ley Orgánica de la Procuraduría de Desarrollo Urbano, serán abrogadas a la entrada en vigor del nuevo “Código Urbano para el Estado de Jalisco” (30 días después de su publicación en el Periódico Oficial, “El Estado de Jalisco”, en proceso de aprobación por el H. Congreso del Estado).



## 2. Alineación con Planes y Programas

El programa sectorial de desarrollo de infraestructura productiva se vincula con el Plan Nacional de Desarrollo en el Eje 2 Economía competitiva y generadora de empleos: capítulos 2.5 Promoción de la Productividad y la competitividad; 2.8 Turismo; 2.9 Desarrollo regional integral; 2.10 telecomunicaciones y transportes; 2.11 Energía, electricidad e hidrocarburos; 2.12 Sector hidráulico y 2.13 Construcción y vivienda.

Respecto del Eje 3 Igualdad de oportunidades, se vincula con los capítulos 3.1 Superación de la pobreza; 3.4 Pueblos indígenas, y 3.8 Cultura, arte, deporte y recreación. En tanto que en el Eje 4 Sustentabilidad ambiental se vincula con los capítulos 4.1 Agua; 4.4 Gestión y justicia ambiental; 4.5 Ordenamiento ecológico; 4.7 Residuos sólidos y peligrosos, y 4.9 Educación y cultura ambiental.

Finalmente en el Eje 5 Democracia efectiva y política exterior responsable, se vinculan con los capítulos 5.3 Participación ciudadana; 5.5 Transparencia y rendición de cuentas, y 5.9 Mexicanos en el exterior y migración.

Por lo que respecta del Plan Estatal de Desarrollo se vincula con el Eje de Crecimiento y Empleo, en el objetivo PeO1 Generar condiciones de competitividad sistémica mediante el desarrollo de infraestructura de clase mundial, así como en las estrategias E1) instrumentar y mantener los acuerdos surgidos en las mesas de la Gran Alianza por Jalisco; E3) Incrementar y reforzar la infraestructura productiva en las regiones, propiciando a la vez la mejora de salarios y abaratamiento de los costos de operación, instalación, distribución y comercialización de las empresas.

Respecto del objetivo PeO2 Crear y consolidar cadenas productivas locales rentables, con el fin de fortalecerlas y aprovechar las ventajas comparativas y competitivas de las distintas regiones, se vincula con

las estrategias: E5 Mejorar las vías de comunicación en el Estado, a través de la construcción y terminación de tramos carreteros prioritarios para las cadenas productivas, y E6 Instrumentación del programa de ordenamiento territorial para Jalisco.

En este mismo eje se vincula también con el objetivo PeO9 Incrementar la inversión nacional y extranjera en el estado, a través de la promoción de Jalisco en foros a escala mundial; impulsar la mejora regulatoria, el gobierno electrónico y la simplificación administrativa, de manera específica en la estrategia E3 Desarrollo y fomento a las actividades turísticas, a través de la implementación de proyectos turísticos estratégicos, capacitación del sector y apoyo a la industria.

Por otra parte, el Programa sectorial de desarrollo de infraestructura productiva, se vincula con los siguientes programas y subprogramas derivados de Empleo y Crecimiento:

### 5. Desarrollo y Fomento al Turismo

5.1 Promoción, fomento y desarrollo del turismo y ecoturismo.

### 21 Administración del Uso del Agua

21.1 Fuentes de abastecimiento y suministro de agua potable.

21.2 Saneamiento de aguas de afluentes urbanos, industriales y rurales.

### 22. Juegos Panamericanos

22.1 Renovación de imagen urbana y turística.

22.2 Rehabilitación y ampliación de instalaciones deportivas.



En materia de Desarrollo Social se vincula con los siguientes programas y subprogramas:

## **9. Desarrollo y Fomento a la Cultura**

9.2 Rescate y conservación del patrimonio cultural de Jalisco.

## **10. Desarrollo Humano Sustentable**

10.2 Vivienda digna.

10.5 Comunidades y pueblos indígenas.

10.8 Infraestructura social.

## **11. Preservación y Restauración del Medio Ambiente**

11.1 Preservación de los recursos naturales.

11.2 Prevenir y controlar la contaminación ambiental.

11.3 Cultura ambiental, ordenamiento ecológico e inspección y vigilancia.

Asimismo, el programa sectorial de desarrollo de infraestructura productiva estará vinculado con los programas operativos anuales que se definirán para los ejercicios presupuestales 2008-2013, con lo que se posibilitará el financiamiento de las acciones planteadas, y por otra parte, guardará estrecha relación con el Programa Estatal de Desarrollo Urbano establecido en la (LDUEJ). Cabe señalar que para simplificar la operación, seguimiento y evaluación de los instrumentos de planeación de Jalisco, el Programa Estatal de Desarrollo Urbano que señaló el Artículo 52 de la LDUEJ, y este Programa Sectorial de Desarrollo de una Infraestructura Productiva, definido en el marco del Plan Estatal de Desarrollo, guardaran congruencia.

**EMPLEO Y  
CRECIMIENTO**  
JALISCO 2030



**PROGRAMAS  
SECTORIALES  
Y ESPECIALES**

**Diagnóstico del Sector**

# 3. Diagnóstico del Sector

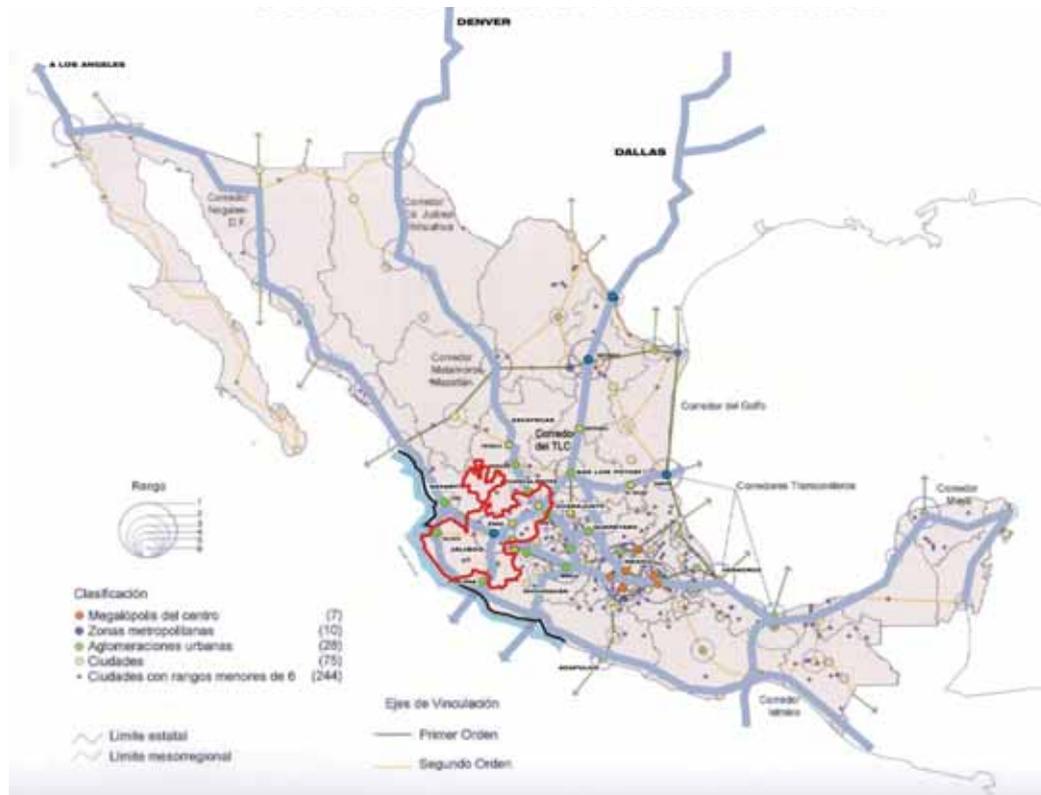
## Contexto

### Marco Nacional

Jalisco conserva el cuarto lugar nacional respecto al número de habitantes, con 6.7 millones de habitantes y 10 mil 643 localidades conforme al II Censo de Población del INEGI 2005. En cuanto a su participación en la economía nacional, aporta el 7.8% del PIB, situación que le ha permitido ocupar tradicionalmente uno de los cuatro primeros lugares. En los últimos años ha experimentado una marcada recuperación económica como consecuencia de la recomposición de la planta productiva y el establecimiento de empresas multinacionales, además de la participación en los mercados de exportaciones.

En el espacio del mercado nacional, la entidad sigue destacando como líder en la producción de computadoras y telecomunicaciones; fabricación de calzado para dama; y joyería de oro y plata; agave y tequila; alimentos balanceados para animales; carne de porcino y aves; leche de vaca; huevo; y maíz. Ocupa segundos lugares en caña de azúcar y carne de bovino.

El sector secundario se ha destacado en la dinámica económica nacional, especialmente en la industria de alimentos, bebidas, cuero, calzado, confección de textiles, muebles y metal mecánica.



**Figura 3.1 Contexto Nacional**

Fuente: Programa Nacional de Desarrollo Urbano y Ordenación del Territorio 2001 - 2006, Sedesol



## Marco Regional Interestatal

Su ubicación estratégica respecto a la Región Centro occidente (RCO) y de la ruta logística del TLC, hace que la entidad adquiera una situación privilegiada. Localizada en el centro del país, la región ha sido una tierra de paso ubicada en el cruce de rutas comerciales, hacia el norte y occidente del país. Ha sido uno de los principales destinos para la desconcentración del Valle de México, tanto poblacional como industrial.

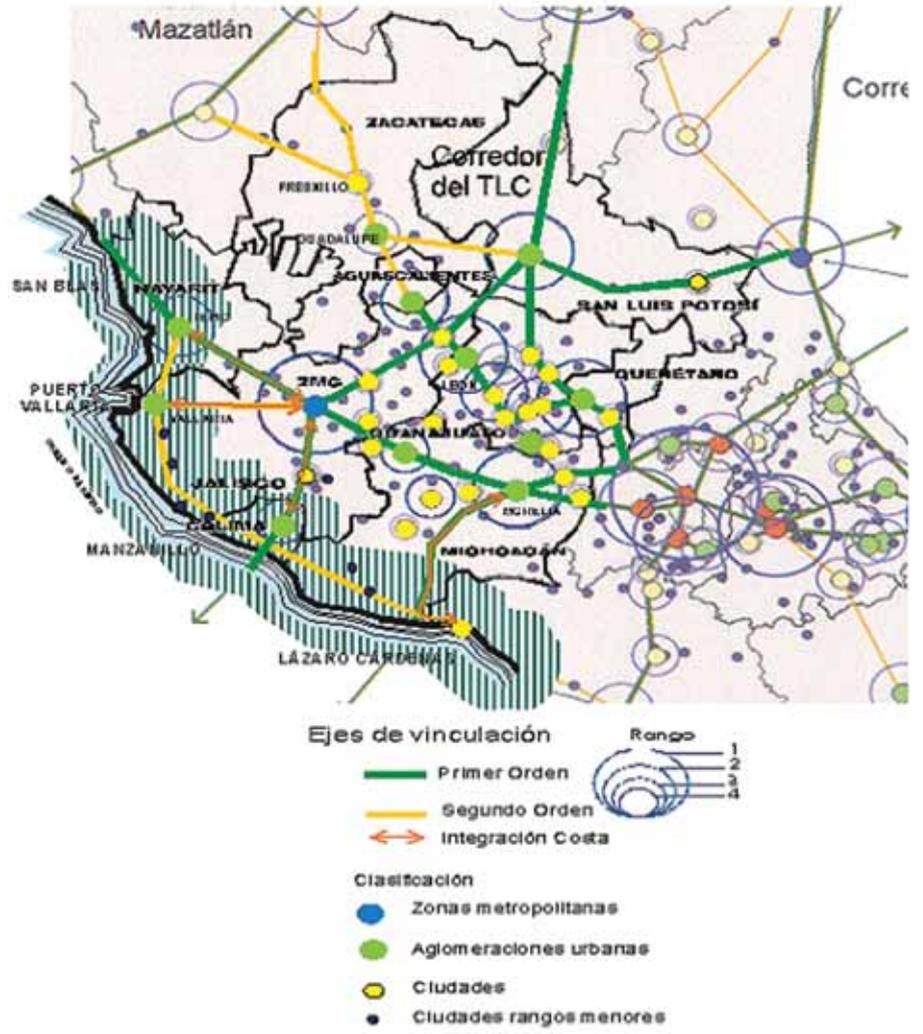
La mesoregión se encuentra entre tres grandes puertos de conexión a los mercados estratégicos para el comercio internacional del país: Manzanillo, Lázaro Cárdenas y Tampico-Altamira. Además conserva una cercanía estratégica hacia los puntos de conexión en el sur de Estados Unidos. Aunado a esa localización, cuenta con un completo sistema de infraestructura carretera y un buen sistema ferroviario.

La RCO se encuentra compuesta por los estados de Aguascalientes, Colima, Guanajuato, Jalisco, Michoacán, Nayarit, Querétaro, San Luis Potosí y Zacatecas. Los 457 municipios que conforman los estados de la RCO representan 18.70% de la totalidad de municipios en el país (Oficina de la Presidencia, 2002, Perfil Región Centro-Occidente). Durante el

período 1990-2000, la población regional tuvo una tasa anual de crecimiento demográfico de 1.60%, que resulta la más baja del país. No obstante, el crecimiento poblacional de los estados que la conforman fue muy dispar (Oficina de la Presidencia, 2002, Perfil Región Centro-Occidente).

En la región se localiza una de las dos metrópolis con mayores niveles de infraestructura y servicios del país: Guadalajara. Cuenta además con corredores urbano-industriales consolidados, como el Corredor del Bajío sobre la carretera 45 ó Panamericana, el Corredor Querétaro – San Luis Potosí sobre la carretera 57 ó del TLC y el Corredor CANAMEX o carretera 15, a lo largo de los cuales se albergan 54 parques industriales de diferentes ramas de la industria (Oficina de la Presidencia, 2002, Perfil Región Centro-Occidente).

La región cuenta, además, con un sistema consolidado de ciudades medias, mayores de 50 mil habitantes; 35 de las 99 ciudades y zonas metropolitanas que mayor aportación hacen al Producto Interno Bruto (PIB) nacional pertenecen a la región, el cual es sostenido por ciudades pequeñas con importantes niveles de desempeño en su actividad económica.



**Figura 3.2 Ámbito Regional**

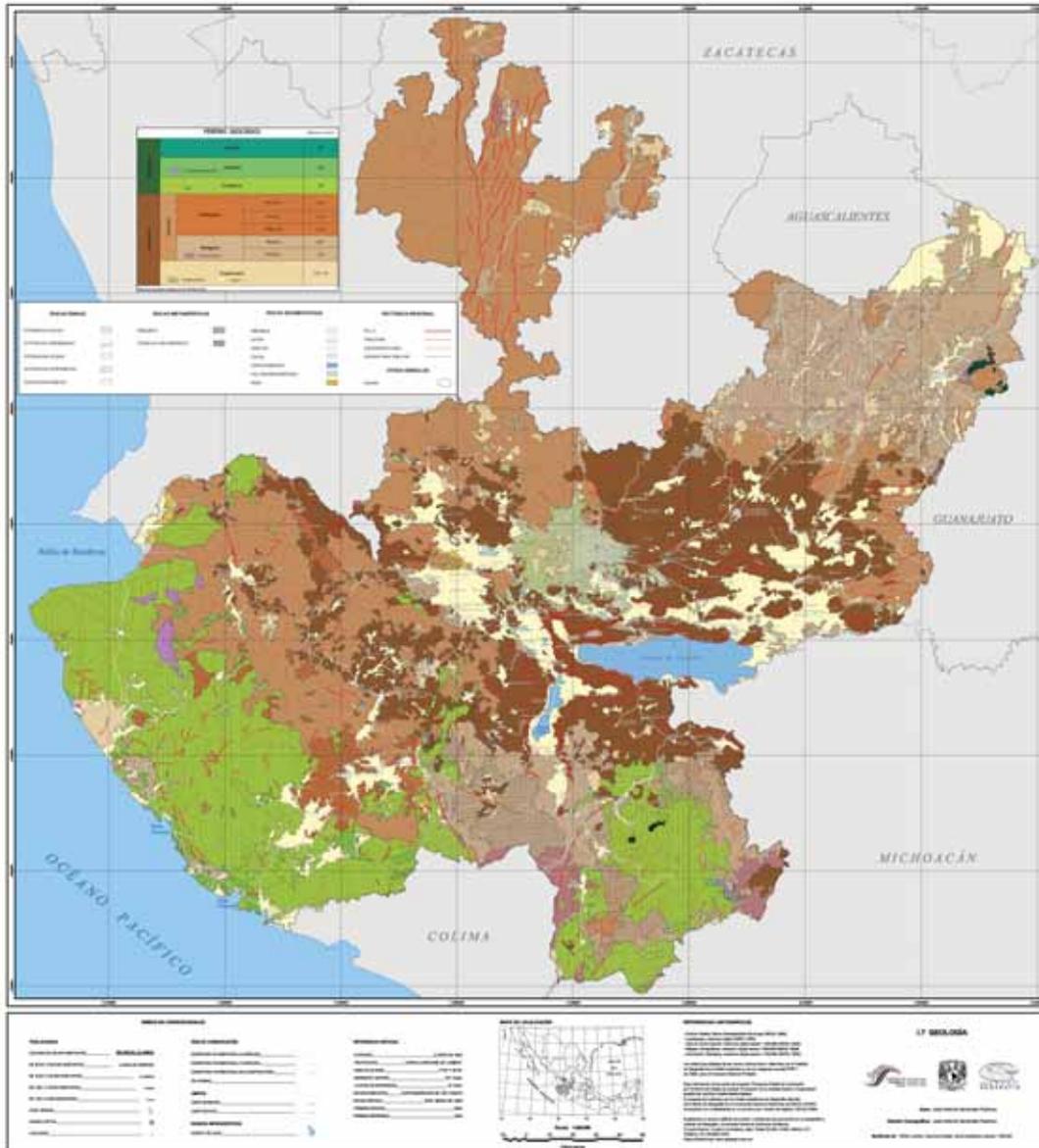
Fuente: Programa Nacional de Desarrollo Urbano y Ordenación del Territorio 2001 - 2006, Sedesol

## Medio Natural

### Riesgos

#### Factores de Riesgo Natural

Fenómenos Geológicos.- Jalisco es vulnerable a sismos, erupciones volcánicas, maremotos, inestabilidad de laderas, así como a hundimientos y agrietamientos locales y regionales.



**Figura 3.3 Geología**

Fuente: Programa Estatal de Ordenamiento Territorial

En cuanto a sismología se manejan tres zonas de riesgo:

1. La zona de peligrosidad severa cubre las regiones: sur, sureste, costa sur y norte, la sierra occidental, la sierra de amula y parte de valles y ciénega.

2. La zona de peligrosidad alta cruza una porción de la región valles, centro y ciénega del territorio.

3. La zona de peligrosidad moderada arropa a la región norte, altos norte, altos sur y parte de la región centro y ciénega.

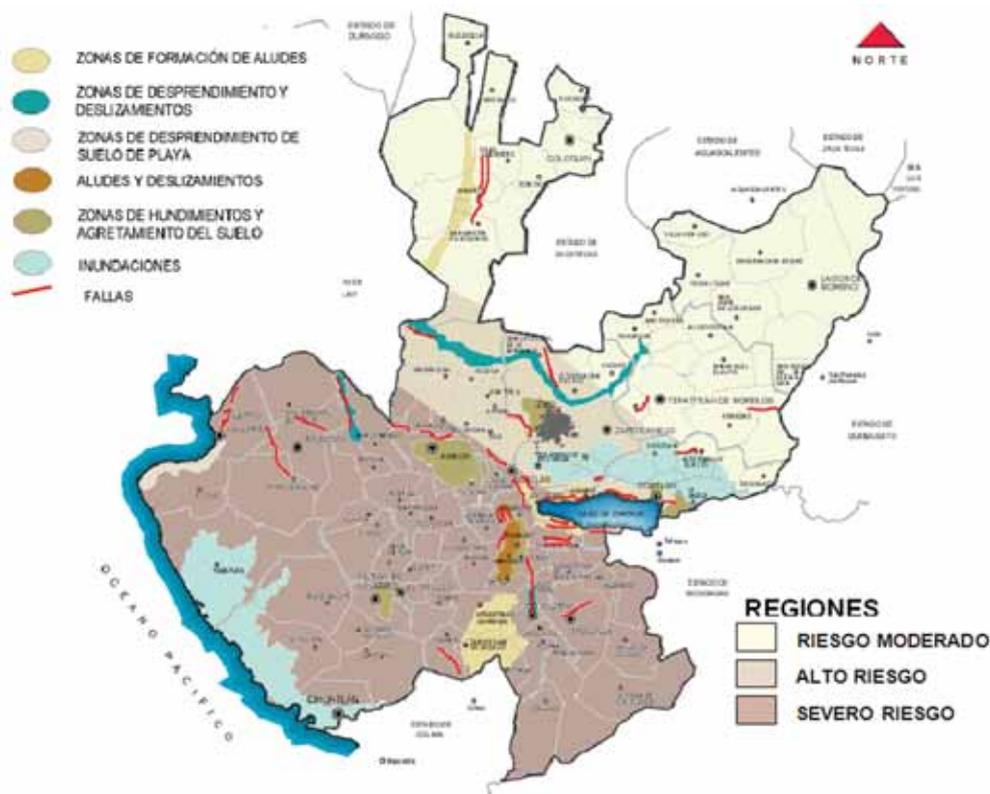
### Fenómenos Hidrometeorológicos

En promedio penetran al territorio nacional anualmente 4 ciclones destructivos, que generan lluvias intensas y en ocasiones provocan inundaciones y deslaves siendo la costa de Jalisco susceptible de ser afectada por esta clase de fenómenos.

Entre los puntos de impacto en materia hidrometeorológica se observa la falta de regulación de los asentamientos humanos y la degradación ambiental se suman a los retrasos en acciones de ordenamiento hidrológico y de obras de protección, incrementando el riesgo en la población. Las fuertes precipitaciones pluviales pueden generar intensas corrientes de agua en ríos y flujos con sedimentos en laderas de las montañas que pueden destruir infraestructura de tipo económica y social como viviendas, hospitales, escuelas y vías de transporte.

Las granizadas producen afectaciones en las zonas de cultivo, obstrucciones del drenaje y daños a estructuras en las zonas urbanas. Las sequías provocan fuertes pérdidas económicas a la ganadería y la agricultura por periodos de meses o años.

En el mapa de factores de riesgo se observa la zona vulnerable a ciclones tropicales, a su vez las zonas de formación de aludes, desprendimientos,



**Figura 3.4 Riesgos Naturales**

Fuente: Elaborado en base a información de la UDG y el Programa de Nacional de Protección Civil 2001 - 2006

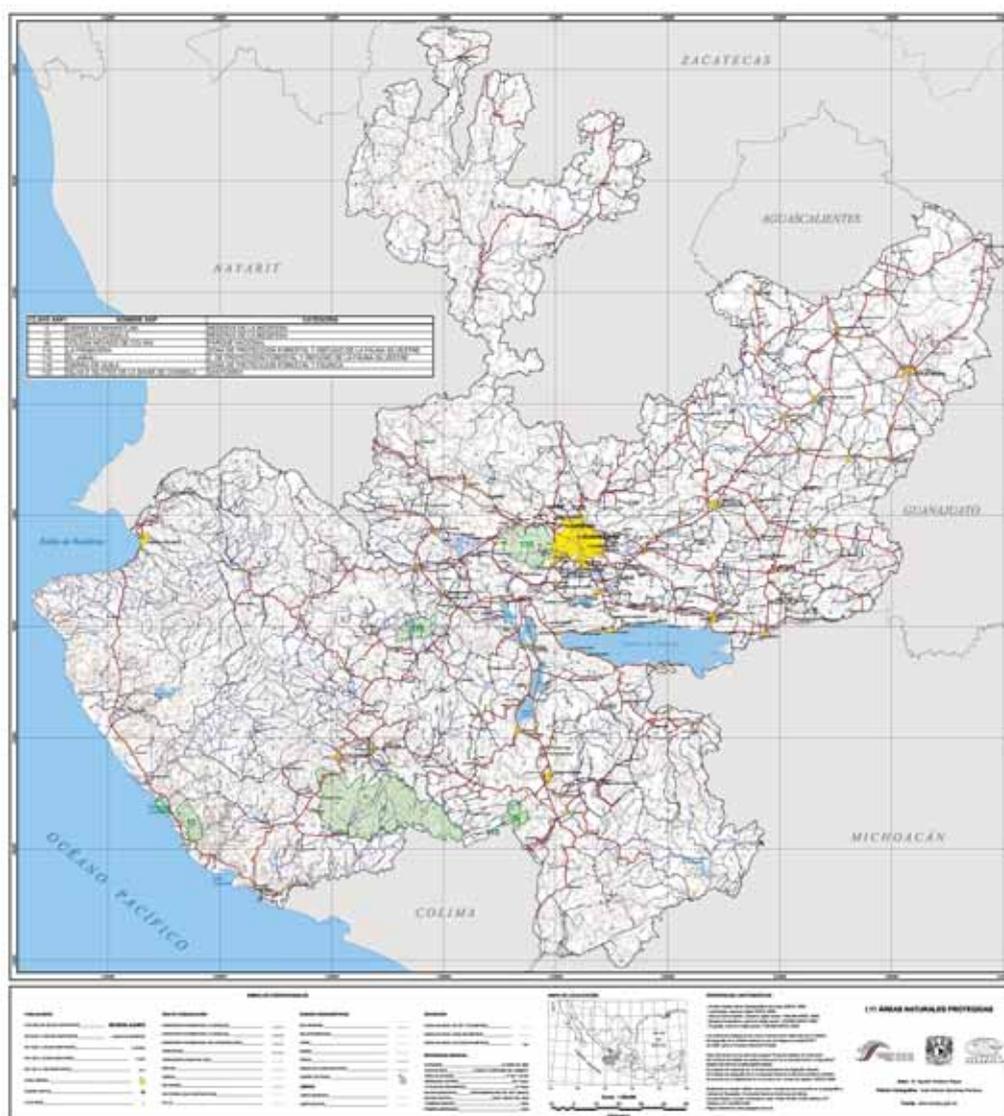
deslizamientos, hundimientos, agrietamientos e inundaciones que permiten tomar medidas necesarias en la reducción de la susceptibilidad o predisposición intrínseca de la sociedad y/o el ambiente a sufrir un daño o una pérdida.

### Áreas Naturales Protegidas

En la actualidad Jalisco, registra una superficie comprendida por áreas protegidas decretadas de 1,488,497 hectáreas, que representan el 18.6% de la superficie total del estado. Entre estas destacan el

Bosque de la Primavera, la Sierra de Manantlán, así como la Estación de Biología de Chamela. Así mismo dentro de las áreas potenciales para su protección se cuenta con la Zona de Protección de Tortugas Marinas, Zona Huichola y región de Cabo Corrientes entre otras.

En estas áreas se observa una falta de control para ser efectivamente conservadas debido a la escasez de recursos, vigilancia y de conciencia ecológica; así como a la falta en ciertos casos de planes de manejo.



**Figura 3.5 Áreas Naturales Protegidas**  
Fuente: Programa Estatal de Ordenamiento Territorial

## Aspectos Socioeconómicos

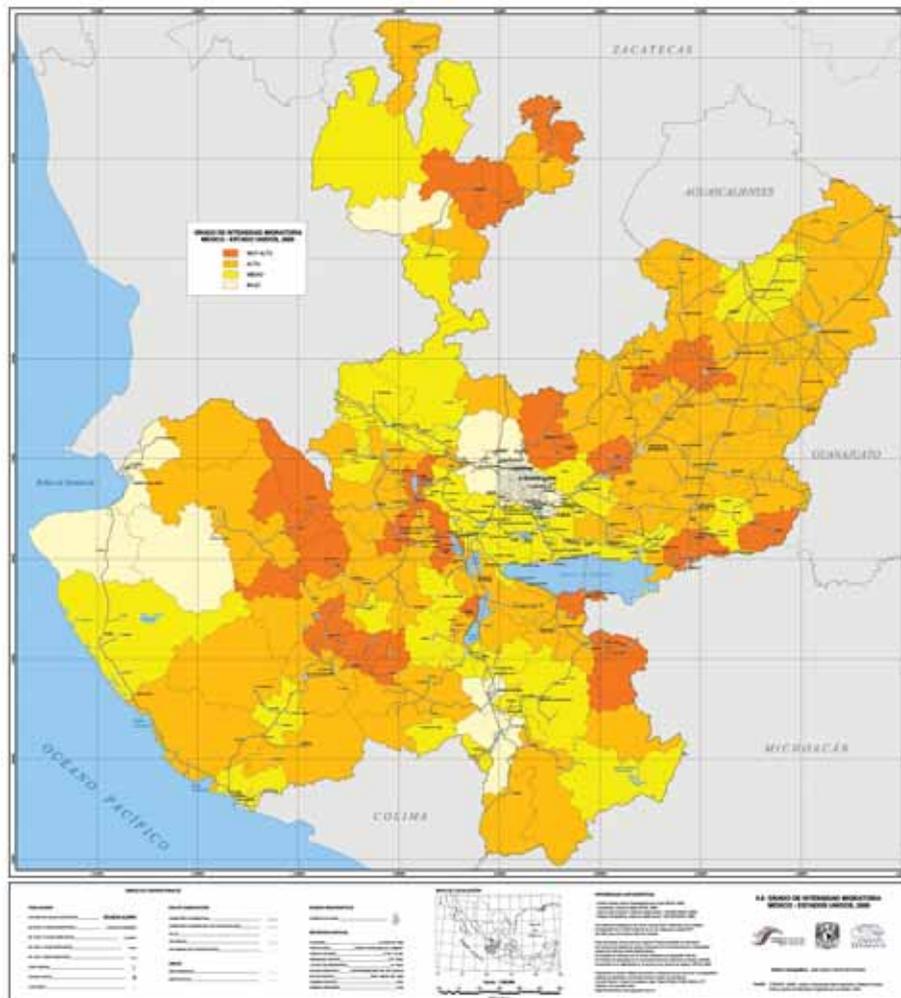
### Demografía

El estado cuenta con una población estimada en más de 6.7 millones de habitantes ocupando el cuarto lugar nacional, después del D.F., Estado de México y Veracruz, siendo el 85% Población Urbana y el 15% Rural. Con más de cuatro millones de habitantes se presenta la ZMG con ocho municipios, que es una de las 12 concentraciones de población más importantes de América Latina, el segundo polo de actividades en el país y el centro nodal que articula la RCO de México.

Observa un crecimiento demográfico que ha pasado del 6% que registró hace 40 años, a menos

del 2.5% en la actualidad. Su conformación interna se puede caracterizar por dos rasgos contradictorios: condiciones de servicios muy superiores al promedio nacional y desarrollo urbano cada vez más irregular y segregado socialmente. En cuanto a las ciudades medias que le siguen en importancia a la ZMG, se tiene a Lagos de Moreno (92,716 hab.), Tepatitlán de Morelos (82,975 hab.), Ocotlán (81,165 hab.), Ciudad Guzmán (93,609 hab.) y Puerto Vallarta (177,830 hab.).

La Entidad registró en el año 2005 a 6,752,113 habitantes de los cuales el 13% no habían nacido en el Estado.



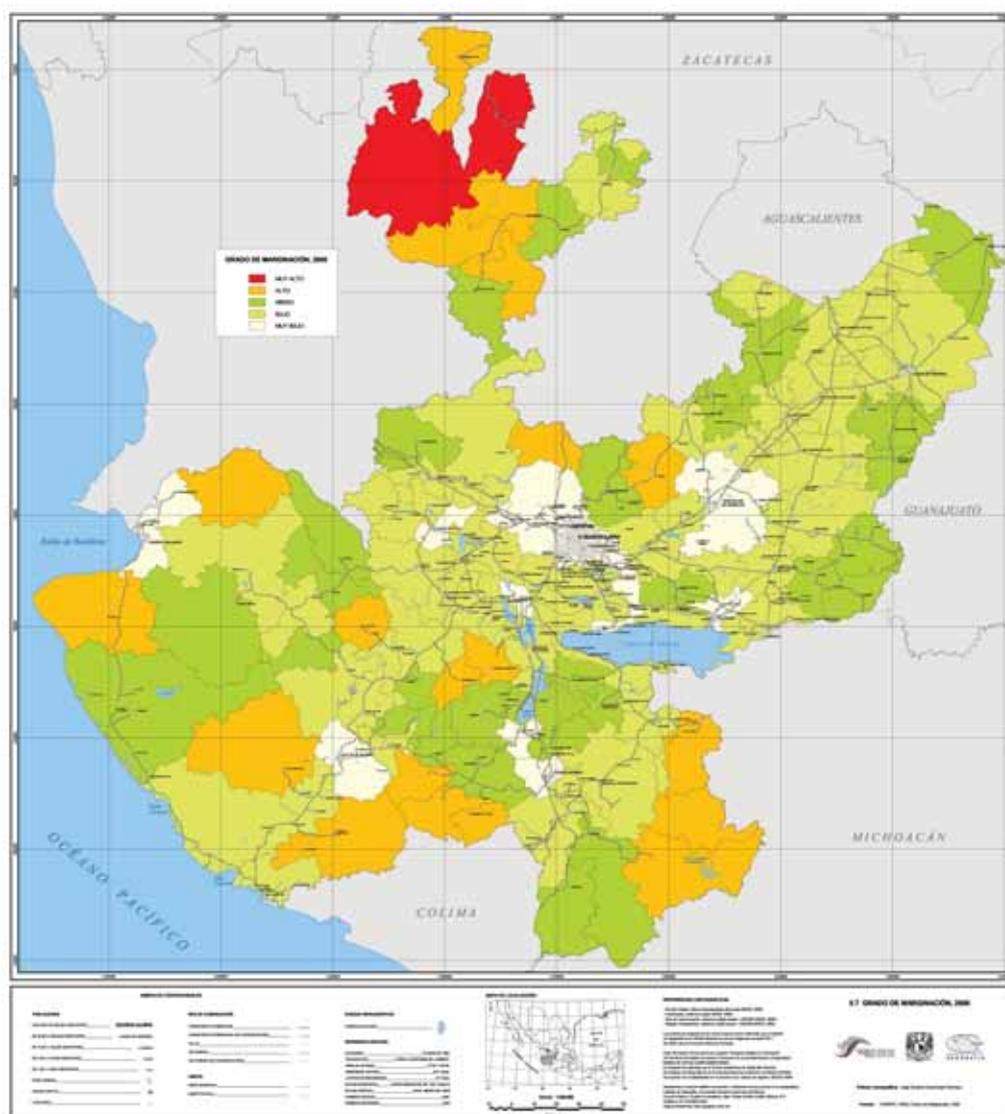
**Figura 3.6 Grado de Intensidad Migratoria México - Estados Unidos, 2000**

Fuente: Programa Estatal de Ordenamiento Territorial

## Estructura Social-Marginación.

Según la información del CONAPO en el año 2005, Jalisco presentó dos municipios con muy alta marginación, 12 con alta marginación, 33 con marginación media, 56 con baja marginación y 22 considerados con muy baja marginación. La población con muy alta marginación se concentra al norte del Estado, en los territorios donde se asientan las etnias Huichol, Cora y Náhuatl, así como población con alta marginación en la porciones sur y sureste de la entidad.

A primera vista con los indicadores señalados, Jalisco en el contexto nacional aparece como uno de los menos marginados y eso es cierto si lo comparamos con Oaxaca y Chiapas por ejemplo; pero ese ejercicio no resuelve ningún problema, como tampoco debe ser un argumento para soslayar o minimizar la condición de marginación económico-social en que viven al menos el 18% de los jaliscienses, ubicados en la mayoría de los 125 municipios donde forman mini-regiones en el medio rural y colonias en la ZMG.



**Figura 3.7 Grado de Marginación, 2000**  
 Fuente: Programa Estatal de Ordenamiento Territorial

**Tabla 3.1 Clasificación de los municipios según su índice de marginación**

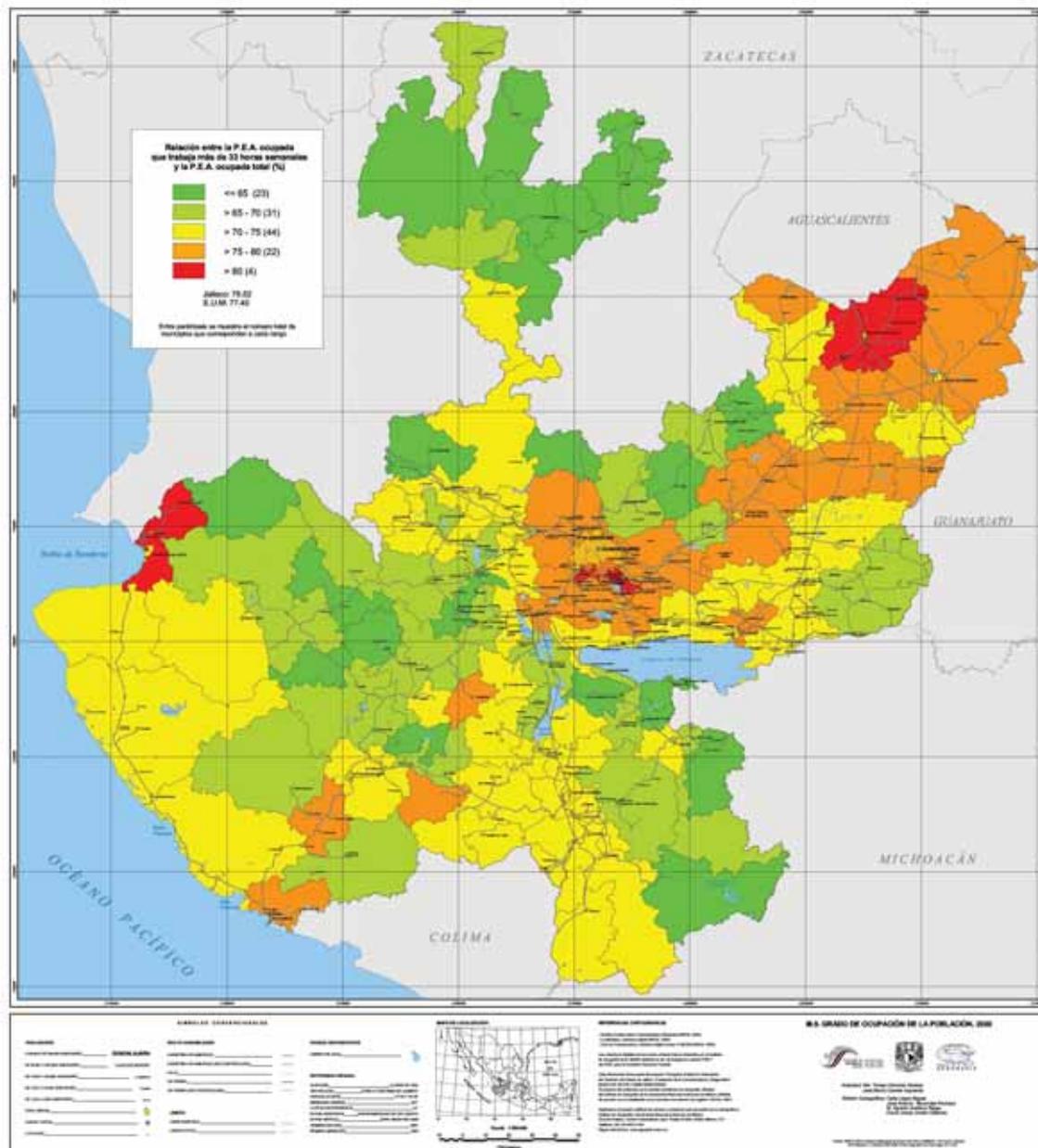
MUNICIPIOS	Clasificación
Mezquitic y Bolaños	Muy alta
Chimaltán, Santa María del Oro, Cuautitán, Jiloltán, Zapotitán de Vadillo, Cabo Corrientes, Villa Guerrero, Cuquío, Quitupan, Villa Purificación, Tolimán y San Cristóbal de la Barranca.	Alta
San Sebastián del Oeste, Huejuquilla el Alto, Hostotipaquillo, Tuxcacuexco, Guachinango, San Martín de Bolaños, Tapalpa, Atemajac de Brizuela, Chiquilistán, Atoyac, Atengo, Santa María de los Ángeles, Tomatlán, Ojuelos, Ixtlahuacán del Río, San Gabriel, Mixtlán, Zapotlán del Rey, Unión de San Antonio, Teocutlán de Corona, Cuautla, Jesús María, Cañadas de Obregón, San Diego de Alejandria, Pihuamo, Talpa de Allende, Totatiche, Mexxicacán, Amacueca, Ayotlán, Juchitán, Tecalitlán y Ejutla.	Media
Techaluta, Gómez Farias, Tonaya, Concepción de Buenos Aires, Huejúcar, Tenamaxtlán, Tuxcueca, Acatic, Valle de Juárez, San Marcos, Teocaltiche, Degollado, Encarnación de Díaz, La Huerta, Poncitlán, Atenguillo, Tonila, San Juanito de Escobedo, Tototlán, La Manzanilla, El Limón, Ayutla, Yahualica, Valle de Guadalupe, Tizapan el Alto, Zacoalco de Torres, Zapotlanejo, Teuchitlán, Tamazula de Gordiano, Tequila, Arandas, Atotonilco el Alto, Lagos de Moreno, Tecolotlán, Jocotepec, Mazamitla, San Martín Hidalgo, Mascota, San Juan de los Lagos, Casimiro Castillo, Jalostotitlán, Villa Corona, La Barca, Villa Hidalgo, Cocula, San Miguel el Alto, Amatitán, Tuxpan, Cihuatlán, Jamay, Magdalena, Colotlán, Unión de Tula, Ixtlahuacan de los Membrillos, y Tala.	Baja
El Grullo, Zapotiltic, El Arenal, Ameca, Etzatlán, Sayula, El Salto, Ahualulco de Mercado, San Julián, Tepatitlán de Morelos, Juanacatlán, Tlajomulco de Zúñiga, Autlán de Navarro, Ocotlán, Tonalá, Chapala, Acatlán de Juárez, Tlaquepaque, Zapatlán el Grande, Puerto Vallarta, Zapopan y Guadalajara.	Muy Baja

Fuente: COEPO, Índice y grado de Marginación por municipio, 2005.

## Empleo y Desempleo

El personal ocupado en la economía de los sectores más dinámicos (industria, comercio y servicios) englobaba a 999 mil 720 trabajadores en

1998. Por su parte el IMSS indica que para el año 2,000 registró a 1 millón 136 mil 700 trabajadores permanentes.

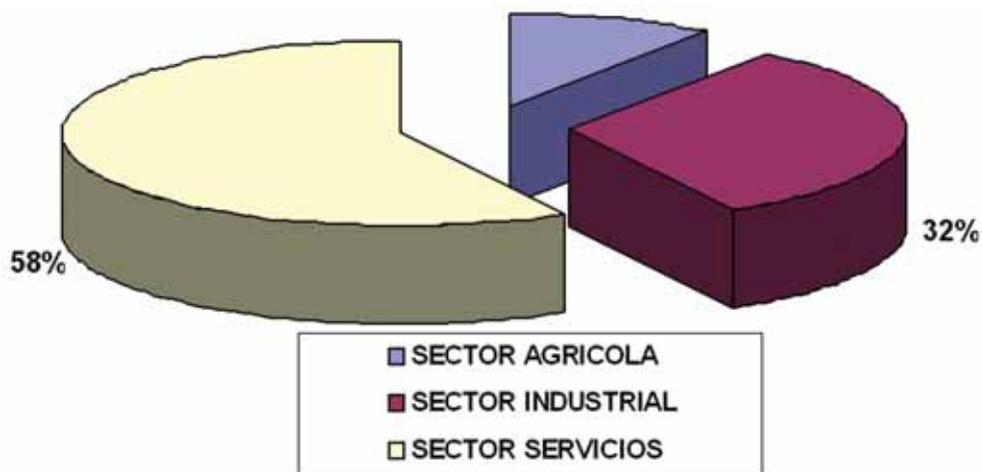


**Figura 3.8 Relación entre la P.E.A. ocupada que trabaja más de 33 horas semanales y la P.E.A. ocupada total (%)**

Fuente: Programa Estatal de Ordenamiento Territorial

El Censo del año 2000 refiere que de 4 millones 537 mil 817 personas son mayores de 12 años. Dos millones 385 mil 586 son población económi-

camente activa –PEA- de éstas 2 millones 362 mil 396 se declararon como ocupados y solo 23 mil 190 desocupados (menos del 1%).



**Figura 3.9 Población Ocupada, por Sector Económico en Jalisco en el Año 2000.**

Fuente: XII Censo de Población y Vivienda, 2000

Revisando la información en el ámbito regional, resalta que los más altos porcentajes de la PEA inactiva se encuentran en las regiones

Norte y Sureste con el 60.8 y 58.1% respectivamente; le siguen Sierra Occidental y Valles con el 56.5 y 56.6%;



## Especialización Productiva

Las regiones productivas en el estado son las siguientes:

### Región de la cadena productiva denominada Cuenca Lechera

Esta región permite ubicar a Jalisco como el primer estado del país en producción de lácteos, contribuyendo con el 15% del total nacional en este rubro.

Con su centro nodal en Lagos de Moreno, la cuenca integra a los municipios de San Juan de los Lagos, San Miguel el Alto, San Julián y Tepatitlán, extendiéndose también hacia Teocaltiche, municipio que se ha llegado a identificar con la ganadería fina.

La actividad pecuaria se presenta en esta región bajo las modalidades de ganadería de carne y lechera, que se realiza de manera informal.

La estructura urbana al servicio de esta región productiva es satisfactoria; sin embargo, las malas condiciones de rodamiento y la proclividad al desgaste por el escurrimiento pluvial de la red de caminos secundarios que conectan los centros de población consolidados (con servicios urbanos concentrados) y los pequeños asentamientos humanos dispersos, constituye un factor limitante en el desarrollo productivo de la región.

### Corredor avícola de producción de Huevo y Pollo

Esta actividad tiene una especial importancia en la economía de los altos de Jalisco. La región está conformada por Tepatitlán (centro nodal), Acatic, Tototlán, Valle de Guadalupe y Arandas.

### Región de Porcicultura

Ligada a la producción agrícola forrajera, en sorgo y trigo, la región porcicultora de Jalisco se aloja

en los municipios de Tepatitlán, Arandas, Atotonilco y San Julián. Esta actividad, realizada sin una aplicación tecnológica, constituye una seria amenaza contra los cuerpos de agua receptores del escurrimiento pluvial.

### Áreas de productividad Agrícola

Esta actividad se presenta en dos modalidades: la primera, en la que se ha aplicado la tecnología en el cultivo cíclico de productos; la segunda, es la informal, que se extiende sobre la mayor parte del suelo, con posibilidades agrícolas en el estado.

Una tercera modalidad está representada por el aprovechamiento eventual de terrenos fértiles, en donde empresarios hortícolas realizan el cultivo de algún producto, utilizando mano de obra que se traslada de otras regiones.

En el estado de Jalisco se identifican las siguientes áreas de alta productividad agrícola: La Barca, Jamay y Atotonilco, Ciudad Guzmán, Atoyac, Zacoalco, Amacueca, El Grullo, Autlán, El Limón; Villa Purificación, Casimiro Castillo, La Huerta, Cihuatlán, Cuauhtitlán, Unión de Tula, Juchitlán, Tenamastlán, Teocoltán, Atengo; Unión de Tula, Ameca, Juanacatlán, Mascota, Cocula, San Martín, Ameca, Tala, Teuchitlán, Antonio Escobedo, Etzatlán y Ahualulco.

### Corredor de la cadena de producción Agave-Tequila

El corredor tradicional tiene su punto focal en el centro de población de Tequila, que se extiende a los municipios de Amatitán y de El Arenal, así como a los de Hostotipaquillo y Magdalena.

Otro corredor de reciente conformación es el constituido por San Marcos, Etzatlán, Ahualulco y Antonio Escobedo.

Este corredor es cruzado por importantes vías de comunicación, tales como la autopista Guadalajara-Tepic, la carretera federal Guadalajara-Nogales y la ferrovía que conecta el centro del país con el pacífico norte.



### **Corredor de la Industria**

La mayor concentración de actividad industrial en el estado, se extiende, desde la ciudad de Guadalajara hacia Ocotlán. El corredor cuenta con buena ubicación, disponibilidad de infraestructura y adecuadas vías de comunicación, ferroviarias y aérea, por lo que se planea la construcción en la zona de una central de carga multimodal para el traslado de los productos a su destino.

### **Corredor del Vestido**

Con una aportación al PIB nacional del 6.94%, esta actividad productiva tiene su centro en Zapotlanejo. Las poblaciones que lo conforman son: Zapotlanejo, Acatic, Tepatitlán, Valle de Guadalupe, Jalostotitlán, San Miguel el Alto, Teocaltiche, Encarnación de Díaz y Villa Hidalgo

Cada uno de los núcleos poblacionales referidos, está a su vez constituido como punto de concentración de insumos y, hacia los que gravitan una serie de poblados menores, en los que las comunidades agricultoras, complementan la economía familiar con la mano de obra femenina y doméstica.

Corredor de la industria del Zapato y accesorios de cuero.

Bajo la influencia de la ciudad de León, Guanajuato, se extiende este corredor hacia tierras jaliscienses. De hecho, Jalisco, se ha consolidado en el primer lugar de producción de calzado para dama.

Los poblados de Jalisco que pertenecen a este corredor son: Unión de San Antonio, San Diego de Alejandría y San Julián. La conexión se efectúa hacia León o hacia San Francisco del Rincón, del estado de Guanajuato.

### **Corredor de la Minería**

La actividad extractiva de metales en Jalisco, ocupa el lugar 19 en aportación al PIB nacional (1.3%).

La inversión extranjera es de 33.2 millones de dólares (año 2000). Los principales productos son: oro, plata, plomo, cobre, zinc y fierro.

Los corredores de la minería en el estado son los siguientes: El de Bolaños y San Martín de Bolaños, en la región Norte; el de Comanja de Corona, Ojuelos, Villa Hidalgo, Teocaltiche y San Miguel el Alto, en Los Altos de Jalisco; el de Barranqueño, Guachinango, Ameca, Etzatlán y Hostotipaquillo, en las regiones Sierra Occidental y Valles; el de Talpa de Allende, Mascota, San Sebastián del Oeste, Felipe de Híjar, Cuale, Ayutla, San Miguel de la Sierra, El Grullo, Autlán de Navarro, Purificación y La Huerta, en Sierra Occidental y Costa Sur; y el corredor Tapalpa, Pihuamo, Santa María del Oro y Ahuijillo, en las regiones Sur y Sureste.

### **Corredor del Turismo Costero**

El destino turístico costero por excelencia en el estado de Jalisco es, Puerto Vallarta, con una afluencia de casi tres millones de visitantes por año, lo que ubica a esta localidad en el segundo lugar nacional en cantidad de visitantes.

La llamada Costalegre de Jalisco, que se localiza en la región Costa Sur, constituye otro destino turístico de playa, cuyo enfoque es a nivel nacional. Este corredor se extiende desde Tomatlán hacia Manzanillo en el estado de Colima.

### **Corredores de la Romería**

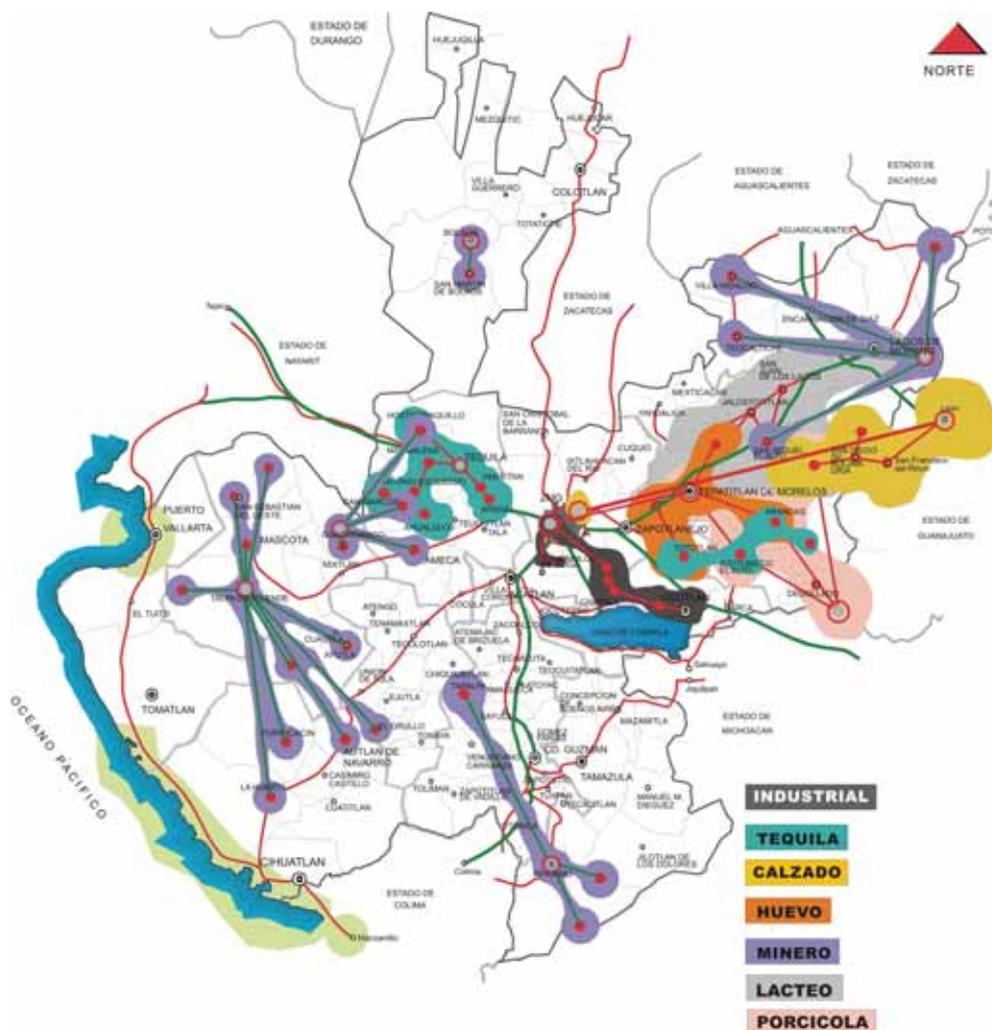
En el estado de Jalisco se identifican importantes sitios de destino, relacionados con la actividad del culto.

El principal centro está en San Juan de los Lagos, a donde acuden centenares de miles de peregrinos anualmente; los sitios de origen se extienden más allá de la región de los Altos de Jalisco.

Otro centro ceremonial de importancia está en el poblado de Talpa de Allende, a donde convergen dos líneas de peregrinación: una que va por Unión de Tula, Ayutla, Cuautla y Atenguillo. La otra corre por Ameca, Guachinango, Mixtlán y Atenguillo.

La importancia de contar con una carretera de cuatro carriles de Guadalajara a Puerto Vallarta es fortalecida por la comunicación entre la capital de Jalisco

y Talpa de Allende. Además, tal vía terrestre habrá de constituirse como eje vertebrador y generador potencial, de desarrollo para un amplio territorio del estado.



**Figura 3.10 Corredores Económicos**

Fuente: Sedeur 2007

## Estructura Territorial

### Proceso de Urbanización

Durante el siglo XIX, Jalisco era un territorio predominantemente rural. En 1857, Guadalajara, apenas contaba con 75 mil habitantes. Las funciones administrativas, comerciales, religiosas y de relevo ejercidas por la capital del reino de la Nueva Galicia, durante la

etapa colonial, le permitieron fungir al mismo tiempo como su epicentro, ya que no existía ninguna otra ciudad, que le hiciera competencia en una amplia región que abarcaba territorios poco colonizados del noroeste del país.



Al comenzar el siglo XX, la ciudad alcanza los 100 mil habitantes; mientras que las pequeñas ciudades del interior, consolidaban un importante papel como núcleos articuladores de sus regiones, especializándose en la producción agrícola, ganadera y artesanal, que habían iniciado durante el auge minero colonial.

Por esta misma época, Ciudad Guzmán contaba con 18 mil habitantes, Lagos de Moreno con 16 mil. Otras localidades de importancia eran Teocaltiche, con 9 mil habitantes, Sayula y Ameca con 8 mil habitantes. cada una. En síntesis, la estructura urbana que existía un siglo atrás tenía a Guadalajara como centro regional y a una serie de pequeñas ciudades como centros microrregionales que se articulaban primordialmente a los Altos y a el Sur de Jalisco, años más tarde, la Revolución Mexicana se convirtió en un nuevo factor de concentración de población.

La inercia concentradora, se vería favorecida nuevamente, como efecto del proceso de industrialización nacional experimentado a partir de los años cuarenta. Al iniciar el siglo, Guadalajara, era seis veces más grande que las principales ciudades del interior. Las décadas, que van desde los años cuarenta hasta los setenta, supusieron un periodo en que el estado favorece la concentración demográfica, que incidieron en un intenso éxodo.

El caso de Puerto Vallarta, constituye un importante capítulo en la configuración de la red urbana jalisciense, ya que corresponde a un esquema de desarrollo turístico impulsado desde los años sesenta.

La evolución demográfica de las últimas cinco décadas, ha favorecido la urbanización; sin embargo, el peso histórico de la población rural se mantiene vigente; por lo que Jalisco cuenta con un modelo de asentamientos, en el que la concentración es tan problemática como la dispersión.

## **Estructura Urbana**

### **Sistema Estatal de Centros de Población**

El Sistema estatal de Centros de población se categoriza de la siguiente manera:

#### **Centros de población con servicios de nivel Regional**

Es el caso de las localidades de Guadalajara y Zapopan, que permite un ámbito regional de influencia en el occidente del territorio nacional. Esta zona concentra el 40.45% del total estatal.

#### **Centros de población con servicios de nivel Estatal**

Corresponde a las localidades de Tonalá, Tlaquepaque y Puerto Vallarta. Las localidades representan un total de 925,384 habitantes, con un 14.64% del total estatal.

#### **Centros de población con servicios de nivel Intermedio**

Las localidades en este rubro son 4, que suman 314,914 equivalentes al 4.98%; Cabe señalar que en el contexto estatal se localiza: Ciudad Guzmán, Lagos de Moreno, Ocotlán y Tepatitlán.

#### **Centros de población con servicios de nivel Medio**

Actualmente se contabilizan en este nivel 53 centros de población, con un total de 1,001,176 hab. que representan el 15.84%; de entre los cuales se encuentra: Ameca, San Juan de los Lagos, la Barca, Arandas, Autlán, Tala, Zapotlanejo, entre otras.

#### **Centros de población con servicios de nivel Básico.**

Equivalentes al 4.70% total estatal; entre los cuales se encuentra: Tapalpa, La huerta, Amatitán, Acatlán de Juárez, Unión de San Antonio, entre otras.



en la red internacional de Metrópolis. Sin embargo, no es del todo seguro, que el área esté preparada para capitalizar cabalmente la oportunidad.

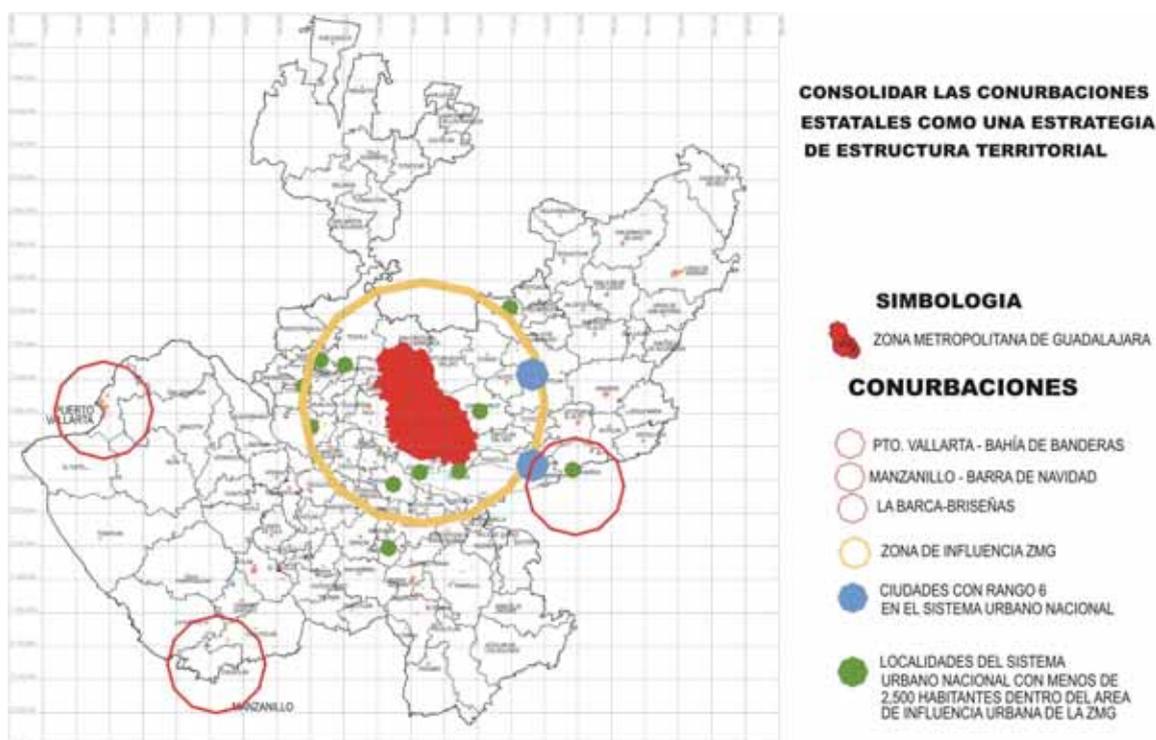
A partir de los ochenta, se han vivido crisis económicas que han tenido un impacto diferencial sobre las actividades productivas, y sobre el territorio; afectando especialmente al sector manufacturero, vinculado al mercado interno, lo que ha propiciado una caída drástica, de los sectores locales en la economía regional, que han sido sustituidos por el capital foráneo, y se repliegan en actividades, generalmente ligadas al desarrollo urbano.

Aún cuando la pujanza del desarrollo favorece el nivel salarial de algunos, prevalece la segregación y la pobreza urbana, que se agrupa sobre todo al Sur y Oriente de la Zona Metropolitana. Con todo, el crecimiento de la región sigue siendo vigoroso. La concentración de equipamiento educativo y mano de obra calificada, apoya el desarrollo de un sector terciario de importante valor agregado, con servicios especializados y manufactura de alta tecnología.

Como respuesta a esta problemática, la aglomeración urbana del Centro del Estado se deberá estructurar a partir de una Región Metropolitana; conformada por 14 municipios, cuyo territorio está vinculado a la Zona Metropolitana de Guadalajara, de manera funcional, por redes de infraestructura regional, o por áreas naturales protegidas, pero que no comparten una continuidad urbana, ni redes de servicios urbanos. Agrupa, además de los ocho municipios de la Zona Metropolitana, a: San Cristóbal de la Barranca, Ixtlahuacán del Río, Zapotlanejo, Acatlán de Juárez, Tala y Arenal.

### Las conurbaciones interestatales e intermunicipales

Adicionalmente a la Región Metropolitana de Guadalajara; se encuentran las conurbaciones interestatales de Bahía de Banderas-Puerto Vallarta, La Barca, y Manzanillo-Costalegre. Dentro del estado contamos con las conurbaciones de Ocotlán-Cuitzeo y Chapala-Jocotepec.



**Figura 3.12 Condiciones de Conurbación Estatal**

Fuente: Sedeur, 2007

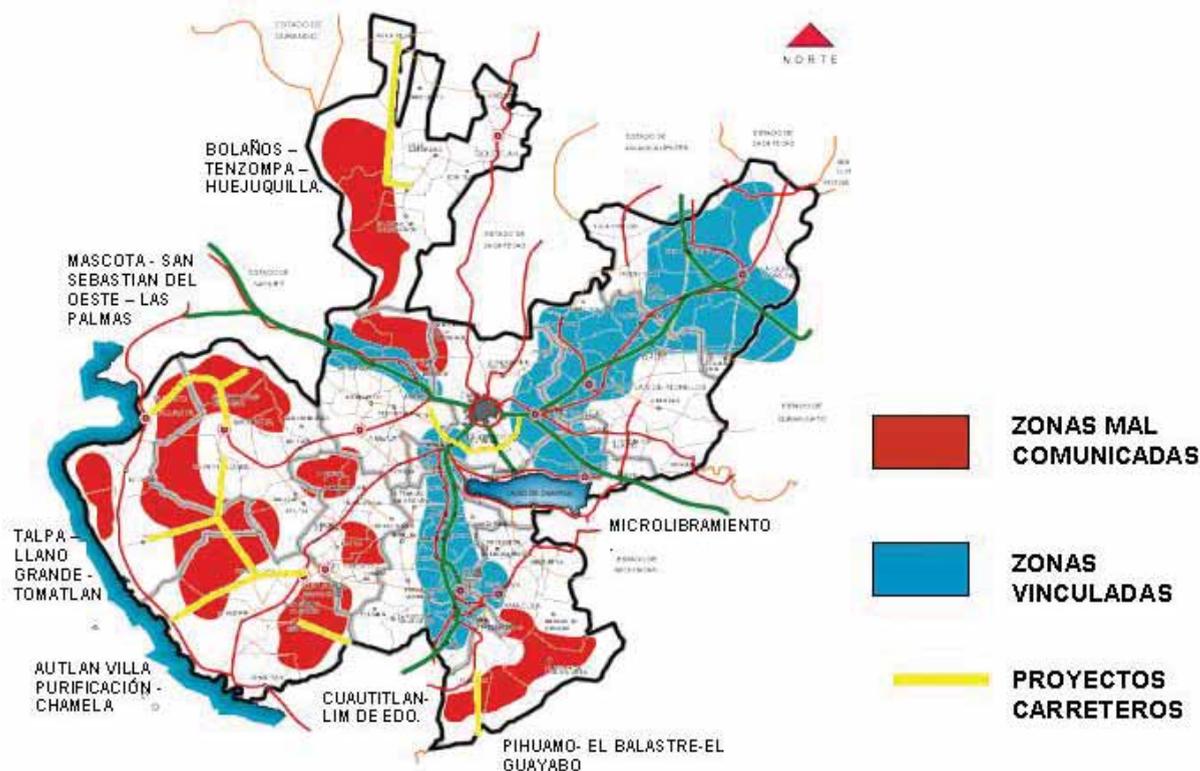
## Comunicaciones

### Sistema Carretero

A febrero de 2007, la red de carreteras y caminos al interior del estado, tiene una longitud total de 24,960 km de los cuales 1,955 km son carreteras libres y 513 km carreteras de cuota concesionadas de la red federal; las cuales se complementan con 4,007 km de carreteras estatales, 50 km de carreteras municipales y 18,435 km de caminos.<sup>1</sup> Adicionalmente se encuentran en construcción otros 300 km de carreteras y 172 km de caminos. No obstante, se presentan desequilibrios en el nivel de cobertura de las diferentes regiones, con zonas mal comunicadas, de difícil acceso o

desvinculadas de los principales ejes de comunicación en la Sierra Occidental, Sureste y Norte.

En cuanto a la superficie de rodamiento de la red carretera, 6,501 km son de asfalto y 24 km son de concreto hidráulico (en la autopista Guadalajara-Tepic), en tanto que de la red de caminos solamente 2,414 km no tiene ningún tipo de revestimiento (13% del total de caminos). Tanto la red de carreteras y caminos se atienden en su totalidad para su conservación y mantenimiento.



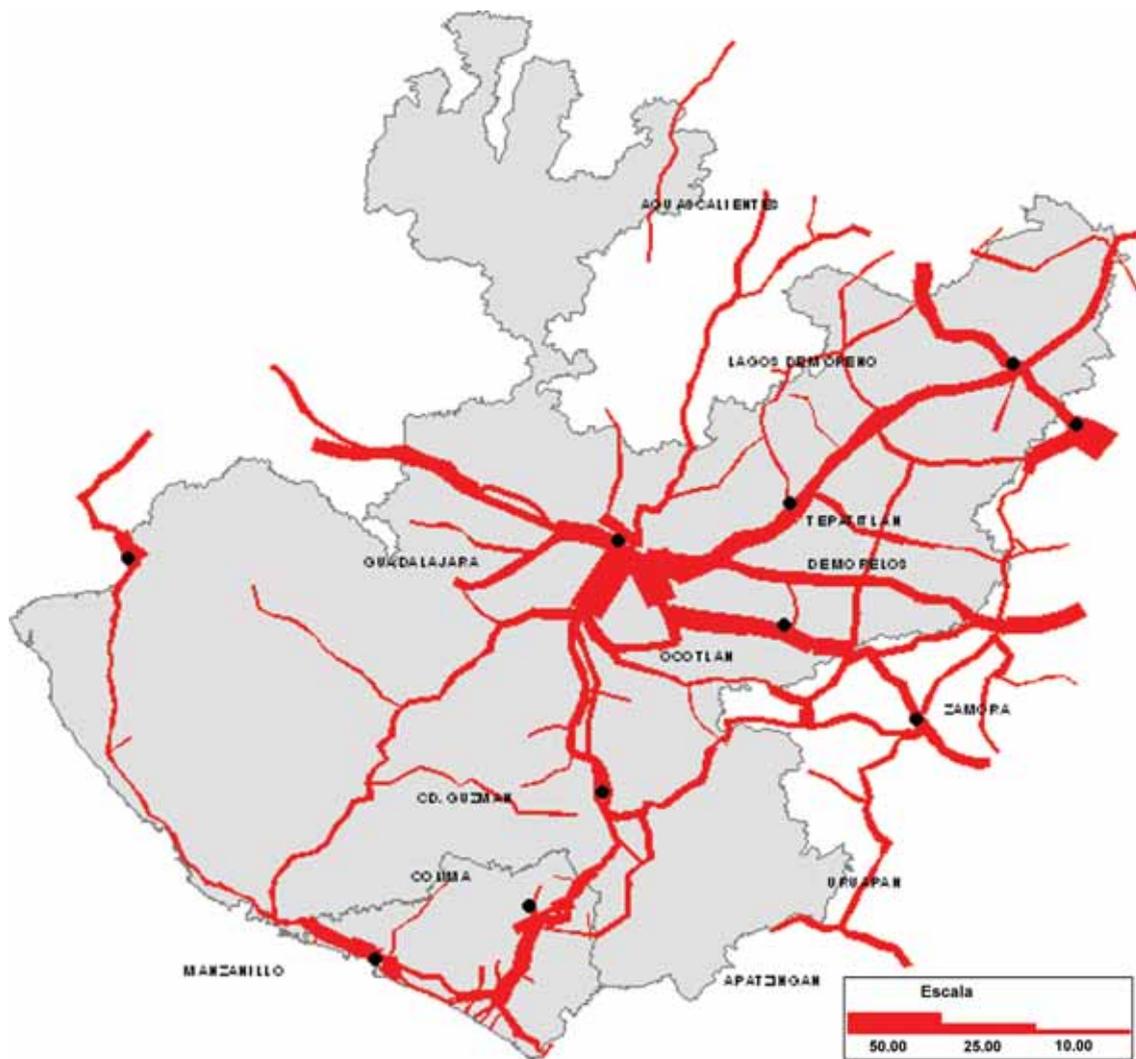
**Figura 3.13 Comunicación Terrestre**

Fuente: Sedeur, 2005

<sup>1</sup> Atlas de Carreteras y Caminos del Estado de Jalisco 2006, Instituto de Información Territorial y Dirección General de Infraestructura

Los enlaces carreteros del estado, a pesar de ser muy variados continúan presentando desequilibrios territoriales, debido a las crecientes disparidades regionales. Aún existen zonas mal comunicadas, de difícil acceso, ó desvinculadas de los principales ejes de comunicación; otras zonas en contraparte, guardan ciertas condiciones de equilibrio en términos de una integración adecuada.

Mientras por un lado, la región central, se encuentra bien comunicada a través de una red de autopistas, que la vinculan tanto al interior del estado como con la capital de la República y los principales centros urbanos, existen regiones de la periferia del estado que carecen de dicha infraestructura y presentan una débil red de caminos secundarios.



**Figura 3.14 Red de Carreteras Federal y Estatal**

Fuente: SCT y Sedeur, 2003



## Sistema Ferroviario

En el contexto nacional Jalisco se une a través de su sistema ferroviario por medio de tres ejes troncales de importancia nacional; Guadalajara-Mexicali que une a la entidad con las regiones del pacífico y del norte de la república hasta la frontera con Estados Unidos de Norteamérica; al sur Guadalajara-Manzanillo por Ciudad Guzmán que nos permite comunicación con el puerto; y otra al centro de la república a través de la línea Guadalajara-México; asimismo, tramos que comunican sitios de la entidad y de otras entidades.

El estado cuenta actualmente con una longitud de red ferroviaria de 1,108 Km., que representa el 4.16% del total nacional; de los cuales 726 km. corresponden a troncales y ramales, equivalentes al 65.52%; 266 km. a vías secundarias que equivalen al 24.01% y 116 km. a vías particulares que corresponden al 10.47% restante.

El problema más grave que presenta el sistema ferroviario estatal es que las diferentes vías confluyen en la ZMG y la entrada de carga con diferentes destinos, provoca sistemáticamente la demora en la entrega de la misma, por la estancia obligada en la estación de Guadalajara, por lo cual es necesario la construcción de libramientos, con lo que se daría mayor fluidez a este tipo de tráfico, reduciendo el congestionamiento en los patios de maniobra.

De acuerdo a Ferrocarriles Nacionales y del Pacífico, dentro de los proyectos de carácter estratégico se ubica la conclusión y el aprovechamiento de la vía Guadalajara-Aguascalientes y las nuevas centrales de transferencia y carga llamadas ferropuertos.

## Sistema Aeroportuario

La infraestructura aeroportuaria del estado, cuenta únicamente con dos aeropuertos internacionales: Miguel Hidalgo, en Guadalajara, categoría 6 y uno más, Gustavo Díaz Ordaz, en la ciudad de Puerto Vallarta, categoría 5; mismos que han colocado a Jalisco en el segundo lugar a nivel nacional en cuanto a servicios aéreos comerciales.

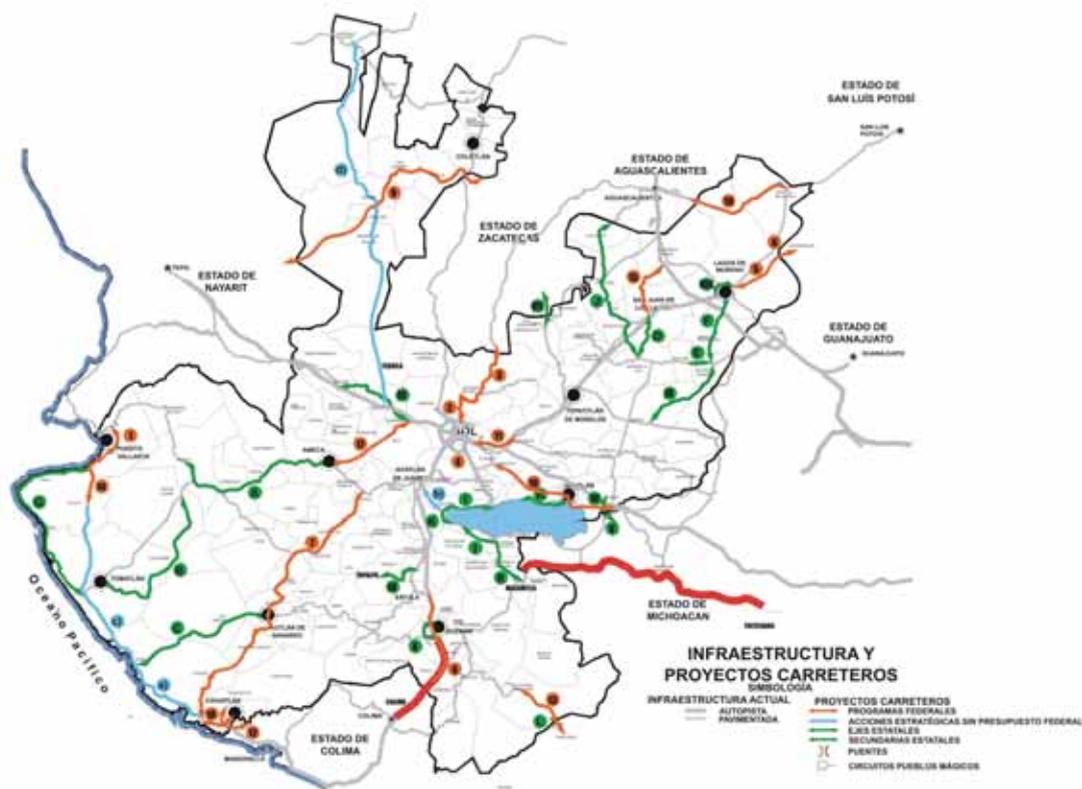
El aeropuerto internacional de Guadalajara en términos Generales resulta operante todavía; sin embargo su ritmo de crecimiento a raíz de la competitividad por servicios aeroportuarios en el occidente del país será importante, por lo que se deberán contemplar ampliaciones en un futuro. En lo que respecta al aeropuerto internacional de Puerto Vallarta, éste se encuentra en buenas condiciones sin embargo presenta el problema de que el crecimiento de la mancha urbana lo ha alcanzado; parte de la localidad de Ixtapa queda dentro de las áreas de restricción del aeropuerto como son los conos de aproximación y el área de restricción por ruidos.

## Sistema Marítimo Portuario

A pesar de contar con aproximadamente 240 km. de litoral con el Océano Pacífico; en el estado no existe un puerto de cabotaje que absorba el flujo por esta vía, por lo que el Puerto de Manzanillo, Colima, es el principal enlace comercial de Jalisco con otros estados vía marítima; asimismo, este puerto es el punto de partida para los productos que se exportan a varias regiones del mundo, como Norteamérica, Sudamérica, Asia y África.

El estado cuenta únicamente con dos puertos; Puerto Vallarta y Barra de Navidad, mismos que son netamente turísticos; el primero de ellos es el de ma-

yor importancia ya que actualmente ocupa el segundo lugar en afluencia turística nacional con casi tres millones de visitantes por año.



**Figura 3.15 Programa Carretero 2007 - 2012**  
Fuente: Sedeur, 2007

### Sistema Digital

La falta de recursos y la dinámica social que nos impone el transitar de la sociedad de la información a la del conocimiento; lleva a esta administración a buscar nuevas formas en la prestación de servicios de educación, cultura, salud y trabajo; para ampliar la cobertura y generar mayores oportunidades para todos, utilizando las nuevas tecnologías para atender a los habitantes de localidades de difícil acceso.

El Gobierno del Estado, reconoce que Jalisco, aún siendo líder en desarrollo tecnológico tiene mu-

cho por avanzar en el aprovechamiento de tecnología para crear oportunidades de desarrollo. Existe paralelismo entre las diferentes brechas sociales: el acceso a la sanidad, a la educación, la mortalidad infantil, la pobreza, el hambre. La brecha digital se encuentra directamente relacionada con esta distancia que existe entre quienes tienen niveles de bienestar y quiénes no. La agenda de todo gobierno debe buscar reducir estas desigualdades y en Jalisco es nuestro compromiso luchar por abatir este rezago.

Por esta razón, es necesario impulsar proyectos comunes entre la sociedad y gobierno, que nos permitirán potenciar el uso de las aplicaciones, privilegiando las alianzas estratégicas y la generación de cadenas de valor; aprovechando la vocación tecnológica del estado, impulsando una nueva cultura de la sociedad jalisciense, ya que sabemos que ello; se reflejará en mejores servicios gubernamentales digitales, generación de infraestructura de TIC's y de mejores condiciones sociales y competitivas.

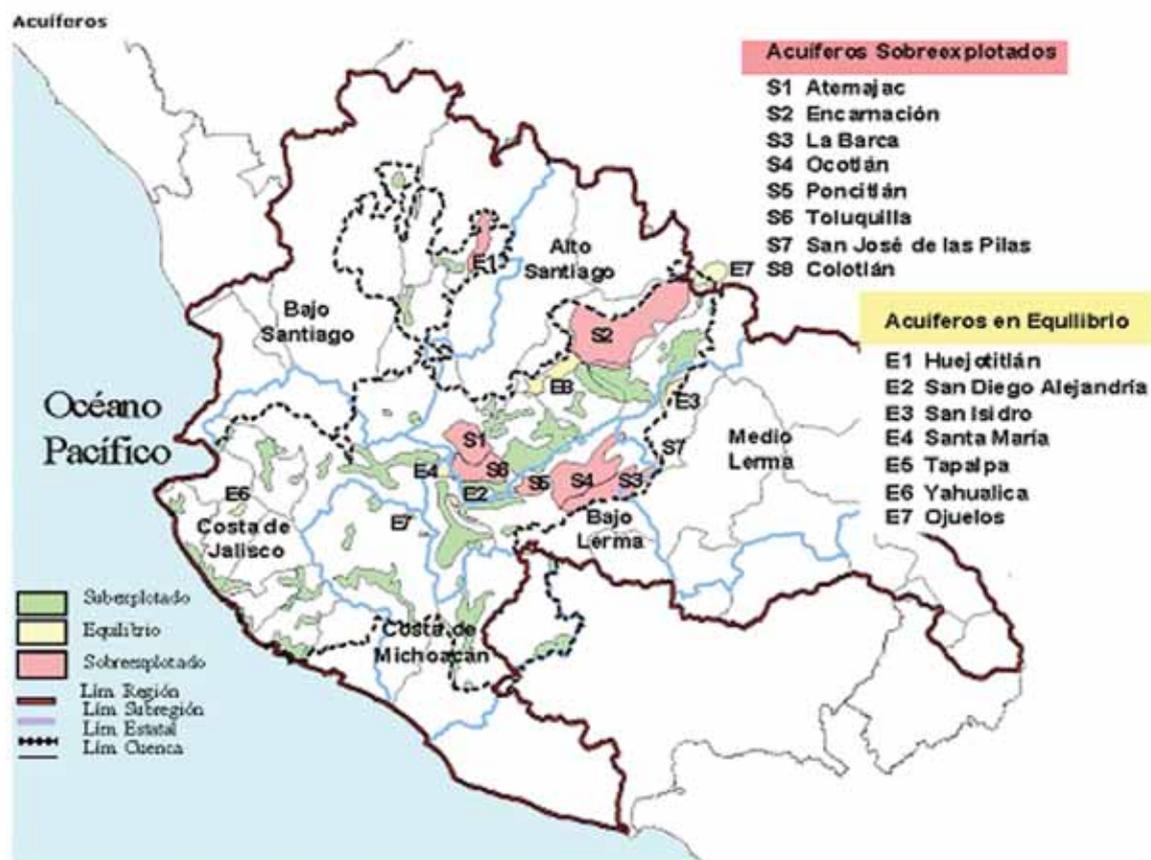
## Agua y Saneamiento

### Agua

El estado cuenta con un potencial hidrológico de 15 mil millones de metros cúbicos del cual el 80 %

se concentra en las presas. El nivel de servicio de esta infraestructura y su eficiencia, significa que cerca del 25 % de las instalaciones superficiales se vea reducida en su capacidad.

Si bien, los niveles de cobertura en el abastecimiento de agua potable entre la población Jalisciense, superan los promedios nacionales; existen grandes desigualdades de atención entre los municipios y sobre todo enormes dificultades, para garantizar el abastecimiento futuro. Así mientras la Zona Metropolitana de Guadalajara, que demanda actualmente 10,737 lts/seg, y tiene un déficit de 3,500 lts/seg, en Mezquitic sólo una tercera parte de la población tiene acceso a este servicio.



**Figura 3.16 Acuíferos**

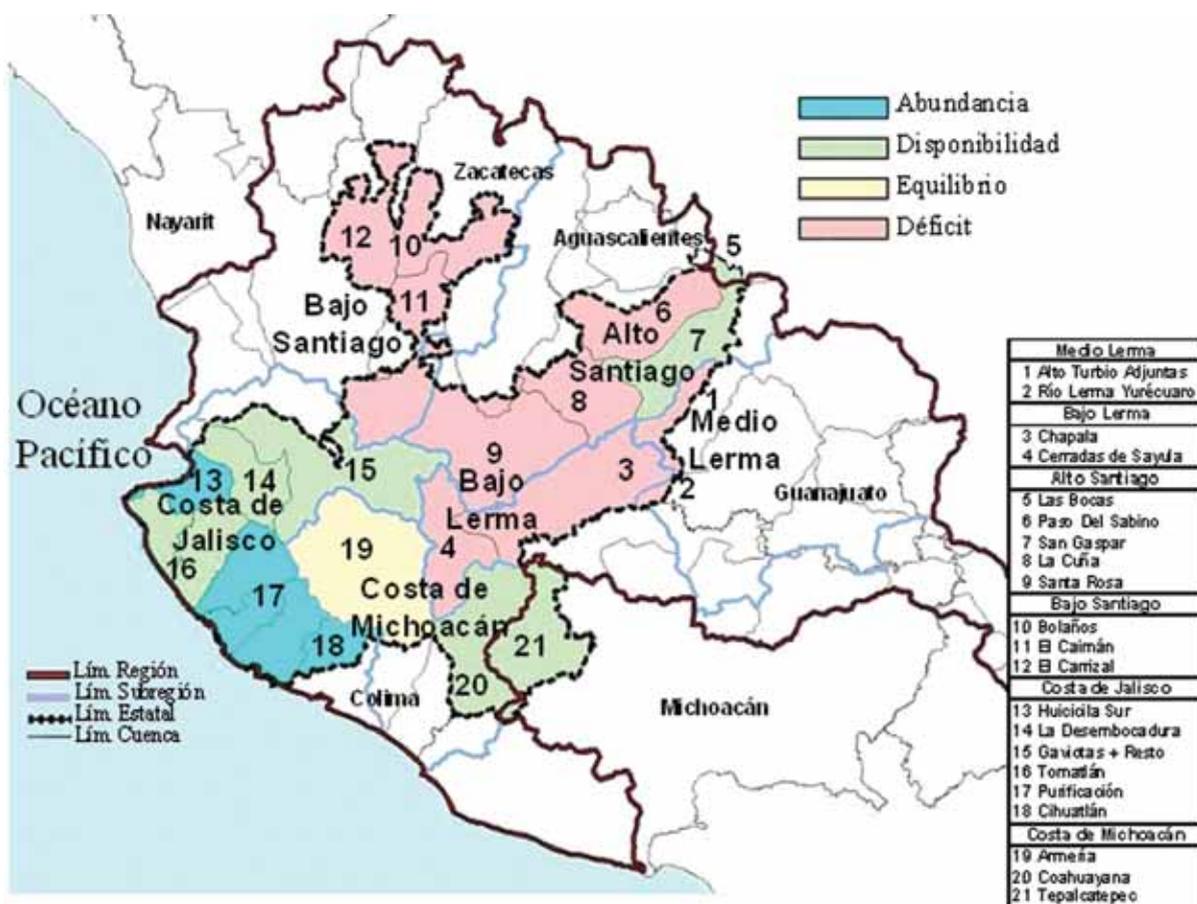
Fuente: Subgerencia Técnica de la Gerencia Regional Lerma Santiago Pacífico, CNA 2004

## Drenaje

El principal problema en el estado en materia de infraestructura básica es el drenaje y tratamiento de las aguas residuales. En la Zona Metropolitana de Guadalajara se concentra la mayor cantidad de los conflictos. Estos se refieren fundamentalmente a la cobertura de la red de colectores que resulta insuficiente, la carencia de sistemas de tratamiento, y al monitoreo de los sifones de los colectores centrales.

A nivel cabeceras municipales del Estado, el mayor problema está representado por la carencia de

sistemas de tratamiento, ya que conforme al inventario levantado existen solamente 68 plantas de tratamiento de aguas residuales, con un caudal tratado promedio de 2,464 lts/seg; 22 de las cuales corresponden a la ribera de Chapala. Los problemas más graves se presentan en el Río Santiago, que recibe las descargas de la Zona Metropolitana de Guadalajara y de Ocotlán; el Arroyo Atizcoa, que recibe las descargas de la zona tequilera, el Río Tuxpan, donde descarga la Zona Industrial de Atenquique y en menor escala los Ríos Ayuquila, Ameca y Cuale.



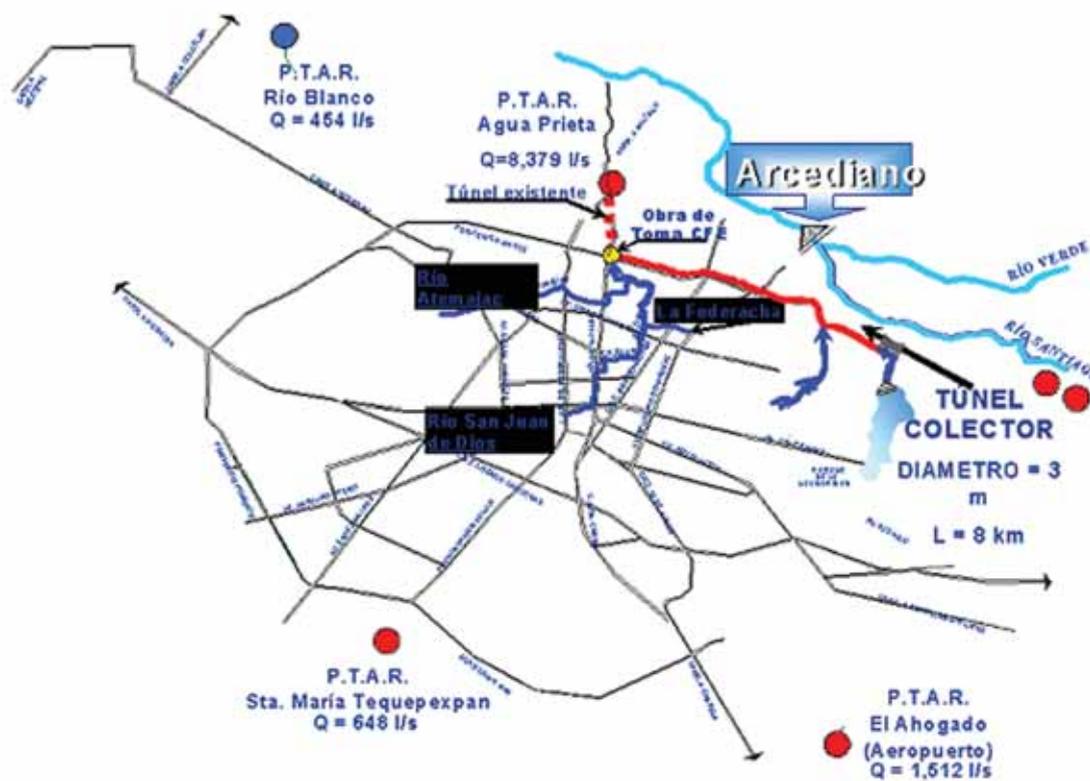
**Figura 3.17 Disposición de Aguas Superficiales**

Fuente: Subgerencia Técnica de la Gerencia Regional Lerma Santiago Pacífico, CNA 2004

## Abastecimiento de agua para la Zona Conurbada de Guadalajara y localidades

Debido a una gran concentración poblacional, en la Zona Conurbada de Guadalajara se presentan diversos tipos de problemas sobre la dotación del agua: más del 10% del abastecimiento se realiza mediante sistemas

informales y más de 150 colonias periféricas carecen totalmente del servicio. Las fuentes actuales de suministro para la ZMG son: Superficiales que representan en total el 66%, y subterráneas equivalentes al 34%.



**Figura 3.18 Fuentes de abastecimiento de agua en la Zona Conurbada de Guadalajara (ZCG)**

Fuente: CEAS, 2004

El recurso natural hídrico disponible no satisface plenamente las necesidades de sus pobladores pues en su gran mayoría las corrientes superficiales se encuentran contaminadas.

Al igual que la zona conurbada, existen algunas ciudades intermedias como Lagos de Moreno, Tepatlán, Jalostotitlán, Ocotlán, La Barca, Poncitlán, Chapala

y Ciudad Guzmán, entre otras, que sufren por el vital líquido, ya que sus demandas van en aumento y durante la época de estiaje hay escasez; sobre todo en las que se localizan en la región de Los Altos, en tanto que las ubicadas en la cuenca del lago de Chapala se encuentran en zona de veda. En contraste ciudades como Mascota, el sur de Ameca, Autlán y parte de la costa tienen un balance favorable. Así mismo, se



encuentran algunas localidades menores de diez mil habitantes y las del medio rural, formado por más de ocho mil localidades; en su mayoría, altamente marginadas y dispersas, entre las que se pueden mencionar algunas cabeceras municipales como: Mezquitic, Bolaños, San Martín de Bolaños y Totatiche en la zona Norte; Cabo Corrientes y Cuautitlán en la Costa; Manuel M. Diéguez y Jilotlán de los Dolores, en el Sureste del estado, en donde las corrientes superficiales presentan disponibilidad pero hace falta infraestructura.

Lo anterior da origen a un problema de eficiencia en los servicios y las dificultades que enfrenta la entidad giran en torno al suministro, recolección y tratamiento de aguas. Al respecto, las autoridades, en sus tres niveles de gobierno, enfrentan el reto de dotar a usuarios de agua apta para uso y consumo humano en calidad y cantidad.

Asimismo, hay que agregar la escasa cultura del agua que existe entre los jaliscienses, y falta de planeación a largo plazo, pues hasta ahora se han instrumentado acciones que sólo han servido como un paliativo, para los problemas que origina la carencia o la deficiencia en el suministro del vital líquido y su tratamiento. Es importante señalar que sin estos trasvases hubiera sido inevitable declarar una situación de emergencia en Guadalajara.

### **Saneamiento**

En cuanto a Saneamiento se refiere, el estado cuenta con 68 sistemas de tratamiento que se considera se encuentran en condiciones operativas, de las cuales 22 operan en la ribera de Chapala; el resto se distribuyen a lo largo del estado, con los cuales se trata 2,464 lts. /seg. que dan origen a una cobertura de 19% con relación al agua tratada; la escasa cobertura de infraestructura, da origen al problema de eficiencia

en el tratamiento de las aguas. Cabe señalar, que anteriormente se tenían 85 sistemas de tratamiento en operación, sin embargo por diversas circunstancias, como el haber sido absorbidas por la mancha urbana, y otras que hacen incosteable su rehabilitación esa cifra se redujo a la de 68 arriba mencionada.

En el estado se encuentran 18 cuencas que requieren atención, entre las más importantes se encuentran las de los ríos Ayuquila- Armería, Santiago-Guadalajara, y Lerma – Chapala y Río Verde. Será necesario incrementar la infraestructura, buscando que los cuerpos receptores naturales reciban descargas dentro de los parámetros establecidos, al igual que promover el reuso de las aguas tratadas que tengan un destino productivo, con un tratamiento previo, aprovechándolas para riego de productos en donde las normas oficiales mexicanas lo permitan. Así mismo, será importante llevar a cabo obras de rehabilitación y construcción de sistemas de agua potable y alcantarillado.

En lo que respecta al saneamiento para la Zona Conurbada de Guadalajara, ésta enfrenta desde hace muchos años una problemática de contaminación de sus ríos y arroyos, provocada por las descargas que vierten aguas residuales a esos caudales sin tratamiento alguno, contaminando principalmente el río Santiago.

Actualmente existen 9 plantas de tratamiento en la zona metropolitana y 10 en los municipios conurbados; estas son principalmente de industrias o desarrollos urbanos específicos, quedando sin tratamiento los grandes caudales, como es el vertido del río San Juan de Dios, y de los arroyos san Gaspar, Osorio y San Andrés así como el saneamiento de la cuenca del Ahogado.



## 4. Síntesis de la Problemática y Áreas de Oportunidad

Tabla 4.1 Análisis FODA del Sector

FORTALEZAS	OPORTUNIDADES
<p>Se cuenta con una red de infraestructura básica, la cual permite el desplazamiento a las principales ciudades del Estado y del entorno inmediato.</p> <p>Existen mecanismos adecuados de coordinación sectorial e intersectorial, en los ámbitos municipal, estatal y federal en materia de Desarrollo Urbano.</p> <p>La potencialidad natural como la costa de Jalisco para el turismo y desarrollo urbano; ha logrado un auge significativo, lo cual es un recurso importante para impulsar una política de desarrollo urbano-turístico.</p> <p>Existen algunos municipios en donde la población y los recursos guardan ciertas condiciones de equilibrio y todavía se pueden aplicar políticas de ordenación territorial encaminadas al desarrollo sustentable con grandes posibilidades de éxito.</p> <p>La entidad cuenta con abundantes recursos naturales, los cuales pueden aprovecharse para ser potenciadas por medio de mejorar su accesibilidad.</p> <p>Liderazgo de Jalisco en desarrollo tecnológico (Software, Hardware).</p> <p>Interés de la sociedad de participar en proyectos tecnológicos de servicio a la población.</p>	<p>El desarrollo de infraestructura productiva para elevar la competitividad del Estado es una prioridad del Ejecutivo.</p> <p>La celebración de los Juegos Panamericanos y el Bicentenario de la Independencia permitirán iniciar procesos de renovación urbana con visión de largo plazo.</p> <p>Con la aprobación de la Reforma Fiscal se prevé suficiencia presupuestal en el presupuesto estatal y la ampliación de aportaciones federales para el desarrollo de infraestructura estratégica.</p> <p>Se presenta un escenario para el impulso proyectos de inversión compartidos entre el gobierno y la iniciativa privada para establecer alianzas estratégicas que posibiliten un tratamiento eficaz de los problemas públicos como lo es el de la infraestructura.</p> <p>La existencia de mas de cincuenta ciudades en Jalisco de entre 10000 y 99000 habitantes genera oportunidades idóneas para impulsar el crecimiento de centros urbanos alternos con características que garanticen su calidad de vida.</p> <p>Gracias a la cercanía con la ZMG algunos municipios como Acatlán de Juárez, Chapala, etc., se han beneficiado pero no han logrado articularse eficientemente a la economía metropolitana lo que ha evitado que se conviertan en lo que podría ser en la primera franja de desconcentración.</p> <p>Gracias a la estructura radial de carreteras que converge en Guadalajara ha permitido desarrollar una serie de ejes de desarrollo los cuales tienen potencial para desarrollarlos a nivel mesoregional y Nacional.</p> <p>Existen algunas ciudades del Estado que por sus características naturales están relacionadas con otros estados, lo cual constituye una fuerza centrífuga que genera por un lado una mejor articulación del estado con la región centro occidente.</p> <p>Modelos exitosos de TICs reconocidos mundialmente que se pueden replicar en Jalisco.</p> <p>Los avances tecnológicos facilitan la aceptación de las propuestas tecnológicas.</p>

**Tabla 4.2 Análisis FODA del Sector**

DEBILIDADES	AMENAZAS
<p>No se cuenta con un banco de planes y proyectos para el desarrollo urbano, territorial y de infraestructura estatal. Se invierte lo mínimo en este rubro en detrimento de la capacidad de gestión de recursos por no contar con proyectos ejecutivos.</p> <p>Se posee con severas deficiencias de infraestructura de riego, agua, energía eléctrica, carreteras, vías ferroviarias y telecomunicaciones.</p> <p>La insuficiencia de mecanismos de canalización de la participación ciudadana como los movimientos sociales, presión de la opinión pública y acciones civiles de diversa índole, podría provocar serios conflictos en la medida en que los gobiernos vean amenazada su permanencia o limitada su capacidad para hacer valer en los hechos sus facultades decisorias.</p> <p>La infraestructura educativa, de servicios médicos y de vivienda no está preparada para atender las nuevas necesidades respecto a los cambios de las edades de la población. Se trata de una debilidad fundamental que revela la falta de previsión de las nuevas demandas de servicios.</p> <p>Se carece de la coordinación necesaria entre el gobierno y la sociedad para afrontar de manera concurrente los problemas de desarrollo urbano estatal.</p> <p>La zona central del estado, es una región con recursos naturales sobre explotados donde un desbordado incremento poblacional ha acarreado graves costos económicos y ambientales, particularmente en lo que respecta al abastecimiento de agua para usos urbanos.</p> <p>Las infraestructuras urbanas de algunas ciudades resultan limitadas, por lo que su mejoramiento y ampliación resulta indispensables a fin de convertirse en puntos atractivos para capitales externos y de esa manera reducir las presiones a que se ve sometida la ZMG como espacio predilecto para la instalación de empresas productivas, servicios y vivienda.</p> <p>Existen algunas localidades que por su topografía accidentada y las dificultades de acceso tienen drásticos problemas de marginación social, esto debido a la escasa dotación de infraestructura y equipamiento.</p> <p>Existen algunas zonas de bajo desarrollo económico, sobre todo la parte sur del estado y la zona norte, que esta última ofrece importantes valores étnicos pero se encuentra insuficientemente atendida.</p> <p>La debilidad de las ciudades medias jaliscienses, implica una fuga de recursos económicos y humanos, por no poder ofrecer oportunidades laborales y servicios especializados.</p> <p>El marco jurídico del desarrollo urbano y el ordenamiento territorial es sumamente complejo, dota de amplias atribuciones a los municipios y limita el quehacer estatal, propiciando ambigüedades y lagunas legales. Presupuesto limitado para fortalecer infraestructura digital.</p>	<p>Los rezagos en el mantenimiento y la ampliación de la red carretera estatal son foco de constante reclamo por parte de autoridades municipales y los usuarios.</p> <p>Se han incrementado los factores de riesgo y vulnerabilidad por desastres naturales y antrópicos, en función del crecimiento desordenado de los asentamientos humanos.</p> <p>La falta o inexistencia de un servicio público profesionalizado y la improvisación en la toma de decisiones, acaban por limitar las potenciales urbanas de la entidad.</p> <p>El deterioro de los recursos y la posibilidad de que ocurran colapsos ambientales obligan a crear un marco de planeación adecuado, para aprovechar de manera racional los recursos y ordenamiento ecológico-territorial .</p> <p>Los desequilibrios regionales, la marginación y la pobreza en que viven amplios sectores de la población jalisciense representan serios riesgos a la política y al gobierno de Jalisco, convirtiéndose también un reto en materia de desarrollo urbano..</p> <p>Enfocarse en el acceso a la tecnología en lugar de usarla como herramienta de desarrollo.</p>



## 5. Objetivos Específicos, Indicadores y Metas del Programa

Cuadro de Contribución al PED, Jalisco 2030.

Tabla 5.1 Objetivos Sectoriales - PED, Jalisco 2030

Objetivo Sectorial (Subprograma)	Eje Estratégico	Objetivo Estratégico	Indicador	Meta	Estrategia
4.1 Jalisco digital	2.- Desarrollo Social	Pd09	1 y 2	Meta 1- Meta 2	E1, E2, E3, E4 y E5
4.2 Caminos rurales	1.- Empleo y Crecimiento	Pe01	4	Meta 4	E3
	2.- Desarrollo Social	Pd04	1 y 2	Meta 1- Meta 2	E2
4.3 Infraestructura urbana	1.- Empleo y Crecimiento	Pe01	4	Meta 4	E3
	3.- Respeto y Justicia	Pr02.	1	Meta 1	E2
4.4 Infraestructura regional	1.- Empleo y Crecimiento	Pe01	4	Meta 4	E3
		Pe02	1	Meta 1	E5
	3.- Respeto y Justicia	Pr02.	1	Meta 1	E1
4.5 Ordenamiento territorial y uso de suelo	1.- Empleo y Crecimiento	Pe01	4	Meta 4	E3
	3.- Respeto y Justicia	Pr01.	1	Meta 1	E1
4.6 Reactivación y mejora de aeropuertos y ferrocarriles	1.- Empleo y Crecimiento	Pe01	4	Meta 4	E3
	3.- Respeto y Justicia	Pr02.	1	Meta 1	E1
4.7 Puerto interior y vías marítimas	1.- Empleo y Crecimiento	Pe01	4	Meta 4	E3
	3.- Respeto y Justicia	Pr02.	1	Meta 1	E1

 Primer Grado
  Segundo Grado

El cuadro anterior representa los aportes y contribuciones a los objetivos, metas y estrategias del eje estratégico Empleo y Crecimiento del Plan Estatal de Desarrollo Jalisco, 2030; y a su vez de los ejes estratégicos de desarrollo social y respeto y justicia que se vinculan de alguna forma con el objetivo del sector.

Se han tomado en cuenta dos grados de vinculación con el objetivo del sector, el primer grado, se considera como el que más tiene que ver con el propósito que persigue el objetivo del sector; y segundo grado (gris) consiste en otros ejes y objetivos estratégicos que se relacionan con el objetivo perseguido, pero de forma menos directa.

### Clasificación de la simbología utilizada

Pe01: Generar condiciones de competitividad sistémica mediante el desarrollo de infraestructura de clase mundial.

- Indicador 4: Índice de infraestructura.
- Meta 4: Mejorar la posición a nivel nacional respecto del índice de infraestructura.
- E3: Incrementar y reforzar la infraestructura productiva en las regiones propiciando a la vez mejora de los salarios y abaratamiento de los costos de operación, instalación, distribución y comercialización de las empresas.

Pe02: Crear y consolidar cadenas productivas locales rentables, con el fin de fortalecerlas y aprovechar las ventajas comparativas y competitivas de las distintas regiones.

- Indicador 1: Coeficiente de productividad.
- Meta 1: Mejorar la posición nacional de Jalisco en el coeficiente de productividad.
- E5: Mejorar las vías de comunicación en el estado, a través de la construcción y terminación de tramos carreteros prioritarios para las cadenas productivas.

Pd04: Acercar las oportunidades de desarrollo integral a las personas, las familias y las comunidades que viven en condiciones de vulnerabilidad y marginación, con la integración, participación y compromiso de la sociedad.

- Indicador 1: Lugar de Jalisco en el Índice de Vulnerabilidad Social.
- Meta 1: Mejorar la posición de Jalisco en el índice de Vulnerabilidad Social.
- Indicador 2: Lugar de Jalisco en grado de marginación.
- Meta 2: Mejorar el lugar que ocupa Jalisco entre las entidades.
- E2: Mejorar las condiciones de vida mediante la implementación de programas dirigidos al fortalecimiento de la infraestructura y el tejido social.

Pd09: Reducir la brecha digital en todas las regiones de Jalisco.

- Indicador 1: Posición de Jalisco como si fuera país en índice de conectividad.
- Meta 1: Mejorar la posición de Jalisco en índice de conectividad.
- Indicador 2: Índice de acceso a las tecnologías de la información.
- Meta 2: Incrementar el índice de acceso a la tecnología de la información.
- E1: Establecer mecanismos para lograr el acceso universal a las Tecnologías de la Información y la Comunicación (TIC's) en las zonas rurales y urbanas desatendidas.
- E2: Asegurar que el acceso a las TIC's esté al alcance de los jaliscienses.



- E3: Establecer un diálogo coordinado entre los sectores público y privado, para elaborar ciber-estrategias para la sociedad de la información e intercambiar prácticas óptimas.

- E4: Impulsar la infraestructura de la información y la comunicación como un fundamento básico para la sociedad de la información.

- E5: Impulsar la ciber-educación, ciber-salud, ciber-empleo, ciber-ecología, ciber-agricultura, gobierno electrónico y negocios electrónicos, como una nueva cultura de la sociedad jalisciense haciendo énfasis en las ventajas en todos los aspectos de la vida.

Pr01: Mantener la gobernabilidad del Estado y la interlocución de los Poderes Legislativo y Judicial, los gobiernos municipales y los actores políticos y sociales, todo en un marco de respeto a la ley, la promoción del bien común, la justicia social y la participación ciudadana.

- Indicador 1: Índice básico de gobernanza.
- Meta 1: Por definir
- E1: Fortalecer y mantener una interlocución permanente entre los diferentes actores políticos y

sociales del Estado, así como con los diferentes poderes y órdenes de gobierno de la federación y de las entidades federativas, en particular las que conforman la Región Centro Occidente.

Pr02: Garantizar la movilidad sustentable y la seguridad de personas, bienes y servicios que circulan en los diferentes ámbitos del territorio estatal, desde el peatón y el ciclista, hasta el transporte público y los vehículos particulares.

- Indicador 1: Índice de movilidad urbana (por construir).

- Meta 1: Por definir

- E1: Mejorar y ampliar la infraestructura y la seguridad en carreteras puertos, aeropuertos y en general toda la infraestructura de movilidad que consolide la articulación interregional e interestatal y brinde protección y seguridad a personas y bienes.

- E2: Modernizar los sistemas de control vehicular, adecuar la infraestructura urbana y vial existente; fortalecer la vigilancia vial y establecer mecanismos de transporte alternativos en las zonas urbanas del Estado, que reduzcan la contaminación ambiental y los tiempos de desplazamientos de origen y destino.

**Tabla 5.2 Alineación de Objetivos Sectoriales por dependencia**

Objetivo Sectorial (Subprograma)	Objetivo Específico (Sectoriales)	Dependencias Estatales														Dependencias Federales		MUNICIPIOS	
		SEDER	OCOIT	CEIT	SEPROE	SEDEUR	SETUJAL	SALUD	SVT	SEMADES	SGG	Políticas Públicas	SEPLAN	CODE	CEA	SCT	CFE		
4.1 Jalisco digital	Construir y mantener una red de telecomunicaciones de beneficio social																X		
	Fomentar el uso de tecnologías de información y comunicación (TIC)																X		
	Generar condiciones para incrementar la infraestructura en el uso de tecnologías de información y comunicaciones.																X		
4.2 Caminos rurales	Mantenimiento y conservación de la infraestructura rural en el Estado	X																X	X
4.3 Infraestructura urbana	Incrementar la calidad y eficiencia en las obras de manejo de aguas pluviales y cuencas hidrológicas.					X												X	X
	Incrementar la calidad y eficiencia en las obras de conducción de aguas negras.					X												X	X
	Colaborar a Incrementar la Movilidad urbana en la ZMG.		X	X		X			X									X	X

**Tabla 5.3 Alineación de Objetivos Sectoriales por dependencia**

Objetivo Sectorial (Subprograma)	Objetivo Específico (Sectoriales)	Dependencias Estatales														MUNICIPIOS			
		SEDER	OCOIT	CEIT	SEPROE	SEDEUR	SETUJAL	SALUD	SVT	SEMADES	SGG	Políticas Públicas	SEPLAN	CODE	CEA		SCT	CFE	
4.4 Infraestructura Regional	Incrementar la calidad y eficiencia en los apoyos para la obra pública Metropolitana.					X													X
	Asegurar las condiciones de éxito para el desarrollo de los Juegos Panamericanos y la Via Independencia.					X													X
	Incrementar la eficiencia en el desarrollo de proyectos de obra pública e infraestructura estatal.					X													
	Incrementar la calidad y eficiencia de la red estatal de carreteras, contribuyendo con la SCT.					X											X		
	Incrementar la Infraestructura Rural en el Estado (caminos e infraestructura productiva rural).	X															X		X
4.5 Ordenamiento territorial y uso de suelo	Sistematizar la planeación urbana y el ordenamiento territorial en el Estado.					X							X						
	Ampliar los procesos de consulta y participación social a través de los instrumentos legales y las mesas de la Gran Alianza por Jalisco.					X					X		X						
	Fortalecer el papel de Jalisco en los procesos y proyectos de la Región Centro Occidente.					X					X	X	X						

**Tabla 5.4 Alineación de Objetivos Sectoriales por dependencia**

Objetivo Sectorial (Subprograma)	Objetivo Especifico (Sectoriales)	Dependencias Estatales															MUNICIPIOS	
		SEDER	OCOIT	CEIT	SEPROE	SEDEUR	SETUJAL	SALUD	SVT	SEMADES	SGG	Políticas Públicas	SEPLAN	CODE	CEA	SCT		CFE
4.6 Reactivación y mejora de aeropuertos y ferrocarriles	Ampliar el sistema ferroviario promoviendo la sustitución de la estructura radial por una estructura de red que mejore su conectividad					x										x		
	Impulsar el desarrollo de trenes suburbanos de pasajeros					x										x		
4.7 Puerto interior y vías marítimas	Impulsar el desarrollo de los puertos con vocación turística.					x	x									x		

**Tabla 5.5 Simbología**

SEDER:	Secretaría de Desarrollo Rural	Políticas Públicas:	Coordinación General de Políticas Públicas
OCOIT:	Organismo Coordinador de la Operación Integral del Servicio de Transporte Público del Estado	SEPLAN	Secretaría de Planeación
CEIT:	Centro Estatal de Investigación de la Vialidad y el Transporte	CODE:	Consejo Estatal para el Fomento Deportivo
SEPROE:	Secretaría de Promoción Económica	CEA:	Comisión Estatal de Agua
SEDEUR:	Secretaría de Desarrollo Urbano	SCT:	Secretaría de Comunicaciones y Transportes
SETUJAL:	Secretaría de Turismo	CFE:	Comisión Federal de Electricidad
SALUD:	Secretaría de Salud	Municipios:	125 Municipios que conforman el Estado de Jalisco
SVT:	Secretaría de Vialidad y Transportes		
SEMADES:	Secretaría de Medio Ambiente y Desarrollo Sustentable		
SGG:	Secretaría General de Gobierno		



En los siguientes cuadros se indican los objetivos específicos, metas e indicadores definidos por subprograma, con la finalidad de orientar las acciones a realizar anualmente (2008-2013).

Los indicadores base están en proceso de construcción e integración.

**Tabla 5.6 Cuadro de metas por objetivo específico**

Objetivo Sectorial (Subprograma)	Objetivo Especifico (Sectoriales)	Meta e Indicador	2008	2009	2010	2011	2012	2013
4.2 Caminos Rurales	Mantenimiento y conservación de la infraestructura rural en el Estado	Incrementar en 60% el alcance del Mantenimiento de caminos rurales.	10%	10%	10%	10%	10%	60%
		Rehabilitación en 120% de la red de caminos rurales del Estado.	20%	20%	20%	20%	20%	120%
		Modernización del 12% con relación a 1,500 Km. considerados como críticos en el Estado.	2%	2%	2%	2%	2%	12%
		Atender 300 Acciones de Obra Diversa conforme a solicitud de la comunidad	50	50	50	50	50	300
4.3 Infraestructura Urbana.	Incrementar la calidad y eficiencia en las obras de manejo de aguas pluviales y cuencas hidrológicas.	En 2013 se habrá resuelto 50% el problema de inundaciones pluviales en la ZMG.	5%	10%	20%	30%	45%	50%
		En 2013 se contribuirá a resolver los problemas de inundaciones en las 30% de los municipios del Estado.	5%	10%	15%	20%	25%	30%
	Incrementar la calidad y eficiencia en las obras de conducción de aguas negras.	En 2013 se habrá mejorado 50% la eficiencia del sistema de colectores de aguas negras de la ZMG.	5%	10%	20%	30%	45%	50%
		En 2013 se habrán mejorado 30% los sistemas de colectores en los municipios del estado.	5%	10%	15%	20%	25%	30%
	Colaborar a Incrementar la Movilidad urbana en la ZMG.	Por definir						

**Tabla 5.7 Cuadro de metas por objetivo específico**

Objetivo Sectorial (Subprograma)	Objetivo Especifico (Sectoriales)	Meta e Indicador	2008	2009	2010	2011	2012	2013	
4.4 Infraestructura Regional.	Incrementar la calidad y eficiencia en los apoyos para la obra pública Metropolitana.	En 2013 se habrá incrementado 336.4% el Fondo de la Zona Metropolitana con la participación tripartita de la Federación, el Estado y los municipios.	64%	118%	173%	227%	282%	336%	
	Asegurar las condiciones de éxito para el desarrollo de los Juegos Panamericanos y la Vía Independencia.	En abril de 2011 se entregarán todas las obras de imagen urbana y equipamiento relacionadas con los Juegos Panamericanos, y en 2013 se habrá concluido la primera fase de renovación de la Vía de la Independencia.	50% JP, 40% VI	75% JP, 50% VI	90% JP, 60% VI (100% obras relacionadas con el Bicentenario)	100% JP, 70% VI	90% VI	100% VI	
	Incrementar eficiencia en el desarrollo de proyectos de obra pública e infraestructura estatal.	Incrementar la capacidad para atender y/o supervisar las obras públicas municipales que sean solicitadas a la Secretaría.	En 2013 se tendrá capacidad para atender y/o supervisar las obras públicas municipales que sean solicitadas a la Secretaría.	50%	60%	70%	80%	95%	100%
		Incrementar la cobertura eléctrica en comunidades rurales y colonias marginadas.	En 2013 se incrementará 5% la cobertura eléctrica en comunidades rurales y colonias marginadas.	2%	2.5%	3%	3.5%	4.5%	5%
		Incrementar el apoyo con cemento para comunidad rurales y colonias marginadas programadas en 2008 y 2010.	En 2013 se atenderá 100% las solicitudes de apoyo con cemento para comunidad rurales y colonias marginadas programadas en 2008 y 2010.	40%	50%	60%	75%	95%	100%
	Incrementar la calidad y eficiencia de la red estatal de carreteras, contribuyendo con la SCT.	Incrementar la totalidad de los proyectos ejecutivos de las carreteras federales programadas en el Programa Nacional de Infraestructura.	En 2013 se habrá concluido, en colaboración con la SCT, la totalidad de los proyectos ejecutivos de las carreteras federales programadas en el Programa Nacional de Infraestructura.	10%	30%	60%	85%	90%	100%
		Incrementar el 100% de las obras estatales complementarias de la infraestructura federal, y las obras de coparticipación estatal y federal gestionadas en el Programa Nacional de Infraestructura.	En 2013 se habrá concluido 100% de las obras estatales complementarias de la infraestructura federal, y las obras de coparticipación estatal y federal gestionadas en el Programa Nacional de Infraestructura.	20%	40%	60%	80%	95%	100%
	Incrementar la Infraestructura Rural en el Estado (camino e infraestructura productiva rural).	Incrementar en 10% la infraestructura vial rural con mayor potencia de aforo vehicular en el Estado	Incrementar en 10% la infraestructura vial rural con mayor potencia de aforo vehicular en el Estado	10%	10%	10%	10%	10%	60%
		Incrementar en un 12% la capacidad de almacenamiento para la cría de ganado en relación a los 1,000 bordos que se tienen inventariados como necesidad	Incrementar en un 12% la capacidad de almacenamiento para la cría de ganado en relación a los 1,000 bordos que se tienen inventariados como necesidad	12%	12%	12%	12%	12%	72%

**Tabla 5.8 Cuadro de metas por objetivo específico**

Objetivo Sectorial (Subprograma)	Objetivo Especifico (Sectoriales)	Meta e Indicador	2008	2009	2010	2011	2012	2013
4.5 Ordenamiento Territorial y Uso del Suelo.	Sistematizar la planeación urbana y el ordenamiento territorial en el Estado.	En 2013 estarán vigentes todos los instrumentos legales de planeación urbana y territorial estatales y regionales de competencia del Ejecutivo.	60%	70%	80%	90%	95%	100%
		En 2013 la Zona Conurbada de Guadalajara contará con los instrumentos legales de planeación urbana y territorial, desarrollados en corresponsabilidad del Ejecutivo y los ayuntamientos metropolitanos.	50%	75%	100%	100%	95%	100%
		En 2013 los 125 municipios del Estado contarán con los instrumentos legales de planeación urbana y territorial, desarrollados por los municipios con apoyo del Ejecutivo.	30%	40%	50%	75%	95%	100%
	Ampliar los procesos de consulta y participación social a través de los instrumentos legales y las mesas de la Gran Alianza por Jalisco.	En 2013 sesionarán regularmente el Consejo Estatal de Desarrollo Urbano y los 12 consejos regionales de desarrollo urbano.	100% CEDU, 20% CRED U	100% CEDU, 40% CRED U	100% CEDU, 60% CRED U	100% CEDU, 80% CRED U	100% CEDU, 90% CRED U	100% CEDU, 100% CRED U
		En 2013 funcionarán 80% de los consejos de colaboración municipal.	10%	20%	35%	50%	75%	80%
		En 2013 se habrán promovido 100% de los compromisos de la Gran Alianza por Jalisco relacionados con la infraestructura y el desarrollo urbano.	20%	40%	60%	80%	95%	100%
	Fortalecer el papel de Jalisco en los procesos y proyectos de la Región Centro Occidente.	En 2013 se incrementarán 600% los recursos destinados en 2007 a los proyectos y procesos de la RCO.	100%	200%	300%	400%	500%	600%
		En 2013 se ampliarán 100% los proyectos y acciones de la RCO que impactan en Jalisco.	20%	40%	60%	80%	95%	100%

EMPLEO Y  
CRECIMIENTO  
JALISCO 2030



PROGRAMAS  
SECTORIALES  
Y ESPECIALES

Líneas de Acción Agrupadas en Subprogramas

## 6. Líneas de Acción Agrupadas en Subprogramas

Tabla 6.1 Líneas de Acción Agrupadas en Subprogramas

Subprogramas del PED.	Objetivo Específico (Sectorial)	Proyectos y Actividades	Dependencia (s) Responsable (s)
4.1 Jalisco Digital	Construir y mantener una red de telecomunicaciones de beneficio social	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Diseñar una red de telecomunicaciones de alta disponibilidad, que permita transmitir voz, datos y video en tiempo real, con cobertura geográfica equivalente a la extensión territorial total del Estado.</li> <li>- Obtener fondos concurrentes de diversas entidades y niveles de gobierno para lograr la factibilidad de los montos de inversión y operación que se requieren.</li> <li>- Establecer convenios con diversas instituciones y empresas para integrar una serie de aplicaciones / contenidos a la red, que permitan explotar adecuadamente la infraestructura tecnológica.</li> </ul>	Coordinación General de Políticas Públicas
	Fomentar el uso de tecnologías de información y comunicación (TIC)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Fomento al comercio electrónico al crear condiciones seguras para que mediante las TICs se promuevan los productos y servicios del estado. (<b>Comercio Electrónico</b>)</li> <li>- Impulsar el uso de las tecnologías para mejorar las condiciones de Salud en el estado. (<b>Telemedicina</b>)</li> <li>- Promover las técnicas de educación a distancia, la creación de capacidades para el mejor aprovechamiento de las TICs, la creación y utilización de contenidos en que apoyen a incrementar el nivel educativo de los Jaliscienses incluyendo niños y adultos.</li> <li>- Promover sistemas de vigilancia ambiental a favor de la ecología.</li> <li>- Impulsar la productividad en el campo mediante la difusión del conocimiento y el uso de herramientas orientadas a mejorar la cantidad y calidad de los productos agrícolas, ganaderos, del mar, forestales y alimenticios.</li> </ul>	Coordinación General de Políticas Públicas
	Generar condiciones para incrementar la infraestructura en el uso de tecnologías de información y comunicaciones.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>ACCESA</b> – Plataforma de servicios digitales (o a distancia) para la generación de oportunidades.</li> <li>- <b>Red Metropolitana Inalámbrica</b>, impulso de proyectos comunes en beneficio de las localidades de la Zona Metropolitana de Guadalajara.</li> <li>- <b>Jalisco vanguardia e innovación tecnológica</b>, impulso a la creación, desarrollo y aprovechamiento de la tecnología con innovación, fomentando el desarrollo de conocimiento de los especialistas (profesionales) jaliscienses, participando en ambas vías al desarrollo y progreso.</li> <li>- Construcción del barómetro tecnológico que permite dar seguimiento integral a las acciones tendientes a alcanzar la evolución de sociedad de la información hacia la sociedad del conocimiento.</li> </ul>	Coordinación General de Políticas Públicas

**Tabla 6.2 Líneas de Acción Agrupadas en Subprogramas**

Subprogramas del PED.	Objetivo Especifico (Sectorial)	Proyectos y Actividades	Dependencia (s) Responsable (s)
4.2 Caminos Rurales	Mantenimiento y conservación de la infraestructura rural en el Estado.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Maquinaria.</li> <li>-Mantenimiento de Red de Caminos Rurales.</li> <li>-Modernización de Caminos.</li> <li>-Obras diversas en comunidades y municipios de la entidad.</li> </ul>	SEDER
4.3 Infraestructura Urbana.	Incrementar la calidad y eficiencia en las obras de manejo de aguas pluviales y cuencas hidrológicas.	<p>Obras Hidráulicas y de Saneamiento.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Proyectos ejecutivos.</li> <li>-Manejo de agua pluvial en cuencas hidrológicas.</li> </ul>	SEDEUR
	Incrementar la calidad y eficiencia en las obras de conducción de aguas negras.	<p>Obras Hidráulicas y de Saneamiento.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Manejo de Agua residual-colectores.</li> </ul>	SEDEUR
	Colaborar a Incrementar la Movilidad urbana en la ZMG.	<p>Movilidad.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Liberación de Derechos de vía.</li> <li>- Proyectos Ejecutivos.</li> <li>Acciones de Mejoramiento Peatonal.</li> <li>- Habilitación de carriles confinados y adecuación de transporte urbano.</li> <li>- Calzada Independencia – Gobernador Curiel – Adolf Horn.</li> <li>- Sistema Patria.</li> <li>- Sistema Circunvalación.</li> </ul>	SEDEUR
4.3 Infraestructura Urbana.	Incrementar la calidad y eficiencia en los apoyos para la obra pública Metropolitana.	<p>Cierre del Anillo Periférico</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Liberación de derechos de vía a través del Fondo de la ZMG.</li> <li>-Liberación de derechos de vía a través de recursos del &gt;Gobierno del Estado.</li> <li>-Proyectos Ejecutivos, Vía fondo del Consejo de la ZMG.</li> <li>-Proyectos Ejecutivos, Via recursos del Gobierno del Estado.</li> <li>-Proyectos Ejecutivos, tramos 1-1a, 2, 3, 4 y 5.</li> <li>-Proyectos Ejecutivos de los nodos cierre del anillo periférico.</li> </ul> <p>Mejoramiento del Anillo Periférico</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Liberación de derechos de vía.</li> <li>-Proyectos ejecutivos.</li> <li>-Ampliación Periférico Norte (Av. Malecón – Calz. Belisario Domínguez).</li> <li>-Boulevard Periferico, Carr. Chapala – Tonalá (4 carriles).</li> <li>-Nodos Modernización de entorno e imagen urbana.</li> </ul>	SEDEUR

**Tabla 6.3 Líneas de Acción Agrupadas en Subprogramas**

Subprogramas del PED.	Objetivo Especifico (Sectorial)	Proyectos y Actividades	Dependencia (s) Responsable (s)
4.4 Infraestructura Regional.	Asegurar las condiciones de éxito para el desarrollo de los Juegos Panamericanos y la Vía Independencia.	Infraestructura para los Juegos Panamericanos. -Proyectos ejecutivos. -Mejoramiento de entorno e imagen urbana. -Accesos carreteros. -Vialidades de conexión a Sedes. -Parques lineales, reforestación e imagen urbana.	SEDEUR
	Incrementar la eficiencia en el desarrollo de proyectos de obra pública e infraestructura estatal.	Infraestructura municipal, metropolitana y regional. - Renovación de centros históricos. - Proyectos focalizados en ocho municipios metropolitanos. - Programa de Cemento. - Ciudad Judicial (tres etapas). - Centro Penitenciario Metropolitano. - Centro de Usos Múltiples de Puerto Vallarta. - Programa de Electrificación de Poblados Rurales y Colonias populares.	SEDEUR
	Incrementar la calidad y eficiencia de la red estatal de carreteras, contribuyendo con la SCT.	Modernización de la Red Carretera Estatal - Liberación de derechos de vía. - Proyectos ejecutivos. - Ampliación, modernización de ejes estatales. - Reconstrucción de carreteras secundarias estatales. - Conservación de carreteras estatales. - Atención a contingencias en Infraestructura carretera.	SEDEUR - SCT
	Incrementar la Infraestructura Rural en el Estado (caminos e infraestructura productiva rural).	- Incrementar la infraestructura vial rural con mayor potencia de aforo vehicular en el Estado. - Incrementar la capacidad de almacenamiento para la cría de ganado en relación a los 1,000 bordos que se tienen inventariados como necesidad	SEDER - SCT

**Tabla 6.4 Líneas de Acción Agrupadas en Subprogramas**

Subprogramas del PED.	Objetivo Especifico (Sectorial)	Proyectos y Actividades	Dependencia (s) Responsable (s)
4.5 Ordenamiento Territorial y Uso del Suelo.	Sistematizar la planeación urbana y el ordenamiento territorial en el Estado.	Planeación Urbana para el Desarrollo del Estado de Jalisco. - Planes de Desarrollo Urbano y Ordenamiento Territorial	SEDEUR
	Ampliar los procesos de consulta y participación social a través de los instrumentos legales y las mesas de la Gran Alianza por Jalisco.		
	Fortalecer el papel de Jalisco en los procesos y proyectos de la Región Centro Occidente.		
4.6 Reactivación y mejora de aeropuertos y ferrocarriles	Ampliar el sistema ferroviario promoviendo la sustitución de la estructura radial por una estructura de red que mejore su conectividad	Ferrocarril -El Castillo – Encarnación de Díaz	SCT
	Impulsar el desarrollo de trenes suburbanos de pasajeros que reduzcan de manera significativa el tiempo de traslado de las personas entre sus hogares y sus centros de trabajo y estudio.	Ferrocarril -Tequila – El Salto	
4.7 Puerto interior y vías marítimas	Impulsar el desarrollo de los puertos con vocación turística.	Puertos -2 Muelles para cruceros en Puerto Vallarta	SCT

**EMPLEO Y  
CRECIMIENTO**  
JALISCO 2030



**PROGRAMAS  
SECTORIALES  
Y ESPECIALES**

**Cartera de Proyectos Estratégicos y Presupuesto Estimado**



## 7. Cartera de Proyectos Estratégicos y Presupuesto Estimado

En los siguientes cinco cuadros se integra la descripción e inversión programada de los proyectos estratégicos. Posteriormente se desagrega en otros cinco cuadros la inversión de manera anual del periodo 2008 al 2013, con la finalidad de tener la perspectiva del proyecto y su inversión anual.

Cabe hacer mención que la inversión estatal esta en color azul y la inversión federal esta en color café.

**Tabla 7.1 Descripción e Inversión Programada**

ACCIÓN		OBRA / ACCIÓN	LONGITUD (KMS.)	INVERSIÓN REQUERIDA (MDP)	TIPO DE INVERSIÓN	INVERSIÓN PROGRAMADA (MDP)
<b>4. DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURA PRODUCTIVA</b>						
<b>4.1 JALISCO DIGITAL</b>	WIMAX (WORLDWIDE INTEROPERABILITY MICROWAVE ACCESS)			POR APROBAR	GOBIERNO DEL ESTADO	POR APROBAR
	PLATAFORMA DE SERVICIOS DIGITALES O A DISTANCIA)			POR APROBAR	GOBIERNO DEL ESTADO	POR APROBAR
	RED METROPOLITANA INALÁMBRICA			POR APROBAR	GOBIERNO DEL ESTADO	POR APROBAR
	JALISCO VANGUARDIA E INNOVACIÓN TECNOLÓGICA			POR APROBAR	GOBIERNO DEL ESTADO	POR APROBAR
<b>4.2 CAMINOS RURALES</b>	MANTENIMIENTO Y CONSERVACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA RURAL EN EL ESTADO CON MAQUINARIA PROPIEDAD DEL GOBIERNO DEL ESTADO			POR APROBAR	MUNICIPIOS, SCT Y SEDER	POR APROBAR
	MAQUINARIA			POR APROBAR	MUNICIPIOS, SCT Y SEDER	POR APROBAR
	MANTENIMIENTO DE RED DE CAMINOS RURALES			POR APROBAR	MUNICIPIOS, SCT Y SEDER	POR APROBAR
	MODERNIZACIÓN DE CAMINOS			POR APROBAR	MUNICIPIOS, SCT Y SEDER	POR APROBAR
	OBRAS DIVERSAS EN COMUNIDADES Y MUNICIPIOS DE LA ENTIDAD			POR APROBAR	MUNICIPIOS, SCT Y SEDER	POR APROBAR
<b>4.3 INFRAESTRUCTURA URBANA</b>	<b>MÓVILIDAD</b>					
	LIBERACIÓN DE DERECHOS DE VÍA	NA	NA	\$179.50	SEDEUR	\$0.00
	PROYECTOS EJECUTIVOS	NA	NA	\$243.90	SEDEUR	\$183.15
	ACCIONES DE MEJORAMIENTO PEATONAL	25 PUENTES / 34 PASOS	NA	\$250.00	SEDEUR	\$100.00
	HABILITACIÓN DE CARRILES CONFINADOS Y ADECUACIÓN DE TRANSPORTE URBANO	27 PUENTES / 34 PASOS	NA	\$106.00	CZM	\$106.00
	CALZADA INDEPENDENCIA - GOBERNADOR CURIEL - ADOLF HORN	6 TRAMOS / 13 NODOS	27.00	\$887.90	SEDEUR	\$185.40
	SISTEMA PATRIA	9 ZONAS	24.00	\$1218.00	SEDEUR	\$0.00
	SISTEMA CIRCUNVALACIÓN	1 TRAMOS / 4 NODOS	10.20	\$447.00	SEDEUR	\$0.00
	<b>SUBTOTAL</b>	NA	61.20	\$3,333.10	NA	\$574.55
	<b>OBRAS HIDRÁULICAS Y DE SANEAMIENTO</b>					
	PROYECTOS EJECUTIVOS	NA	NA	\$12.90	SEDEUR	\$12.90
	MANEJO DE AGUA PLUVIAL EN CUENCAS HIDROLÓGICAS	3 CUENCAS	NA	\$1,500.00	CZM	\$118.40
	MANEJO DE AGUA RESIDUAL-COLECTORES	2 COLECTORES	NA	\$2,000.00	SEDEUR	\$100.00
<b>SUBTOTAL</b>	NA	0	\$3,512.90	NA	\$261.30	

**Cartera de Proyectos Estratégicos y Presupuesto Estimado**

**Tabla 7.2 Descripción e Inversión Programada**

ACCIÓN		OBRA / ACCIÓN	LONGITUD (KMS.)	INVERSIÓN REQUERIDA (MDP)	TIPO DE INVERSIÓN	INVERSIÓN PROGRAMADA (MDP)	
<b>4. DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURA PRODUCTIVA</b>							
<b>4.3 INFRAESTRUCTURA URBANA</b>	CIERRE DEL ANILLO PERIFÉRICO						
		LIBERACIÓN DE DERECHOS DE VÍA	NA	NA	\$2,550.00	CZM / SEDEUR	\$2,550.00
		VÍA FONDO DEL CZMG	NA	NA		CZM	
		VÍA RECURSOS DEL GOBIERNO DEL ESTADO	NA	NA		SEDEUR	
		PROYECTOS EJECUTIVOS	5 TRAMOS / 12 NODOS	NA	\$72.65	CZM / SEDEUR	\$72.65
		VÍA FONDO DEL CZMG	NA	NA		CZM	
		VÍA RECURSOS DEL GOBIERNO DEL ESTADO	NA	NA		SEDEUR	
		TRAMOS 1-1a, 2, 3, 4 Y 5	5 TRAMOS	57.10	\$1,431.00	CZM / SEDEUR	\$696.00
		NODOS CIERRE DEL ANILLO PERIFÉRICO	12 NODOS	NA	\$1,360.00	SEDEUR	\$0.00
		<b>SUBTOTAL</b>	NA	57.10	\$5,413.65	NA	\$3,318.65
	MEJORAMIENTO DEL ANILLO PERIFÉRICO						
		LIBERACIÓN DE DERECHOS DE VÍA	NA	NA	\$219.80	SEDEUR	\$0.00
		PROYECTOS EJECUTIVOS	2 TRAMOS / 12 NODOS	NA	\$39.35	CZM	\$39.35
		AMPLIACIÓN PERIFÉRICO NORTE (AV. MALECÓN – CALZ. BELISARIO DOMÍNGUEZ)	1 TRAMO	4.40	\$35.20	SEDEUR	\$0.00
		BOULEVAR PERIFERICO, CARR. CHAPALA – TONALA (4 CARRILES)	1 TRAMO	9.50	\$96.00	CZM	\$96.00
		NODOS MODERNIZACIÓN ANILLO PERIFÉRICO	12 NODOS	NA	\$781.40	SEDEUR	\$135.00
		<b>SUBTOTAL</b>	NA	13.90	\$1,171.75	NA	\$270.35

Inversión Estatal   
 Inversión Federal

Cartera de Proyectos Estratégicos y Presupuesto Estimado

Tabla 7.3 Descripción e Inversión Programada

ACCIÓN		OBRA / ACCIÓN	LONGITUD (KMS.)	INVERSIÓN REQUERIDA (MOP)	TIPO DE INVERSIÓN	INVERSIÓN PROGRAMADA (MOP)
<b>4. DE SARROLLO DE INFRAESTRUCTURA PRODUCTIVA</b>						
<b>INFRAESTRUCTURA PARA JUEGOS PANAMERICANOS</b>						
	PROYECTOS EJECUTIVOS	NA	NA	\$160.00	SEDEUR	\$47.50
	MEJORAMIENTO DE ENTORNO E IMAGEN URBANA	NA	NA	\$1,293.00	SEDEUR	\$73.60
	MEJORAMIENTO DE CENTROS HISTÓRICOS	8 CENTROS	NA	600	C2M	169.6
	ACCESOS CARRETEROS	7 ACCESOS	NA	\$686.00	SEDEUR	\$36.00
	VIALIDADES DE CONEXIÓN A SEDES	NA	NA	\$795.00	SEDEUR	\$15.00
	PARQUES LINEALES, REFORESTACIÓN E IMAGEN URBANA	NA	NA	\$648.00	SEDEUR	\$148.00
	SUBTOTAL	NA	0.00	\$4,302.00	NA	\$489.70
<b>MODERNIZACIÓN DE LA RED CARRETERA ESTATAL</b>						
	LIBERACIÓN DE DERECHOS DE VÍA	NA	NA	\$87.80	SEDEUR	\$60.10
	PROYECTOS EJECUTIVOS	NA	NA	\$205.80	SEDEUR	\$73.60
	AMPLIACIÓN / MODERNIZACIÓN DE EJES ESTATALES	12 EJES	665.03	\$5,520.00	SEDEUR	\$600.00
	RECONSTRUCCIÓN DE CARRETERAS SECUNDARIAS ESTATALES	10 ACCIONES	169.10	\$1,340.00	SEDEUR	\$0.00
	CONSERVACIÓN DE CARRETERAS ESTATALES	NA	NA	\$3,000.00	SEDEUR	\$1,731.00
	ATENCIÓN A CONTINGENCIAS EN INFRAESTRUCTURA CARRETERA	NA	NA	\$250.00	SEDEUR	\$60.00
	SUBTOTAL	NA	834.13	\$10,403.60		\$2,514.70
<b>CONSTRUCCIÓN Y MODERNIZACIÓN (SCT)</b>						
	LAGOS DE MORENO-LAS AMARILLAS		345.00		Federal	\$600.00
	LAS AMARILLAS-VILLA DE ARRIAGA		50.00		Federal	\$600.00
	GUADALAJARA-ZAPOTLANEJO					
	GUADALAJARA-AMECA					
	GUADALAJARA-BARRA DE NAVIDAD					
	SANTA ROSA-LA BARCA					
	ENTR. TECOMAN-MELAQUE, R. CHUATLÁN-MELAQUE AMP. DE 7A 12 METROS					
	QUADALAJARA-ZACATECAS-SALTILLO, TR. ENTTR. PERIFÉRICO DE QUADALAJARA LOS CAMACHOS					

Inversión Estatal ■  
 Inversión Federal ■

Tabla 7.4 Descripción e Inversión Programada

ACCIÓN		OBRA / ACCIÓN	LONGITUD ( KMS. )	INVERSIÓN REQUERIDA ( MDP )	TIPO DE INVERSIÓN	INVERSIÓN PROGRAMADA ( MDP )	
<b>4. DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURA PRODUCTIVA</b>							
<b>4.4 INFRAESTRUCTURA REGIONAL</b>	<b>INFRAESTRUCTURA MUNICIPAL, METROPOLITANA Y REGIONAL</b>						
		RENOVACIÓN DE CENTROS HISTÓRICOS	NA	NA	\$500.00	SEDEUR	\$0.00
		PROYECTOS FOCALIZADOS EN OCHO MUNICIPIOS METROPOLITANOS	NA	NA	\$1,500.00	CZM	\$530.00
		PROGRAMA DE CEMENTO	NA	NA	\$50.00	SEDEUR	\$8.00
		<b>SUBTOTAL</b>	NA	0.00	\$2,050.00	NA	\$538.00
	<b>CIUDAD JUDICIAL</b>						
		PRIMERA ETAPA	NA	NA	\$331.30	SEDEUR	\$320.00
		SEGUNDA ETAPA	NA	NA	\$325.00	SEDEUR	\$325.00
		TERCERA ETAPA	NA	NA	\$324.10	SEDEUR	\$0.00
		<b>SUBTOTAL</b>	NA	0.00	\$980.40	NA	\$645.00
	<b>CENTRO PENITENCIARIO METROPOLITANO</b>						
		CONCLUSIÓN DE OBRA	NA	NA	\$235.53	SEDEUR	\$0.00
		<b>SUBTOTAL</b>	NA	0.00	\$235.53	NA	\$0.00
	<b>CENTRO DE USOS MÚLTIPLES DE PUERTO VALLARTA</b>						
		CONCLUSIÓN DE OBRA	NA	NA	\$238.80	SEDEUR	\$230.00
		<b>SUBTOTAL</b>	NA	0.00	\$238.80	NA	\$230.00
	<b>PROGRAMA DE ELECTRIFICACIÓN DE POBLADOS RURALES Y COLONIAS POPULARES</b>						
		APORTACIÓN ESTATAL = 25% DEL TOTAL	NA	NA	\$75.00	SEDEUR	\$25.00
		<b>SUBTOTAL</b>	NA	0	\$75.00	NA	\$25.00
		INFRAESTRUCTURA RURAL EN EL ESTADO (CAMINOS E INFRAESTRUCTURA PRODUCTIVA RURAL)				POR APROBAR	SCT Y SEDER

Inversión Estatal

Inversión Federal



Cartera de Proyectos Estratégicos y Presupuesto Estimado

Tabla 7.5 Descripción e Inversión Programada

ACCIÓN		OBRA / ACCIÓN	LONGITUD ( KMS. )	INVERSIÓN REQUERIDA ( MDP )	TIPO DE INVERSIÓN	INVERSIÓN PROGRAMADA ( MDP )	
<b>4. DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURA PRODUCTIVA</b>							
<b>4.4 INFRAESTRUCTURA REGIONAL</b>	CAMINOS RURALES (SCT)						
		EL GRULLO-ZENZONTLA-TUXCACUEXCO					
		ZAPOTITLÁN-COMALA					
		ESTUDIOS Y PROYECTOS					
		SUBTOTAL					
	INFRAESTRUCTURA DE CAPTACIÓN DE AGUA			POR APROBAR	SCT Y SEDER	POR APROBAR	
<b>4.5 ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y USO DE SUELO</b>	PLANEACIÓN URBANA PARA EL DESARROLLO DEL ESTADO						
		PLANES DE DESARROLLO URBANO Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL	NA	NA	\$286.65	SEDEUR	\$35.00
		SUBTOTAL	NA	0.00	\$286.65	NA	\$35.00
<b>4.6 REACTIVACIÓN Y MEJORA DE AEROPUERTOS Y FERROCARRILES (SCT)</b>		AMPLIACIÓN TERMINAL, PLATAFORMAS Y ESTACIONAMIENTO GUADALAJARA				Privada	\$200.00
		AMPLIACIÓN TERMINAL, PLATAFORMAS Y ESTACIONAMIENTO PUERTO VALLARTA				Privada	\$300.00
		TRAZO DE FERROCARRIL TEQUILA-EL SALTO		85.00		Federal, Estatal, Privada	\$3,000.00
		TRAZO DE FERROCARRIL EL CASTILLO-ENCARNACIÓN DE DIAZ		95.00		Privada	\$2,400.00
<b>4.7 PUERTO INTERIOR Y VIAS MARITIMAS (SCT)</b>		2 MUELLES PARA CRUCEROS EN PUERTO VALLARTA				Federal	\$300.00
		SUBTOTAL		180.00			\$6,200.00
	TOTAL ESTATAL		NA	966.93	\$32,003.38	NA	\$6,902.25
	TOTAL FEDERAL			575.00			\$7,400.00

Inversión Estatal 

Inversión Federal 

**Cartera de Proyectos Estratégicos y Presupuesto Estimado**

**Tabla 7.7 Inversión Anual Programada**

ACCIÓN		INVERSIÓN PROGRAMADA (MDP)	PROGRAMA DE INVERSIÓN - EJECUCIÓN						
			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
<b>4. DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURA PRODUCTIVA</b>									
4.1 JALISCO DIGITAL		WMA X (WORLDWIDE INTEROPERABILITY MICROWAVE ACCESS)	POR APROBAR						
		PLATAFORMA DE SERVICIOS DIGITALES O A DISTANCIA	POR APROBAR						
		RED METROPOLITANA INALÁMBRICA	POR APROBAR						
		JALISCO VANGUARDIA E INNOVACIÓN TECNOLÓGICA	POR APROBAR						
4.2 CAMINOS RURALES		MANTENIMIENTO Y CONSERVACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA RURAL EN EL ESTADO CON MAQUINARIA PROPIEDAD DEL GOBIERNO DEL ESTADO	POR APROBAR						
		MAQUINARIA	POR APROBAR						
		MANTENIMIENTO DE RED DE CAMINOS RURALES	POR APROBAR						
		MODERNIZACIÓN DE CAMINOS	POR APROBAR						
		OBRAS DIVERSAS EN COMUNIDADES Y MUNICIPIOS DE LA ENTIDAD	POR APROBAR						
4.3 INFRAESTRUCTURA URBANA	MOVILIDAD	LIBERACIÓN DE DERECHOS DE VÍA	\$0.00						
		PROYECTOS EJECUTIVOS	\$183.15		\$183.15				
		ACCIONES DE MEJORAMIENTO PEATONAL	\$100.00		\$100.00				
		HABILITACIÓN DE CARRILES CONFINADOS Y ADECUACIÓN DE TRANSPORTE URBANO	\$106.00	\$22.00	\$16.00	\$48.00			
		CALZADA INDEPENDENCIA - GOBERNADOR CURIEL - ADOLF HORN	\$185.40		\$185.40				
		SISTEMA PATRIA	\$0.00						
		SISTEMA CIRCUNVALACIÓN	\$0.00						
		<b>SUBTOTAL</b>	\$574.55	\$22.00	\$504.55	\$48.00			
		OBRAS HIDRÁULICAS Y DE SANEAMIENTO							
		PROYECTOS EJECUTIVOS	\$12.90		\$12.90				
		MANEJO DE AGUA PLUVIAL EN CUENCAS HIDROLÓGICAS	\$148.40	\$30.80	\$50.40	\$67.20			
		MANEJO DE AGUA RESIDUAL-COLECTORES	\$100.00		\$100.00				
	<b>SUBTOTAL</b>	\$261.30	\$30.80	\$163.30	\$67.20				

Inversión Estatal ■  
 Inversión Federal ■



Cartera de Proyectos Estratégicos y Presupuesto Estimado

Tabla 7.8 Inversión Anual Programada

ACCIÓN	INVERSIÓN PROGRAMADA (MDP)	PROGRAMA DE INVERSIÓN - EJECUCIÓN						
		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
<b>4. DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURA PRODUCTIVA</b>								
<b>INFRAESTRUCTURA PARA JUEGOS PANAMERICANOS</b>								
PROYECTOS EJECUTIVOS	\$47.50	\$7.50	\$40.00					
MEJORAMIENTO DE ENTORNO E IMAGEN URBANA	\$73.00		\$73.00					
MEJORAMIENTO DE CENTROS HISTÓRICOS	\$69.6	\$35.20	\$57.60	\$76.80				
ACCESOS CARRETEROS	\$36.00		\$36.00					
VALIDADES DE CONEXIÓN A SEDES	\$15.00		\$15.00					
PARQUES LINEALES, REFORESTACIÓN E IMAGEN URBANA	\$148.00		\$148.00					
<b>SUBTOTAL</b>	<b>\$489.70</b>	<b>\$42.70</b>	<b>\$378.20</b>	<b>\$76.80</b>				
<b>MODERNIZACIÓN DE LA RED CARRETERA ESTATAL</b>								
LIBERACIÓN DE DERECHOS DE VÍA	\$60.90		\$60.10					
PROYECTOS EJECUTIVOS	\$73.00	\$8.80	\$64.00					
AMPLIACIÓN / MODERNIZACIÓN DE EJES ESTATALES	\$600.00		\$600.00					
RECONSTRUCCIÓN DE CARRETERAS SECUNDARIAS ESTATALES	\$0.00							
CONSERVACIÓN DE CARRETERAS ESTATALES	\$1,731.00		\$1,731.00					
ATENCIÓN A CONTINGENCIAS EN INFRAESTRUCTURA CARRETERA	\$50.00		\$50.00					
<b>SUBTOTAL</b>	<b>\$2,514.70</b>	<b>\$8.80</b>	<b>\$2,505.90</b>					
<b>CONSTRUCCIÓN Y MODERNIZACIÓN (SCT)</b>								
LAGOS DE MORENO-LAS AMARILLAS	\$800.00		\$383.00					
LAS AMARILLAS-VILLA DE ARRAGA			\$100.00					
GUADALAJARA-ZAPOTLANEJO			\$100.00					
GUADALAJARA-AMECA			\$100.00					
GUADALAJARA-BARRA DE NAVIDAD			\$100.00					
SANTA ROSA-LA BARCA			\$100.00					
ENTR. TECOMAN-MELAOUE, R. CHUATLÁN-MELAOUE AMP. DE 7A 12 METROS			\$30.00					
GUADALAJARA-ZACATECAS-SALTILLO, TR. ENTR. PERIFÉRICO DE GUADALAJARA-LOS CAMACHOS			\$301.30					

Inversión Estatal ■  
 Inversión Federal ■



Tabla 7.9 Inversión Anual Programada

ACCIÓN	INVERSIÓN PROGRAMADA (MOP)	PROGRAMA DE INVERSIÓN - EJECUCIÓN						
		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
<b>4. DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURA PRODUCTIVA</b>								
<b>INFRAESTRUCTURA MUNICIPAL, METROPOLITANA Y REGIONAL</b>								
	RENOVACIÓN DE CENTROS HISTÓRICOS	\$0.00						
	PROYECTOS FOCALIZADOS EN OCHO MUNICIPIOS METROPOLITANOS	\$530.00	\$110.00	\$180.00	\$240.00			
	PROGRAMA DE CEMENTO	\$8.00		\$8.00				
	<b>SUBTOTAL</b>	<b>\$538.00</b>	<b>\$110.00</b>	<b>\$188.00</b>	<b>\$240.00</b>			
<b>CIUDAD JUDICIAL</b>								
	PRIMERA ETAPA	\$320.00	\$320.00					
	SEGUNDA ETAPA	\$325.00		\$325.00				
	TERCERA ETAPA	\$0.00						
	<b>SUBTOTAL</b>	<b>\$645.00</b>	<b>\$320.00</b>	<b>\$325.00</b>	<b>\$0.00</b>			
<b>CENTRO PENITENCIARIO METROPOLITANO</b>								
	CONCLUSIÓN DE OBRA	\$0.00						
	<b>SUBTOTAL</b>	<b>\$0.00</b>	<b>\$0.00</b>	<b>\$0.00</b>	<b>\$0.00</b>			
<b>CENTRO DE USOS MÚLTIPLES DE PUERTO VALLARTA</b>								
	CONCLUSIÓN DE OBRA	\$230.00		\$230.00				
	<b>SUBTOTAL</b>	<b>\$230.00</b>	<b>\$0.00</b>	<b>\$230.00</b>	<b>\$0.00</b>			
<b>PROGRAMA DE ELECTRIFICACIÓN DE POBLADOS RURALES Y COLONIAS POPULARES</b>								
	APORTACIÓN ESTATAL = 25% DEL TOTAL	\$25.00		\$25.00				
	<b>SUBTOTAL</b>	<b>\$25.00</b>	<b>\$0.00</b>	<b>\$25.00</b>	<b>\$0.00</b>			
	INFRAESTRUCTURA RURAL EN EL ESTADO (CAMINOS E INFRAESTRUCTURA PRODUCTIVA RURAL)	POR APROBAR						

Inversión Estatal   
 Inversión Federal



Cartera de Proyectos Estratégicos y Presupuesto Estimado

Tabla 7.10 Inversión Anual Programada

ACCIÓN		INVERSIÓN PROGRAMADA (MDP)	PROGRAMA DE INVERSIÓN - EJECUCIÓN						
			2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
<b>4. DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURA PRODUCTIVA</b>									
4.4 INFRAESTRUCTURA REGIONAL	CAMBIOS RURALES (SCT)								
		EL GRULLO-ZENZONTLA-TUXCACUEXCO		126.50					
		ZAPOTILÁN-COMALA		110.00					
		ESTUDIOS Y PROYECTOS		118.00					
		SUBTOTAL		354.50					
	INFRAESTRUCTURA DE CAPTACIÓN DE AGUA	POR APROBAR							
4.5 ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y USO DE SUELO	PLANEACIÓN URBANA PARA EL DESARROLLO DEL ESTADO								
		PLANES DE DESARROLLO URBANO Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL	335.00	335.00					
		SUBTOTAL	335.00	335.00	30.00				
4.6 REACTIVACIÓN Y MEJORA DE AEROPUERTOS Y FERROCARRILES (SCT)		AMPLIACIÓN TERMINAL, PLATAFORMAS Y ESTACIONAMIENTO GUADALAJARA	1200.00						
		AMPLIACIÓN TERMINAL, PLATAFORMAS Y ESTACIONAMIENTO PUERTO VALLARTA	1300.00						
		TRAZO DE FERROCARRIL TEGUILA-EL SALTO	13,000.00	Por Definir					
		TRAZO DE FERROCARRIL EL CASTILLO-ENCARNACIÓN DE DIAZ	12,400.00						
4.7 PUERTO INTERIOR Y VIAS MARITIMAS (SCT)		2 MUELLES PARA CRUCEROS EN PUERTO VALLARTA	1300.00						
		SUBTOTAL	16,200.00						
	TOTAL ESTATAL	18,902.25	11,268.00	55,704.10	12,014.00	12,458.00			
	TOTAL FEDERAL	17,400.00		11,020.00					

Inversión Estatal  Inversión Federal

## Macroproyectos Estratégicos

En el marco del desarrollo mesoregional (RCO) y regional se considera necesario impulsar dos principales macroproyectos estratégicos el Corredor Logístico Manzanillo – Guadalajara – Laredo – Altamira y el Desarrollo Integral de la Costa de Jalisco (Costa Pródiga), los cuales pueden a llegar a convertirse en los detonadores de desarrollo socioeconómico de los principales zonas con potencial económico y turístico de la entidad.

### Macroproyecto Estratégico, Corredor Logístico Manzanillo – Guadalajara – Laredo – Altamira

El Macroproyecto consiste en la consolidación de un Eje Transversal, que permita enlazar al Océano Pacífico con el Golfo de México y el Atlántico, cuya conexión en México va desde el Puerto de Manzanillo, Colima, hasta los Puertos de Laredo y Altamira, de Tamaulipas. Mediante el Eje Transversal, se espera detonar y aglutinar un conjunto de componentes expresados en proyectos complementarios que se ubican en la zona de influencia de ese corredor urbano-industrial, en donde reside el 76% de la población del estado de Jalisco.

Proyectos de infraestructura que integran el Macroproyecto Corredor Logístico, son:

**Tabla 7.11 Proyectos de Infraestructura**

1. Autopista Manzanillo - Guadalajara
2. Carretera Lagos de Moreno - San Luis Potosí (TLC)
3. Gasoducto Manzanillo -Guadalajara
4. Macrolibramiento de la Zona Metropolitana de Guadalajara
5. Ferrovía Guadalajara – Aguascalientes
6. Puerto Interior
7. Ampliación del Aeropuerto de Guadalajara
8. Carretera San Juan de Los Lagos – Encarnación de Díaz



## Autopista Guadalajara – Colima

### Descripción

Reparación completa del tramo existente entre Sayula y Tonila. Ampliación a 4 carriles del tramo Tonila-Sayula de 58 km. Ampliación de los Puentes existentes.

Construcción de un segundo cuerpo de la carretera de cuota de 12 mts. de corona, dos (2) carriles, velocidad de proyecto de Km. 110 Km. / Hr. para completar cuatro (4) carriles, pavimento de concreto asfáltico en una longitud de 60 Km

### Impacto

Con el proyecto se conectará el Occidente con el Altiplano y con el Golfo, creando oportunidades sociales, económicas y de ordenamiento del territorio. Se reducirá la distancia entre los Puertos de Manzanillo y Tampico de 1,073 a 985 kilómetros; se tendrá mayor seguridad para los usuarios; costos de operación más bajos, acceso a otros mercados de manera rápida.

Parte del corredor Manzanillo – Tampico, tramo Manzanillo - Guadalajara se encuentra inconcluso, quedando pendiente la construcción del segundo cuerpo para que este completo a 4 carriles entre las ciudades mencionadas, presentándose un cuello de botella en la circulación de los vehículos que ocasionará accidentes, tiempos perdidos, colas, incomodidad e inseguridad y altos costos de operación, debido a que los dos (2) carriles existentes no son suficientes para el manejo de más de 5,000 vehículos T.P.D.A. que se tiene y que el alto porcentaje son vehículos pesados, con esta obra se eliminarán los problemas que existen, resultándose beneficiados 100,000 habitantes y usuarios , generándose 250 empleos directos y 800 indirectos.

### Inversión Requerida

INVERSIÓN TOTAL	\$1,500,000,000.00
Observaciones	<u>Concesión</u>

### Cronograma

Inicio: 2008, Terminación: 2010

### Regiones y Municipios

REGION	06 SUR, 12 CENTRO
MUNICIPIOS	Tonila, Tuxpan, San Gabriel, Zapotlán de Vadillo, Zapotlán el Grande, Sayula, Tapalpa, Cuauhtémoc.



## Carretera Lagos de Moreno – San Luis Potosí

### Descripción

Obra de impacto regional de dos carriles en los estados de Guanajuato, Jalisco y San Luis Potosí. Forma parte del Corredor Manzanillo – Tampico,

Construcción de una carretera alterna a la existente bajo el esquema de concesión tipo A 2 ancho de corona de 12.0 m. 2 carriles de circulación velocidad de proyecto 110 km./h en una longitud de 84.5 km. Con pavimento de concreto hidráulico.

### Tramos

Lagos de Moreno-Las Amarillas (34.5 km).  
Las Amarillas-Villa de Arriaga, SLP (82.8 km).

### Impacto

Como parte del corredor Manzanillo - Tampico esta obra es de suma importancia al permitir que la transferencia de bienes y servicio sea más ágil, segura y adecuada como es la demanda actual servicio que no puede prestar el camino existente al ser rebasado en su capacidad de diseño, los tiempos de recorrido podrán disminuirse hasta en 60 minutos así como los costos de operación impactando positiva mente en la economía de 2000 000 de habitantes en los Estado de San Luis Potosí y Jalisco generando del orden de 250 empleos directos y 800 indirectos.

Beneficio de aproximadamente 740, 000 habitantes; Transportación de productos de la Región hacia mercados internos y externos del país; desarrollo Social para la población beneficiaria; recorrido seguro, rápido y agradable.

### Inversión Requerida

Primer Tramo

<b>INVERSIÓN TOTAL</b>	<b>\$600,000,000</b>
<b>Participación Federal</b>	<b>\$600,000,000</b>

Segundo Tramo

<b>INVERSIÓN TOTAL</b>	<b>\$700,000,000</b>
<b>Participación Federal</b>	<b>\$700,000,000</b>

Para concluir en 2008 el primer tramo, se solicita se adelanten los recursos que se tenían contemplados para 2009.

### Cronograma

Inicio: 2006 Terminación: 2009  
 Requerimientos de inversión (Millones de pesos)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<b>Tramo 1</b>			\$140.75				
<b>Tramo 2</b>		\$103.5	\$207				

### Regiones y Municipios

REGION	02 ALTOS NORTE 03 ALTOS SUR
MUNICIPIOS	Lagos de Moreno, Unión de San Antonio, Ojuelos.

### Gasoducto Manzanillo -Guadalajara

#### Descripción

Construcción de una línea de distribución de Gas Natural de 225 km de longitud para el abasto natural de los centros urbanos e industriales en los estados de Colima (4 municipios) y Jalisco (12 municipios).

#### Impacto

Abastecimiento alterno para la Zona Metropolitana de Guadalajara por parte de la red de gasoductos de PEMEX y del Gasoducto proyectado para construir; Impacto social y económico de las zonas donde se ubique el Proyecto.

#### Inversión Requerida

INVERSIÓN TOTAL	\$4,900,000,000
-----------------	-----------------

### Cronograma

Inicio: 2008 Terminación: 2010

#### Requerimientos de inversión

2008	2009	2010	2011	2012
1633.33				

### Regiones y Municipios

REGION	06 SUR y 12 CENTRO
MUNICIPIOS	

Tabla 7.12 Descripción del Proyecto: Macrolibramiento

<b>NOMBRE DEL PROYECTO</b>		<b>MACROLIBRAMIENTO</b>
<b>DEPENDENCIA RESPONSABLE</b>		<b>SEDEUR</b>
<b>DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO</b>		
<p>Construcción de una vía de enlace entre el Puerto de Manzanillo, el Centro y Norte del país un libramiento con una longitud total de 111 km, para una velocidad de proyecto de 110 km/h. El costo estimado es del proyecto ejecutivo es de 2,280 mdp. En una primera etapa, la carretera será de 12 metros de ancho de corona, para alojar 2 carriles de circulación de 3.50 metros de ancho de cada uno y acotamientos externos de 2.50 metros. El costo estimado es de 2,200 mdp.</p> <p>La SCT autorizó recursos este año en el PEF para liberar los derechos de vía de la obra, por un monto de 255.5 mdp. Por parte de SCT se dice que en la concesión de la carretera de Tepic- Guadalajara se condicionará al concesionario el Macrolibramiento de la Zona Metropolitana de Guadalajara.</p>		
<b>IMPACTO ESPERADO</b>		
<p>Reducir significativamente los tiempos de recorrido en el cruce por Guadalajara y mejorar la seguridad del tránsito, tanto local como de largo itinerario; Agilizar la comunicación desde los ejes regionales en la Mesorregión Centro Occidente, en particular de los Corredores México – Nogales y el Corredor Interoceánico Manzanillo – Tampico, así como los corredores comerciales nacionales e internacionales del TLC; iniciar la construcción de un sistema de comunicaciones intermodales en la Zona Metropolitana de Guadalajara en el que converjan el Libramiento Sur, el Libramiento Ferroviario y el Sistema Aeroportuario de la Zona Metroplitana; Propiciar la relocalización de las funciones regionales de acopio, abasto y distribución de productos agropecuarios que se realizan actualmente dentro de la ciudad.</p>		
<b>OBJETIVOS GENERALES</b>	1. Interconectar adecuadamente los flujos regionales para las próximas décadas y al mismo tiempo reorganizar el espacio de la Zona Metropolitana de Guadalajara en torno a un nuevo eje de desarrollo.	
	2. Dar flujo al transporte sobre el eje troncal Manzanillo - Tampico, ya que este tramo representa un cuello de botella.	
	Desarrollar centros de interés regional.	
<b>REGIÓN</b>	<b>12 CENTRO</b>	
<b>MUNICIPIOS PROPUESTOS</b>		
GUADALAJARA	TLAQUEPAQUE	
ZAPOPAN	TLAJOMULCO	
TONALÁ	EL SALTO	
MAGDALENA	TALA	
<b>EMPLEOS POTENCIALES</b>		



## Ferrovía Guadalajara – Aguascalientes

### Descripción

Vinculación de las redes ferroviarias de forma que se integren los contextos mesorregional y nacional a través de la habilitación de un tramo ferroviario de 190 km que acorta distancias entre Ags. y Manzanillo. Se libera el tránsito de transporte de carga por Guadalajara y su traslado innecesario hasta Irapuato (44 km) para hacer conexión con la vía férrea de México-Cd. Juárez y la de Ags-Monterrey.

### Impacto

Agilizar el flujo de productos dentro del Corredor Logístico Manzanillo – Tampico con el consecuente impacto de baja en los costos de las mercancías.

### Inversión Requerida

Inversión Total	\$2,400,000,000
Observaciones	Se trata de concesión Inversión en Estudios Técnicos

### Cronograma

Inicio: 2008 Terminación: 2011

Requerimientos de inversión (Millones de pesos)

2008	2009	2010	2011	2012
400	2000			

### Regiones y Municipios

REGIÓN	02 ALTOS NORTE, 03 ALTOS SUR y 12 CENTRO
MUNICIPIOS	Guadalajara, Tepatlán, Yahualica, Villa Hidalgo, Zapotlanejo, Encarnación de Díaz, Teocaltiche.

Tabla 7.13 Descripción del Proyecto: Puerto Interior

<b>NOMBRE DEL PROYECTO</b>		<b>PUERTO INTERIOR</b>
<b>DEPENDENCIA RESPONSABLE</b>		SEPROE
<b>DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO</b>		
<p>Construcción de un Puerto Interior cercano a Guadalajara, que además de facilitar el movimiento de mercancías de exportación e importación, sea un generador industrial mediante la atracción de inversiones en empresas de manufactura, que terminen sus productos en México y/o lo exporten hacia los Estados Unidos, instalándose en el mencionado puerto interior, el cual contará con las siguientes características:</p> <p>Enlace multimodal (camión de carga, tren o aéreo).          Recinto fiscal estratégico.          Servicios logísticos y de almacenaje.          Área industrial (régimen de zona franca).          Preclasificado por Aduana de EUA.</p> <p>Además tendrá Sistema de Tecnologías de Información. En su primera fase se contemplan 270 hectáreas y una inversión estimada de 130 millones de dólares. En infraestructura se contempla una pista aérea o enlace ferroviario. Previendo su crecimiento el proyecto tendrá una reserva de 470 hectáreas.</p>		
<b>IMPACTO ESPERADO</b>		
<p>Contribuir a aumentar la competitividad del estado de Jalisco dotándolo de infraestructura para un mejor aprovechamiento del nuevo marco legal sobre comercio exterior, así como las tendencias en el flujo norteamericano de bienes y mercancías.</p>		
<b>OBJETIVOS GENERALES</b>	<p>1. Construir un recinto fiscalizado estratégico con enlace multimodal, servicios logísticos y de almacenaje, con el fin de mejorar la logística del sector industrial e incentivar la atracción de inversión</p>	
<b>REGIÓN</b>	12 CENTRO	



## Ampliación del Aeropuerto de Guadalajara

### Descripción

Ampliación del edificio terminal, bodegas, plataformas y estacionamiento, mejora de patio de maniobras de vehículos de carga.

### Impacto

Satisfacer el incremento de demanda de pasajeros, carga y aeronaves generado por el incremento de líneas de bajo costo y la creciente dinámica de comercio exterior de Jalisco

### Inversión Requerida

INVERSIÓN TOTAL	\$239,000,000
Participación Privada	\$ 237,000,000 GAP

Es necesario contar con reservas territoriales para construcción de segunda pista (En 2006 gobierno federal vendió acciones de GAP en la bolsa de Valores de NY por 10,500 MDP).

Existe una zona en el perímetro dentro del aeropuerto que ha sido planteada para incluir edificio satélite que invade y pone en riesgo el área operativa.

Se requiere la gestión de SCT ante GAP para mejora de patio de maniobras de vehículos de carga, ampliación y ante SHCP/Aduanas mejora de almacén fiscal para aduana tipo 1.

En materia de inversiones por parte del gobierno federal (SCT) tenemos un rezago en inversiones de ASA combustibles referente a la red de hidrantes, equipamiento y recursos humanos que puedan ser compatibles con la ampliación que GAP ha hecho y va a hacer en los próximos años y que implica también la urgente necesidad de mover el ducto de turbosina hacia las plataformas para poder permitir ampliar la terminal en la zona de carga. Ha existido una negativa por parte de la SCT la cual consideramos que es indispensable. Se solicita tener financiamiento para un estudio por 2MDP.

### Cronograma

Ejecución de la inicia en año 2007 terminando en 2009  
Requerimientos de inversión (Millones de pesos)

	2008	2009	2010	2011	2012
Obras	\$ 87	\$150			
Estudios	\$ 2				

Regiones y Municipios

REGIÓN	Centro
MUNICIPIOS	ZMG

**Tabla 7.14 Descripción del Proyecto:  
Carretera San Juan de los Lagos - Encarnación de Díaz**

<i>FICHA DE PROYECTO</i>	
Nombre del proyecto	Carretera San Juan de los Lagos –Encarnación de Díaz.
Clave identificación	
Estado actual	Obra en proceso
Objetivo Estratégico del Plan de Desarrollo Estatal	
Estrategia y Línea de Acción del Plan de Desarrollo Estatal.	
Instancia promotora	El Gobierno del estado a través de la Secretaría de Desarrollo Urbano de Jalisco, y la Coordinación General de Innovación y Desarrollo Estatal, así como el Consejo de Desarrollo Urbano Territorial de la región Centro Occidente.
Localización geográfica (Región, municipios)	Al noreste del estado de Jalisco y al sur de Aguascalientes (Se anexa plano).
Antecedentes	



**Tabla 7.15 Características de la Carretera  
San Juan de los Lagos - Encarnación de Díaz**

Características del proyecto			
1.	Objetivos	Abrir una vía expedita hacia los mercados del norte de América y la correspondiente a América del Sur; a través del Corredor 45 Querétaro-Aguascalientes-Zacatecas.  Reestructurar el territorio con actividades económicas a lo largo de este nuevo eje.	
	Descripción del proyecto	Ampliación a cuatro carriles, con una longitud de 18.5 kms. El ancho de corona aumentará de 6.5 mts., a 21 mts. la velocidad de diseño pasará a 90-110 km/hr. de ser actualmente de 50 km/hr.	
2.	Beneficio esperado	Desarrollo social para una población de 300, 000 habitantes.	
	A nivel estatal	Este proyecto beneficia a las Regiones Altos Norte y Altos Sur, y en general el estado de Jalisco.	
	B nivel regional	Vínculo con los centros de población de Aguascalientes al norte, al noreste con San Luis Potosí, al suroeste con la zona metropolitana de Guadalajara y al sureste con Guanajuato y eventualmente con Querétaro.	
3.	Instituciones que participan	Por parte de Jalisco la Secretaria de Desarrollo Urbano y la Coordinación General de Innovación y Desarrollo, SEMADES, FIDEUR.  Del ámbito Federal la Secretaria de Comunicaciones y Transportes, la SEMARNAT, BANOBRAS, FIDERCO, Inversionistas.	
4	Alcances Sexenales		
Líder (es) de proyecto		Secretaría de Desarrollo Urbano, Dirección General de Planeación Urbana y Territorial.	
Programa de actividades		- Descripción del proyecto y de los trabajos. - Identificación de posibles fuentes presupuestales - Gestión de recursos	
Requerimientos de recursos (presupuesto)			
Para estudios de preinversión		El monto estimado de inversión es de 220 mdp.	
Elaboración del Proyecto Ejecutivo		N/D	
Ejecución del proyecto			
Responsable de la integración de la ficha y del presupuesto		Arq. Héctor Pérez (SEDEUR), Arq. Esteban Wario H., CGID	Lugar y fecha Guadalajara, Jal., Junio 2007

## Macroproyecto Estratégico, Desarrollo Integral de la Costa de Jalisco (Costa Pródiga)

Mediante el Proyecto, se busca consolidar un corredor de desarrollo sustentable cuyo eje de dinamismo económico sea el turismo, para promover encadenamientos productivos que generen un importante porcentaje de los empleos requeridos para elevar el nivel de vida de los jaliscienses. Para realizar lo anterior, se promoverán acciones integrales en tres zonas de potencial turístico y gran riqueza ambiental:

- a) Zona Consolidada: Puerto Vallarta-Conurbación
- b) Zona de Desarrollo a Detonar: Cabo Corrientes
- c) Zona de Desarrollo Incipiente: Costalegre

Proyecto del Subprograma Infraestructura Regional para el Macroproyecto Costa Pródiga.

**Tabla 7.16 Descripción de los Subproyectos de Costa Pródiga**

Proyectos específicos	Municipios beneficiados	Presupuesto estimado Mdp	PEF	PEE	PEM	CONCESION /APROV ACTIVOS
Ampliación a cuatro carriles de la carretera federal 80 (Guadalajara - Autlán-Melaque)	Acatlán de Juárez, Autlán de Navarro, Casimiro Castillo, La Huerta, Cihuatlán, Villa Corona, Cocula, Tecolotlán, Juchitlán, Unión de Tula.	2,000	2,000	--		--
Construcción de la carretera Autlán - Villa Purificación - Chamela	Autlán de Navarro, Villa Purificación, La Huerta	393	30	363		--
Modernización de la	Cihuatlán, la Huerta,	2,584	2,5	--		--

**Tabla 7.17 Descripción de los Subproyectos de Costa Pródiga**

Proyectos específicos	Municipios beneficiados	Presupuesto estimado Mdp	PEF	PEE	PEM	CONCE SION /APROV ACTIVOS
carretera federal 200 Cihuatlán-Puerto Vallarta	Tomatlán, Cabo Corrientes y Puerto Vallarta		84			
Construcción Macrolibramiento Pto Vallarta	Pto. Vallarta y Cabo Corrientes	500	--	--		500
Aeropista en Chalacatepec	Tomatlán, La Huerta y Cabo Corrientes	120	80	--		--
Ampliación Muelles en Puerto Vallarta	Puerto Vallarta	300	300	--		--
Construcción Autopista Compostela-Puerto Vallarta		3,600				3,600



## Carretera Manzanillo – Puerto Vallarta (Federal 200)

### Descripción

Ampliación de 7 a 12 metros de ancho, de la carretera costera que comunica a los municipios de Cihuatlán, la Huerta, Tomatlán, Cabo Corrientes y Puerto Vallarta.

Tramo 1: Libramiento Cihuatlán, longitud de 4 km.

Tramo 2: Cihuatlán –Melaque, longitud 17 km.

Tramo 3: Puerto Vallarta – El Tuito, longitud 40 km.

Tramo 4: Melaque – Chamela, longitud 63 km.

Tramo 5: Chamela – El Tuito, longitud 110 km.

Total de 234 Km

### Impacto

Reducir los tiempos de recorrido en los municipios de la Costa Sur y Costa Norte del estado, mejorar la seguridad del tránsito, ahorro en costos, y especialmente, detonación de varios proyectos turísticos en las dos regiones beneficiadas.

### Inversión Requerida

Tramo 1

<b>Inversión Total</b>	<b>\$ 200,000,000</b>
------------------------	-----------------------

Inicio: 2007, Terminación: 2008

Tramo 2

<b>Inversión Total</b>	<b>\$ 233,910,000</b>
<b>Observaciones</b>	<b>No incluido en el PNI. Lo solicitado permitirá concluir la obra en 2008.</b>

PNI considera terminar en 2009, se propone terminar en 2008



### Tramo 3

Inversión Total	\$400,000,000
Participación Federal	\$400,000,000
Observaciones	Proyecto ejecutivo Enero – Junio Construcción a partir de Abril 2008

PNI considera Inicio: 2010, Terminación: 2012 se solicita iniciar en 2008

### Tramo 4

Inversión Total	\$650,000,000
Participación Federal	\$650,000,000
Observaciones	Proyecto ejecutivo Enero – Junio Construcción a partir de Abril 2008

### Tramo 5

Inversión Total	\$1,100,000,000
Observaciones	Proyecto Ejecutivo Enero-Diciembre 2008

## Cronograma

Inicio 2008, Terminación 2012

Requerimientos de inversión (Millones de Pesos).

	Anterior	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Tramo 1			200.00				
Tramo 2	50.715	87.457	95.74				
Tramo 3			200.00	200			
Tramo 4			650.00				
Tramo 5			33.00	275	275	275	242

## Regiones y Municipios

REGIÓN	08 COSTA SUR 09 COSTA NORTE
MUNICIPIOS	Cihuatlán, la Huerta, Tomatlán, Cabo Corrientes y Puerto Vallarta.



## Carretera Villa Purificación - Chamela

### Descripción

Carretera a 12 m de corona, en un tramo con longitud de 66 km. Obra en proceso, requiere recursos para poder continuar y lograr su conclusión en esta administración.

### Impacto

Integración de Villa Purificación al desarrollo de Costalegre, mejorar la accesibilidad al interior de los municipios y potenciar proyectos productivos a lo largo de la ruta.

### Inversión Requerida

INVERSION TOTAL	\$51,750,000
Observaciones	Lo solicitado permitirá concluir esta obra en 2008.

### Cronograma

Inicio: 2007, Terminación: 2008

Requerimientos de inversión

2007	2008	2009	2010	2011	2012
21.735	30.15				

### Regiones y Municipios

REGIÓN	07 SIERRA DE AMULA, 08 COSTA SUR.
MUNICIPIOS	Autlán de Navarro, Villa Purificación, La Huerta.



## Libramiento de Puerto Vallarta

### Descripción

Construcción a 12 metros para vincular el aeropuerto internacional con la dinámica del sur de la Bahía. trazo y diseño deben concordar con la conservación ambiental de la Sierra.

Construcción de un carretera tipo A2 con 12.0 m de ancho de corona, velocidad de proyecto 80 a 100 Km. / Hr. y dos (2) carriles de circulación con una longitud de 20 Km. pavimento de concreto hidráulico.

### Impacto

Con el Libramiento se vinculará la carretera a las Palmas con la carretera 200, por lo que se extenderá la comunicación hasta la punta suroeste de la bahía, lo que permitiría el desarrollo de la parte correspondiente al municipio de Cabo Corrientes.

Debido a que todo el tránsito vehicular obligadamente cruza por la Ciudad de Puerto Vallarta, lo cual ha provocado conflictos vehiculares, embotellamientos, contaminación, tiempos perdidos e incremento en los costos de operación sobre todo en el tránsito pesado que va de paso, por lo que se deriva a inminente construcción del libramiento en cuestión y con ello eliminar los problemas anteriormente mencionados en beneficio de 300,000 habitantes generando con ello 200 empleos directos y 800 indirectos.

### Inversión Requerida

INVERSIÓN TOTAL	500,000,000
Participación Federal	500,000,000
Observaciones	

### Cronograma

Inicio: 2010, Terminación: 2012

Requerimientos de inversión

2007	2008	2009	2010	2011	2012
15.0	56				

### Regiones y Municipios

REGION	09 COSTA NORTE
MUNICIPIOS	Puerto Vallarta, Tomatlán, Cabo Corrientes, Cihuatlán.



## Aeropista Regional de Costalegre (Chalacatepec)

### Descripción

Aeropista de 2,2 Kms. y plataforma en Campo Acosta que permitirá el servicio HUB a Costalegre. El Gobierno Estatal ha invertido 40 millones, con un avance general del 45%.

### Impacto

Contar con un servicio de traslados aéreos; mayor oportunidad de empleo; desarrollo económico.

### Inversión Requerida

Inversión Total	\$ 120,000,000
Observaciones	Los recursos son para conclusión de la pista, plataforma y servicios básicos.

El gobierno del estado ha invertido 40 MDP para avanzar en la construcción de terracería y desagüe.

### Cronograma

Inicio: 2007 Terminación: 2008

Requerimientos de Inversión

2007	2008	2009	2010	2011	2012
	80				

### Regiones y Municipios

REGIÓN	Costa Sur
MUNICIPIOS	Cihuatlán, La Huerta.



PROGRAMAS  
SECTORIALES  
Y ESPECIALES

EMPLEO Y  
CRECIMIENTO  
JALISCO 2030

Anexos

# Anexos

## Anexos Cartográficos:

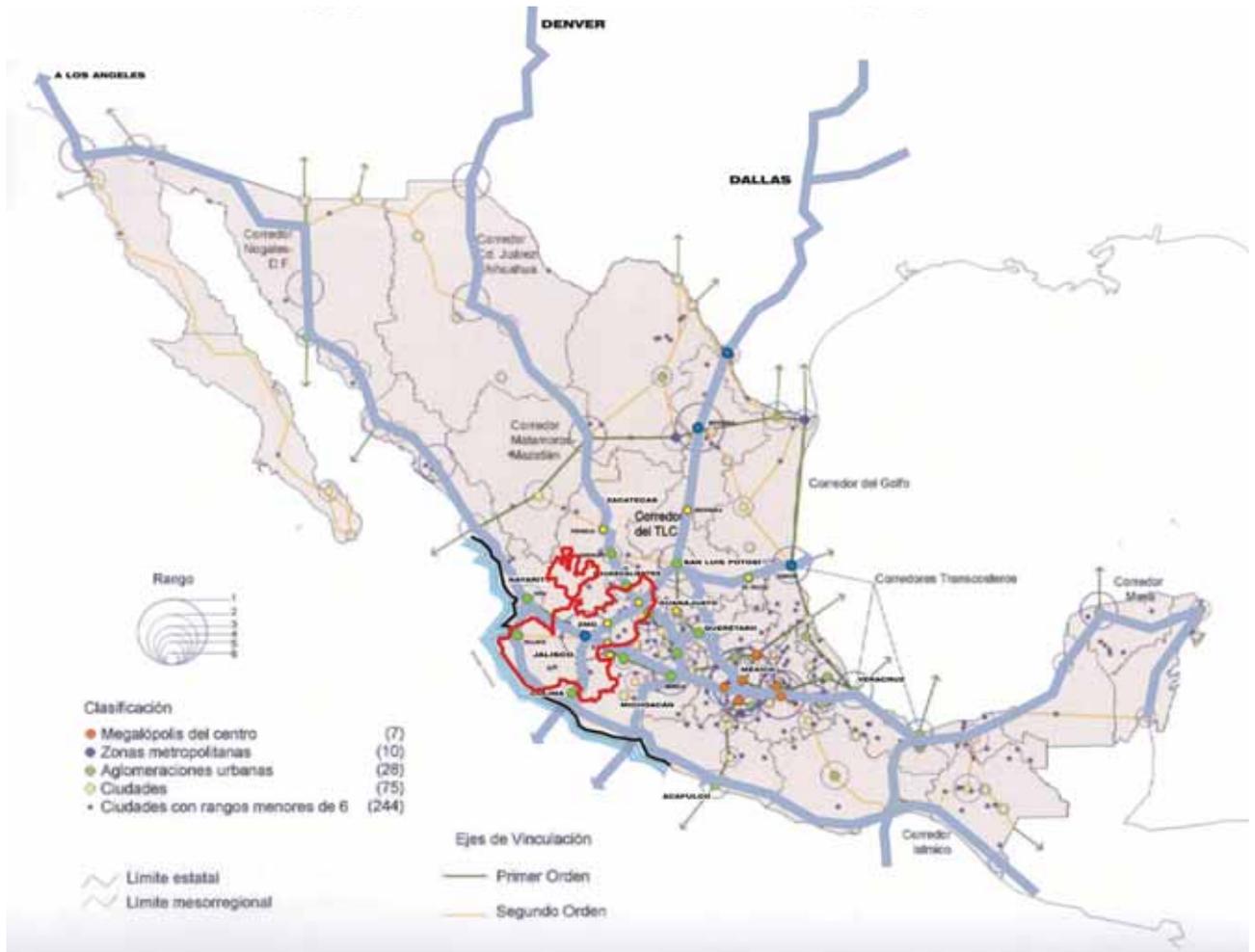


Figura 3.1 Contexto Nacional

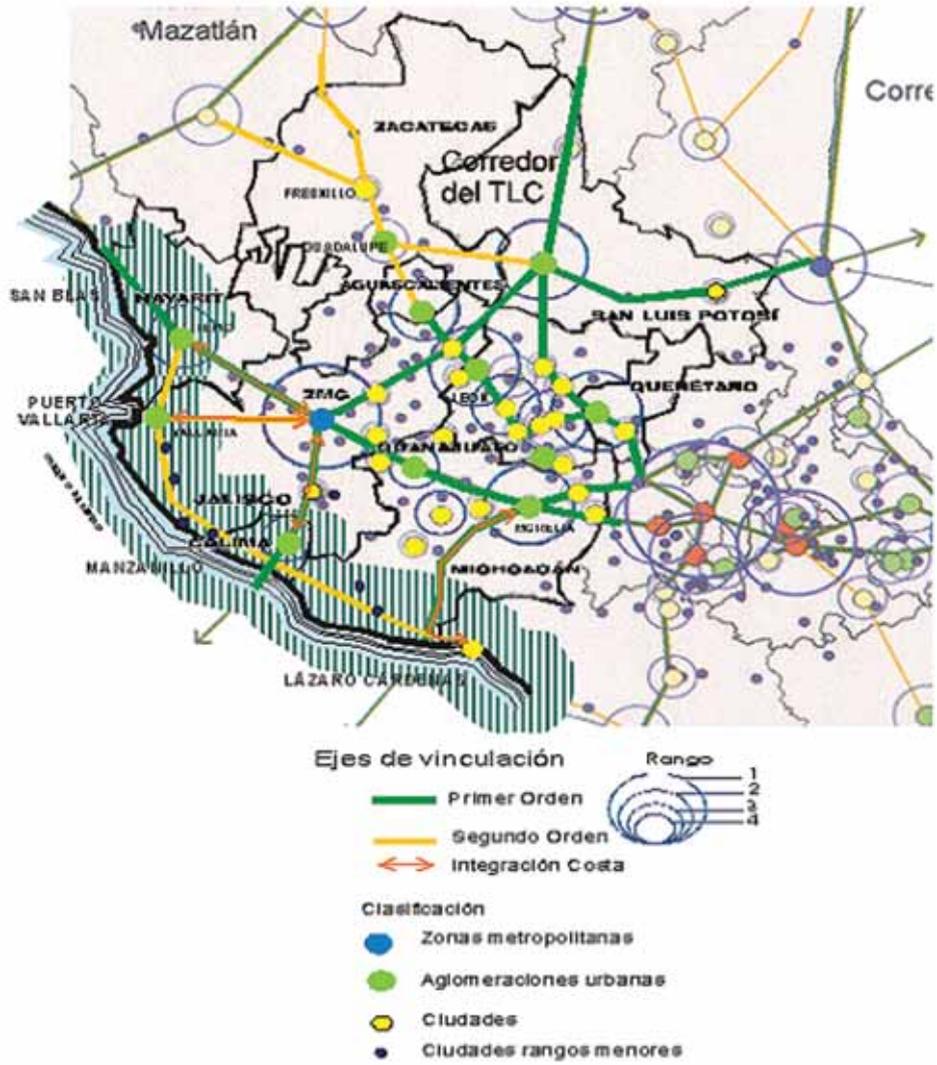


Figura 3.2 Ámbito Regional

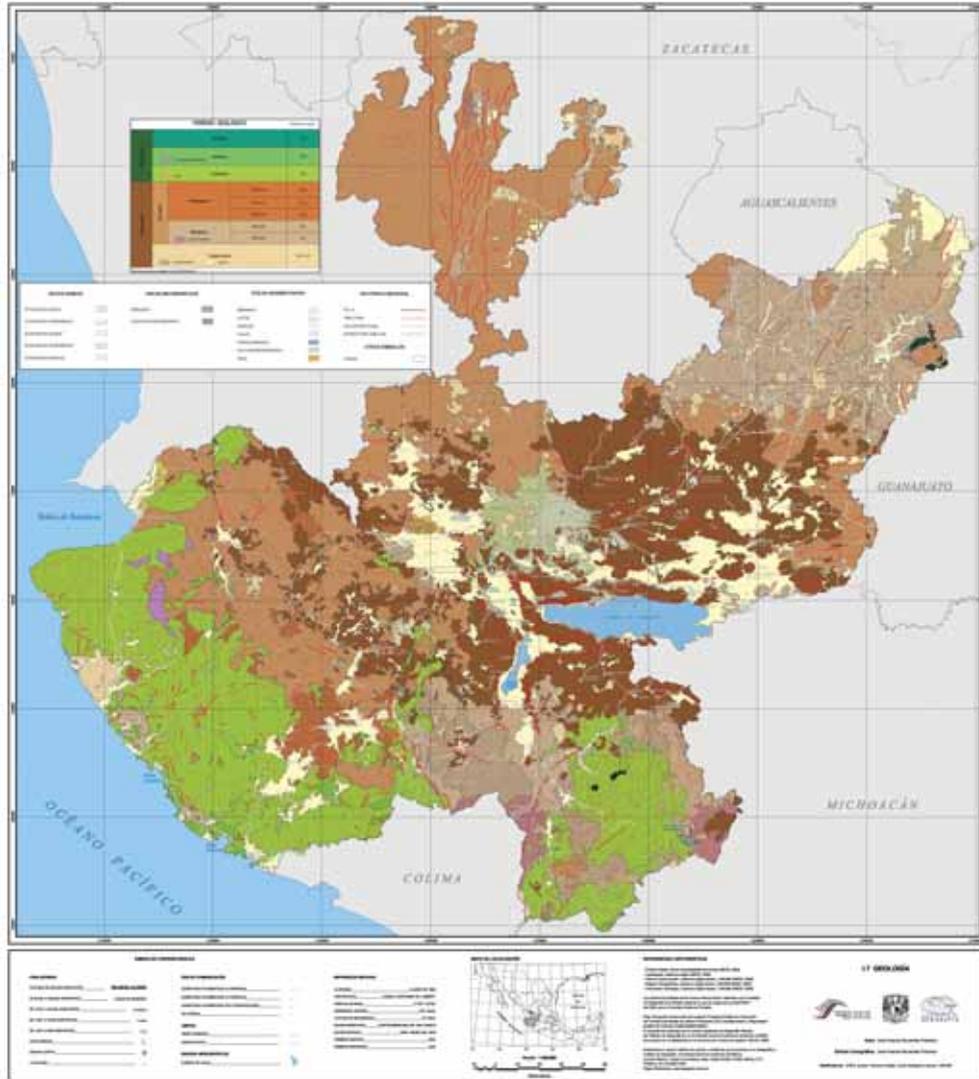
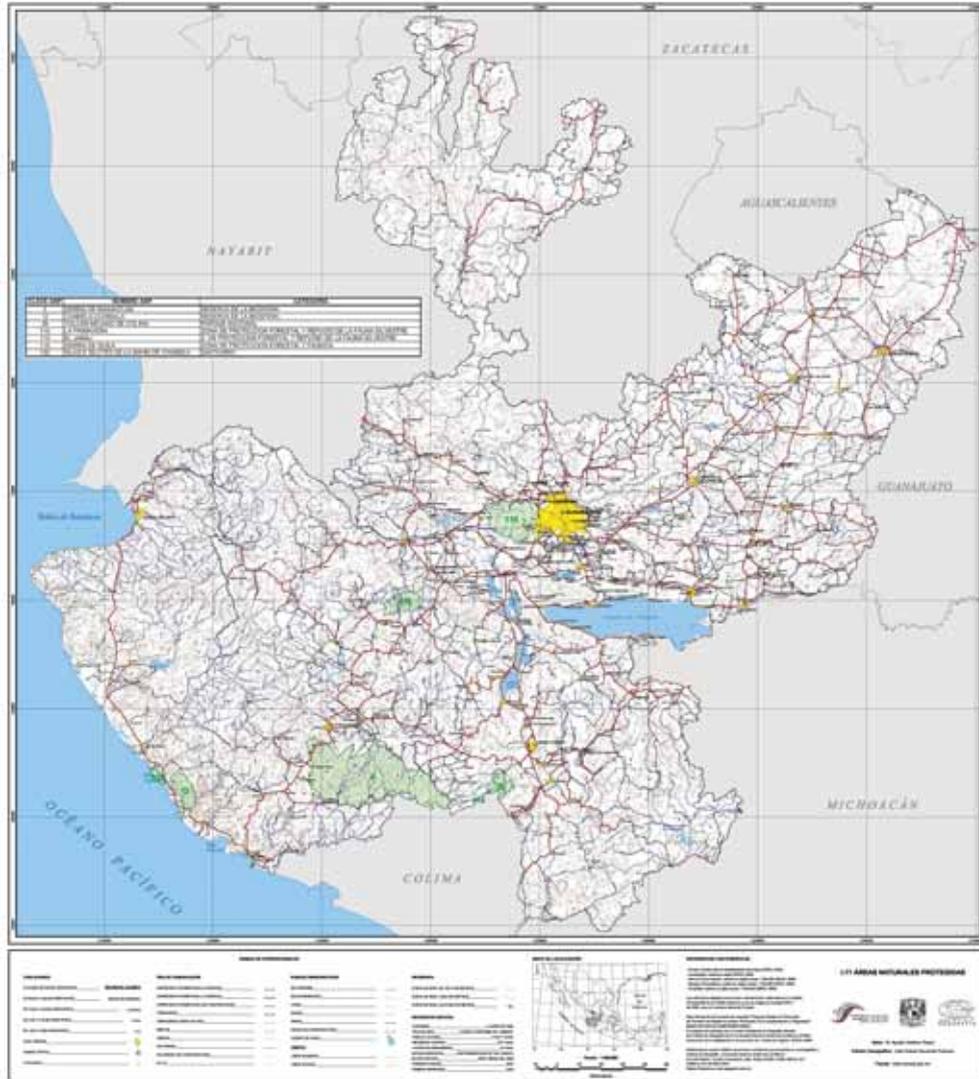
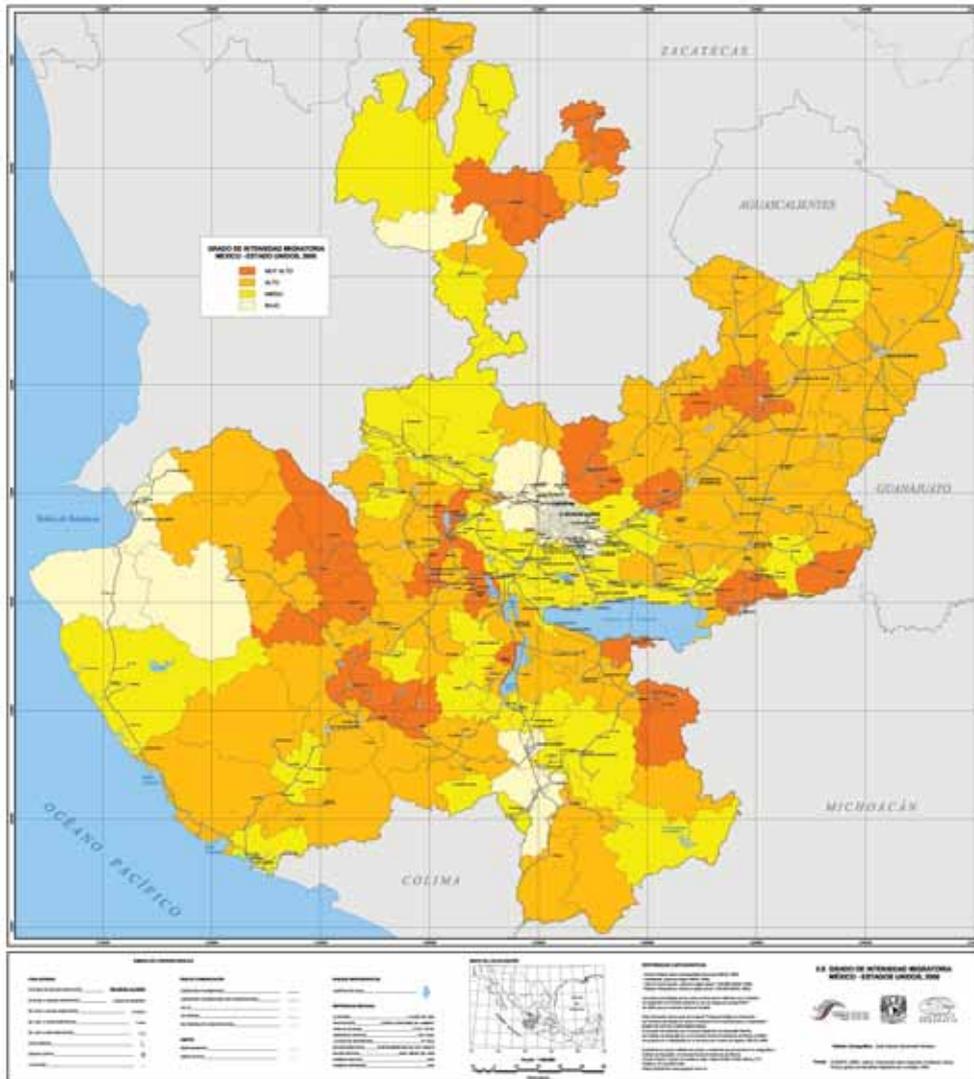


Figura 3.3 Geología



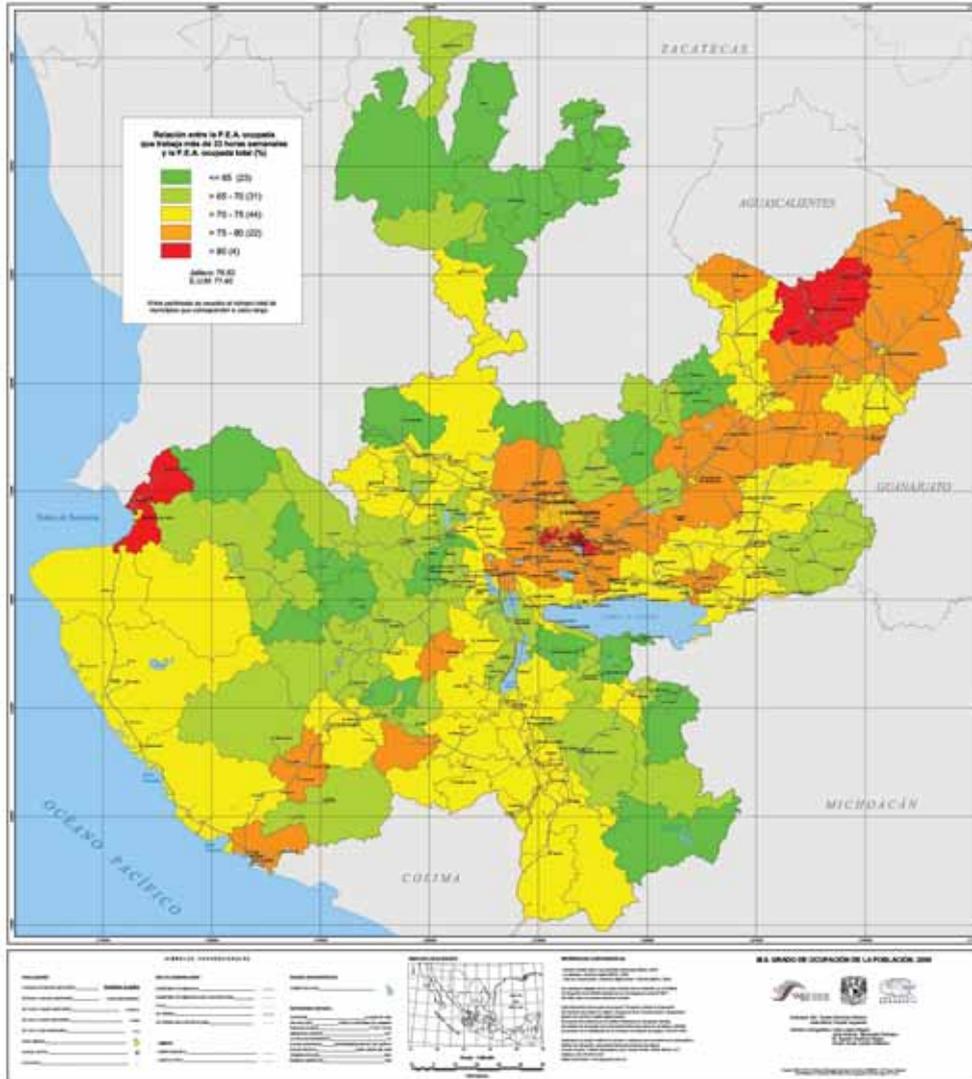


**Figura 3.5 Áreas Naturales Protegidas**



**Figura 3.6 Grado de Intensidad Migratoria México - Estados Unidos, 2000**





**Figura 3.8 Relación entre la P.E.A. ocupada que trabaja más de 33 horas semanales y la P.E.A. ocupada total (%)**

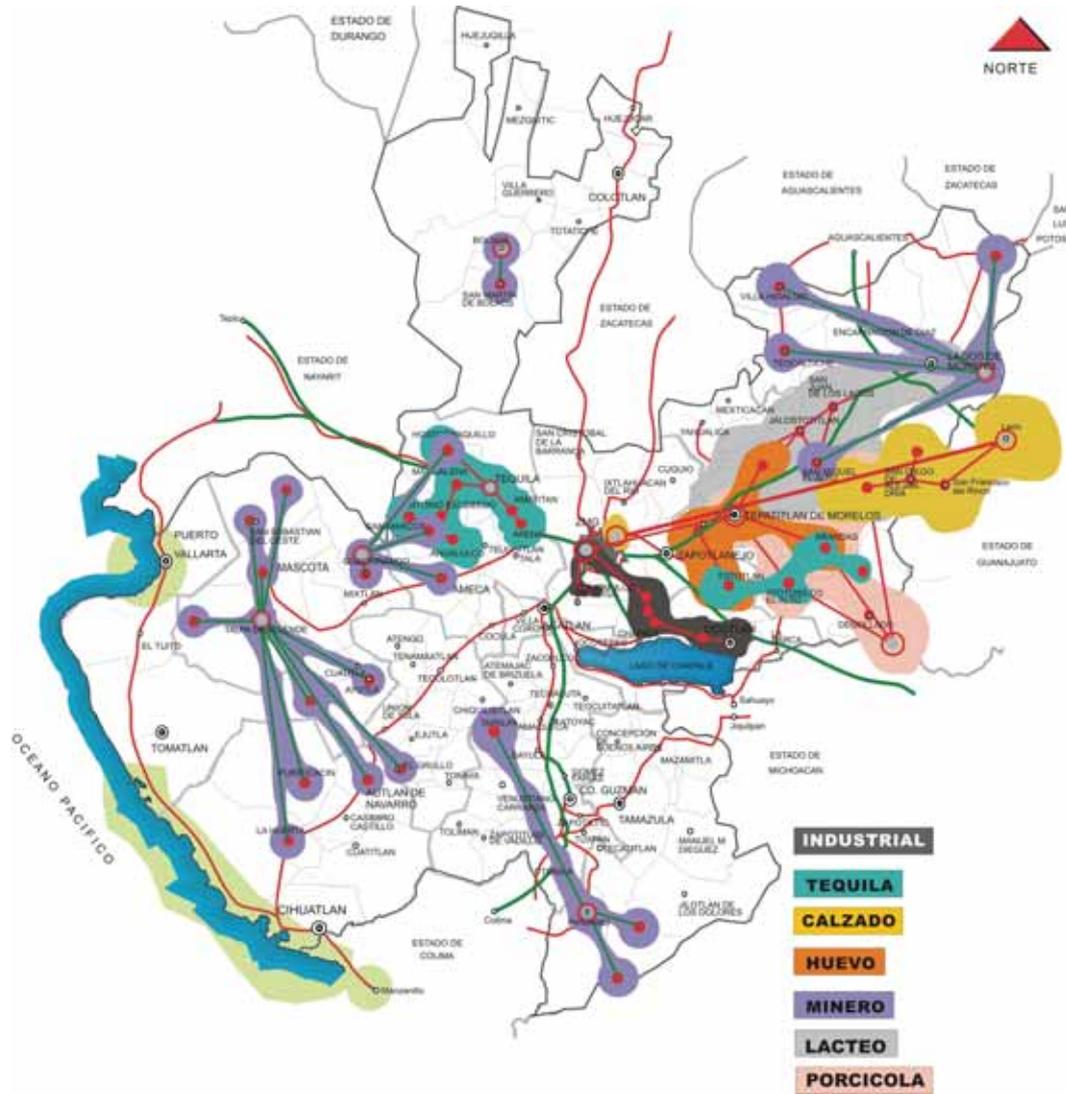
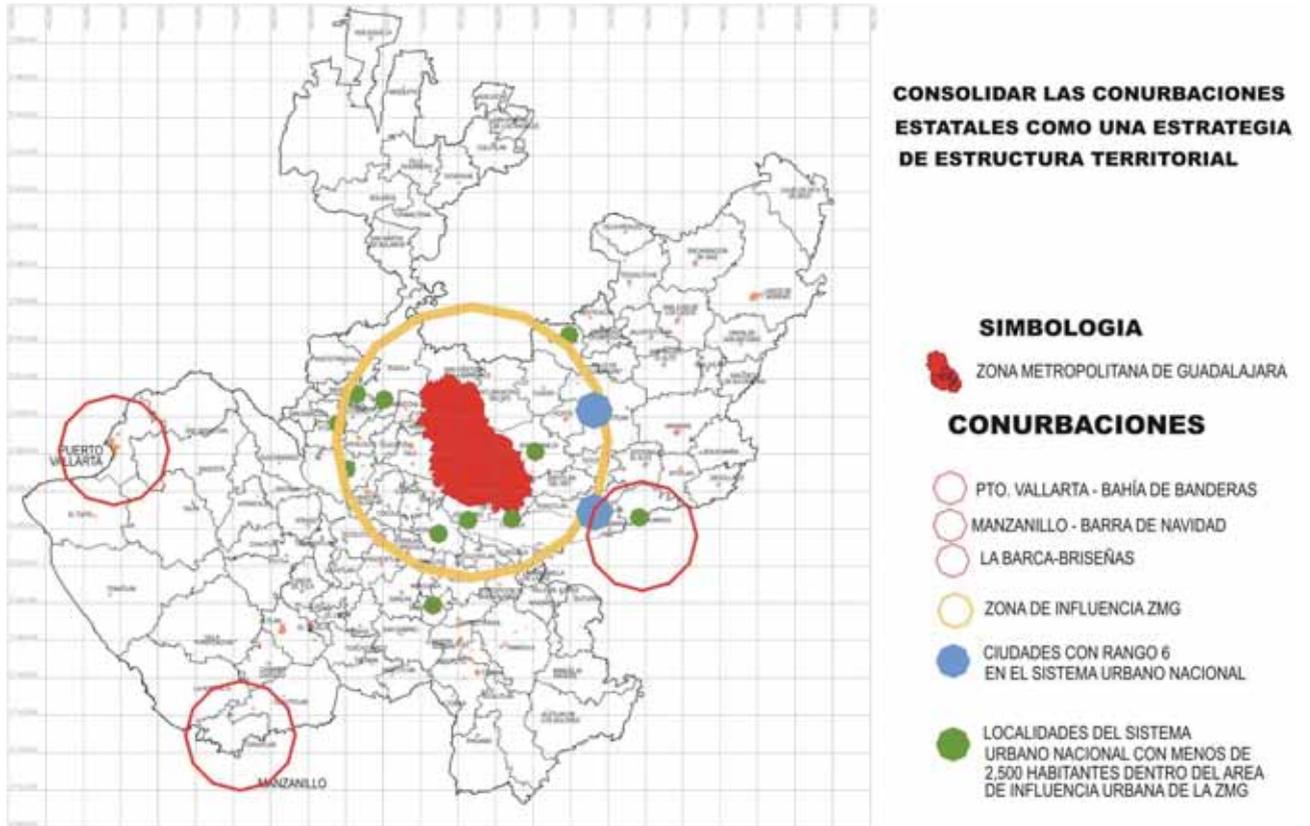
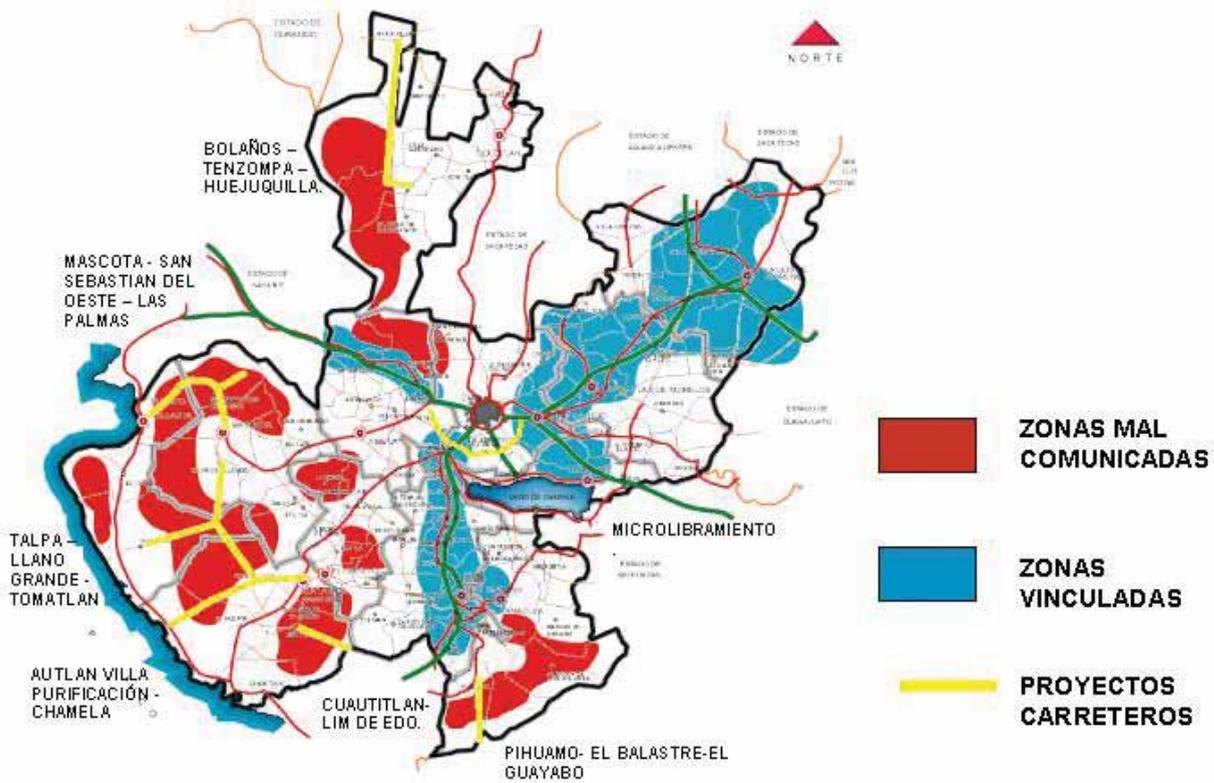


Figura 3.10 Corredores Económicos

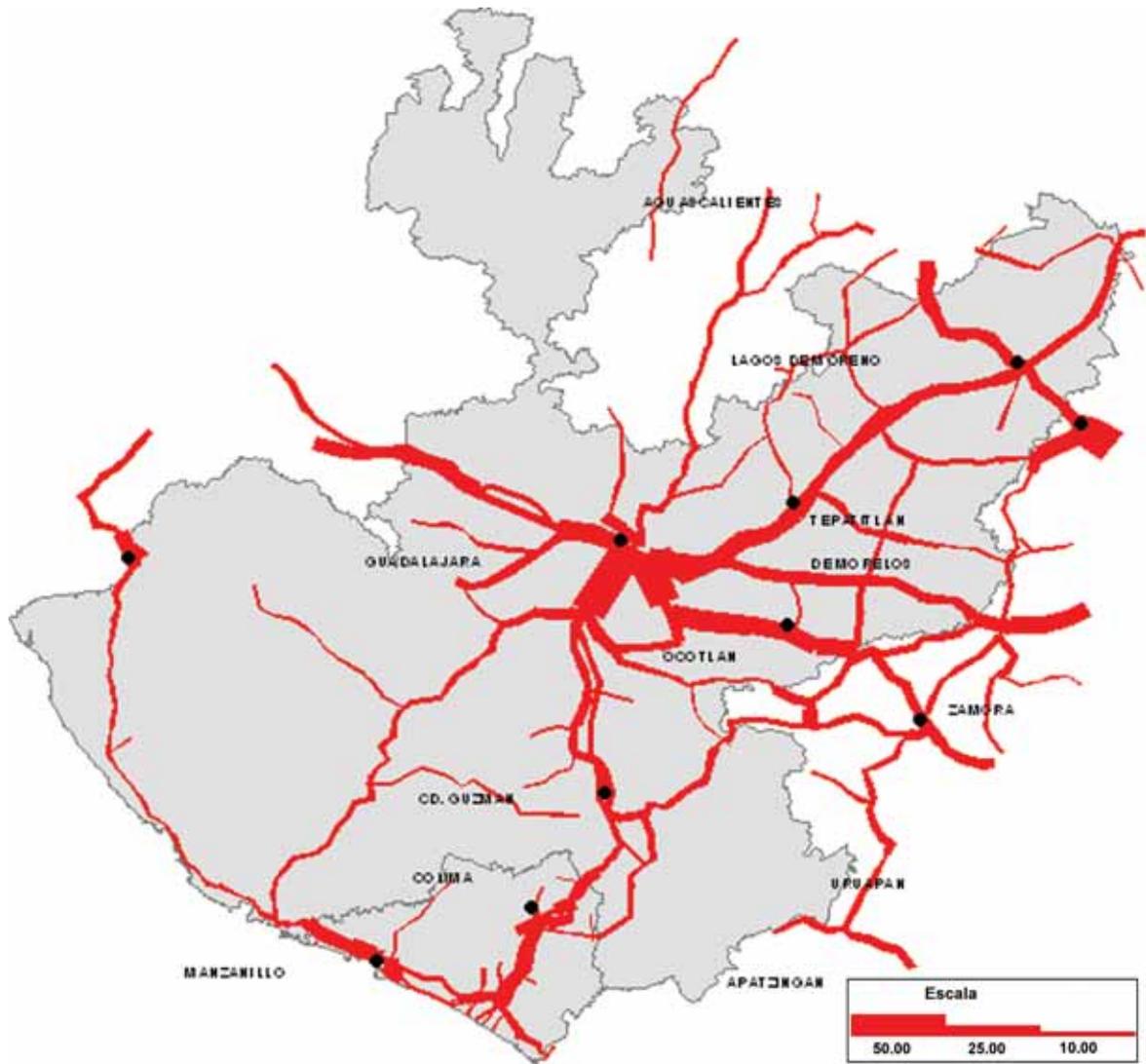




**Figura 3.12 Condiciones de Conurbación Estatal**



**Figura 3.13 Comunicación Terrestre**



**Figura 3.14 Red de Carreteras Federal y Estatal**

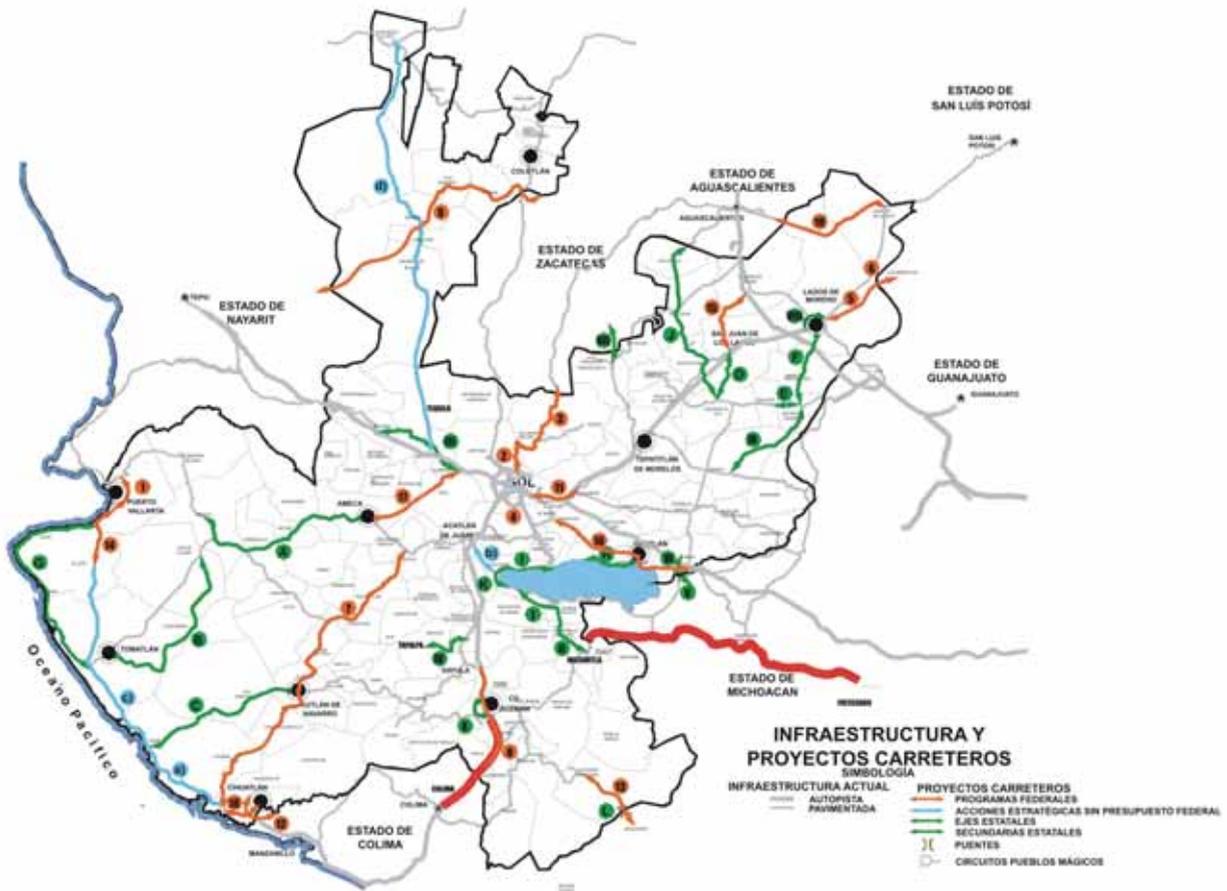


Figura 3.15 Programa Carretero 2007 - 2012

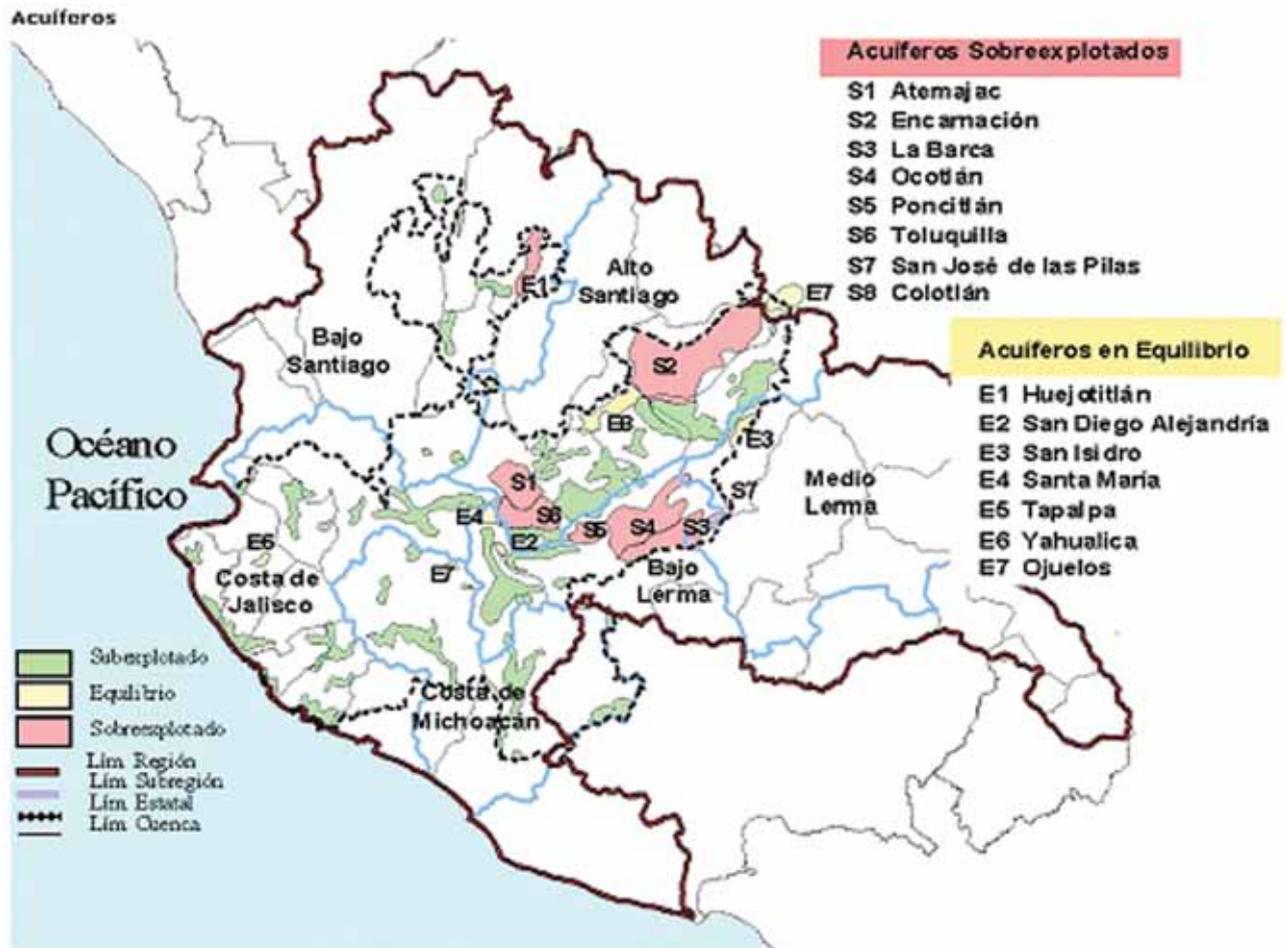


Figura 3.16 Acuíferos

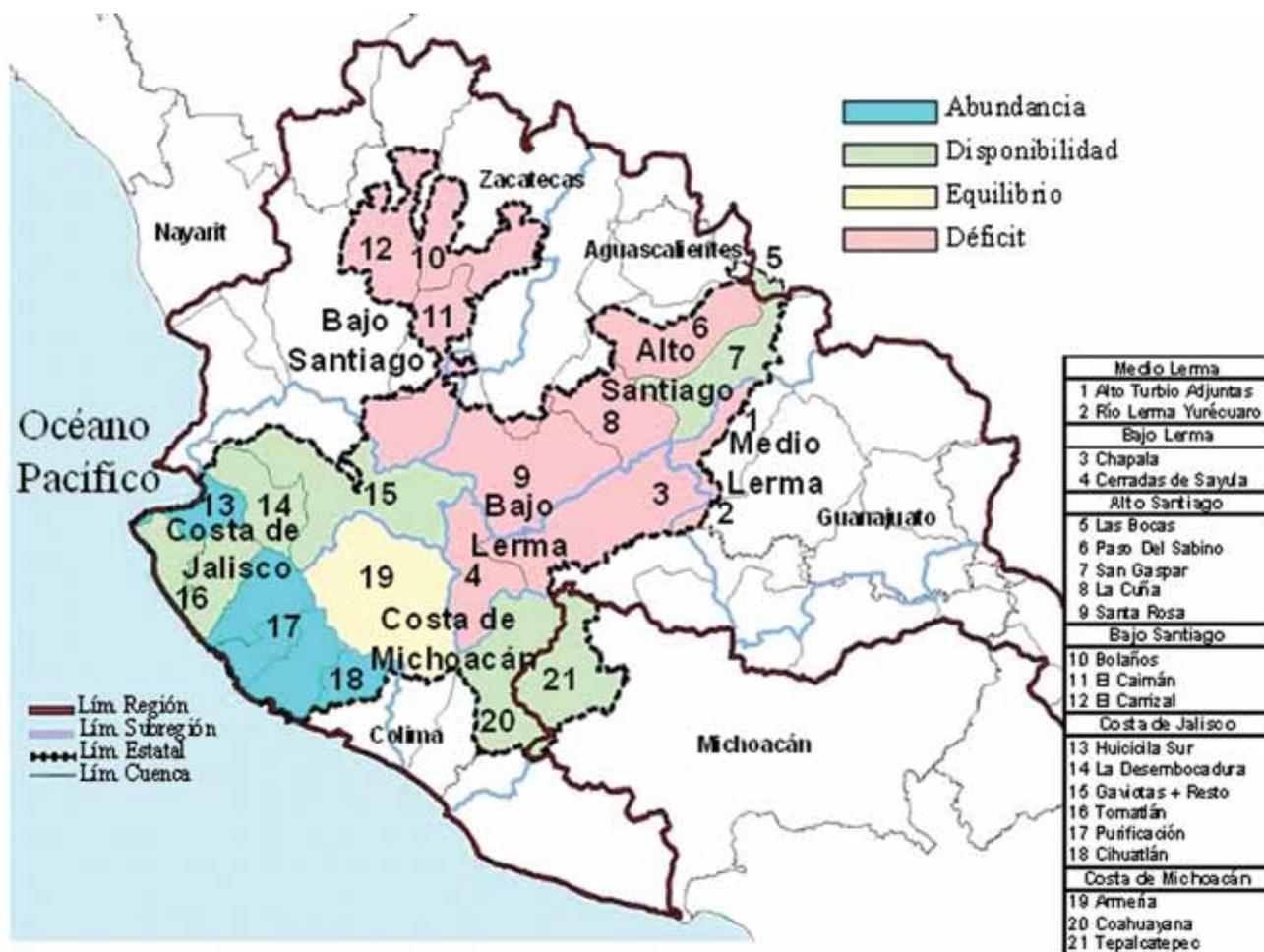


Figura 3.17 Disposición de Aguas Superficiales

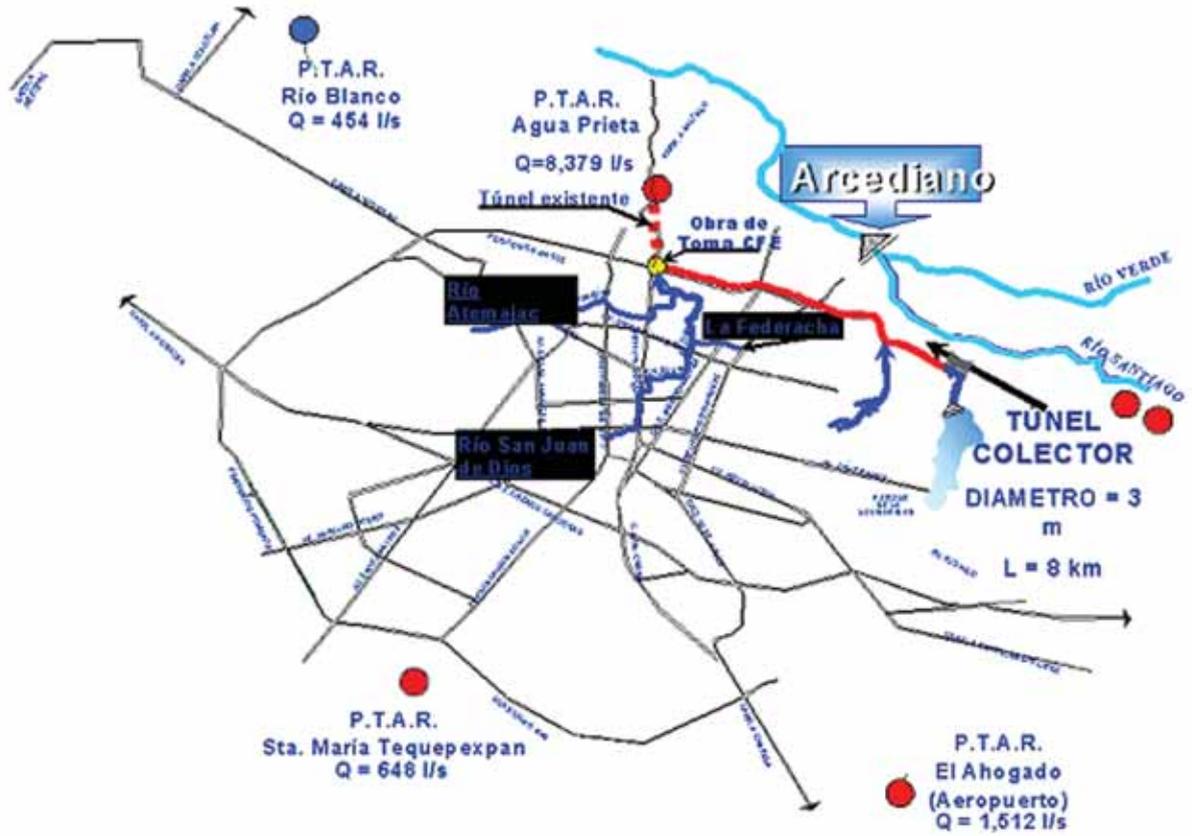


Figura 3.18 Fuentes de abastecimiento de agua en la Zona Conurbada de Guadalajara (ZCG)

**EMPLEO Y  
CRECIMIENTO**  
JALISCO 2030



**PROGRAMAS  
SECTORIALES  
Y ESPECIALES**

**Directorio de Participantes**



# Directorio de Participantes

## MIEMBROS DEL COPLADE

C.P. Emilio González Márquez  
PRESIDENTE DEL COPLADE  
GOBERNADOR DEL ESTADO

Dr. Víctor Manuel González Romero  
COORDINADOR GENERAL DEL COPLADE  
SECRETARIO DE PLANEACIÓN

Lic. Felipe de Jesús Vicencio Álvarez  
SECRETARIO TÉCNICO  
DELEGADO DE SEDESOL

## SUBCOMITÉ SECTORIAL

### Empleo y Crecimiento

Representante del Consejo Económico y Social (CESJAL)  
Representante del Consejo Agropecuario  
Representante del Legislativo  
Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos (BANOBRAS)  
Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (CONACYT)  
Comisión Federal de Electricidad (CFE)  
Secretaría de Agricultura, Ganadería, Desarrollo Rural, Pesca y Alimentos (SAGARPA)  
Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT)  
Secretaría de Economía (SE)  
Secretaría del Trabajo y Previsión Social (STPS)  
Secretaría del Trabajo y Previsión Social del Estado  
Secretaría de Turismo del Estado  
Secretaría de Desarrollo Rural del Estado  
Secretaría de Desarrollo Urbano del Estado  
Secretaría de Promoción Económica del Estado  
Coordinación General de Innovación y Desarrollo del Estado



## REPRESENTANTES DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA ESTATAL CON MAYOR VINCULACIÓN

Lic. Fernando A. Guzmán Pérez Peláez  
SECRETARIO GENERAL DE GOBIERNO

Lic. Herbert Taylor Arthur.  
COORDINACIÓN GENERAL DE INNOVACIÓN Y DESARROLLO.

Arq. Esteban Wario Hernández  
DIRECTOR GENERAL DE PROYECTOS  
COORDINACIÓN GENERAL DE INNOVACIÓN Y DESARROLLO

Ing. Alonso Ulloa Vélez.  
COORDINACIÓN GENERAL DE POLÍTICAS PÚBLICAS

Ing. Cesar Neri Gutiérrez  
DIRECTOR GENERAL DE PROYECTOS  
COORDINADOR GENERAL DE POLÍTICAS PÚBLICAS

Ing. José Sergio Carmona Ruvalcaba  
SECRETARIO DE DESARROLLO URBANO

Arq. Héctor Pérez Camarena  
DIRECTOR GENERAL DE PLANEACIÓN URBANA Y TERRITORIAL  
SECRETARÍA DE DESARROLLO URBANO

Ing. Ricardo Rivas Montiel.  
DIRECTOR DE CADENAS PRODUCTIVAS.  
SECRETARÍA DE DESARROLLO RURAL.

Lic. Pedro Barrios Díaz  
DIRECTOR GENERAL DE PROYECTOS DE INVERSIÓN E INFRAESTRUCTURA  
SECRETARÍA DE PROMOCIÓN ECONÓMICA.

## CONSEJOS ESTATALES CIUDADANOS

Lic. Tomas López Miranda  
CONSEJO ECONÓMICO Y SOCIAL

C. Mauro Jiménez Íñiguez  
CONSEJO AGROPECUARIO DE JALISCO



## COMISIONES PARA EL DESARROLLO SOCIOECONÓMICO

Lic. Leonardo García Camarena  
GRAN ALIANZA

### GABINETE ESTRATÉGICO DEL CTPE

Dr. Víctor Manuel González Romero.  
SECRETARIO DE PLANEACIÓN

Representante  
Dr. Héctor E. Gómez Hernández

Lic. Fernando Guzmán Pérez Peláez.  
SECRETARIO GENERAL DE GOBIERNO.

Representante  
Lic. Alfonso Villaseñor Díaz

Lic. Herbert Taylor Arthur.  
COORDINACIÓN GENERAL DE INNOVACIÓN Y DESARROLLO.

Representante  
Arq. Esteban Wario Hernández

Ing. Alonso Ulloa Vélez.  
COORDINACIÓN GENERAL DE POLÍTICAS PÚBLICAS.

Representante  
Ing. César Neri Gutiérrez

### GRUPOTÉCNICO DE LA MESA DEL PROGRAMA SECTORIAL DE DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURA PRODUCTIVA

Ing. Cesar Neri Gutiérrez  
DIRECTOR GENERAL DE PROYECTOS  
COORDINADOR GENERAL DE POLÍTICAS PÚBLICAS

Dr. Víctor Mijangos Castellanos  
DIRECTOR DE PROYECTOS  
COORDINACIÓN GENERAL DE INNOVACIÓN Y DESARROLLO

Lic. Arturo Galindo Hernández  
DIRECTOR DE PROYECTOS  
COORDINACIÓN GENERAL DE INNOVACIÓN Y DESARROLLO



Arq. Héctor Pérez Camarena  
DIRECTOR GENERAL DE PLANEACIÓN URBANA Y TERRITORIAL  
SECRETARÍA DE DESARROLLO URBANO

Lic. Héctor Hernández García  
COORDINADOR OPERATIVO  
SECRETARÍA DE DESARROLLO URBANO

Lic. Pedro Barrios Díaz  
DIRECTOR GENERAL DE PROYECTOS DE INVERSIÓN E INFRAESTRUCTURA  
SECRETARÍA DE PROMOCIÓN ECONÓMICA

Lic. Adrián Alejandro Ramírez  
DIRECTOR DE PROYECTOS  
SECRETARÍA DE PROMOCIÓN ECONÓMICA

Ing. Ricardo Rivas Montiel  
DIRECTOR DE CADENAS PRODUCTIVAS  
SECRETARÍA DE DESARROLLO RURAL

Lic. Felipe de Jesús Viscencio Álvarez  
DELEGADO FEDERAL  
SEDESOL

Ing. Reynaldo Guajardo Villareal  
DIRECTOR GENERAL  
SCT JALISCO

Dr. Héctor Eduardo Gómez Hernández  
SEPLAN

Ing. Antonio Macias Padilla  
GERENTE GENERAL DIVISIÓN JALISCO-NAYARIT CFE

Ing. Roberto Fernández Rolón  
JEFATURA DEL DEPTO. DE ELECTRICIDAD RURAL CFE

Ing. Cesar Neri Gutiérrez  
DIRECTOR GENERAL DE PROYECTOS  
COORDINADOR GENERAL DE POLÍTICAS PÚBLICAS

Lic. Socorro Verduzco Aguilar  
DIRECTORA GENERAL DE PLANEACIÓN TURÍSTICA  
SECRETARÍA DE TURISMO



Lic. Elsa Trinidad Sánchez Villalba  
DIRECTORA DE DESARROLLO DE PRODUCTOS TURÍSTICOS

Lic. José Luis Acevedo Chávez  
ANALISTA ESPECIALIZADO  
SECRETARÍA DE TURISMO

Lic. Luis Ernesto Luna Ballesteros  
DIRECTOR DE OBRAS PÚBLICAS DE TLAQUEPAQUE

Lic. Eduardo Martínez Bejar  
DIRECTOR DE DESARROLLO URBANO DE TLAQUEPAQUE

Ing. Gabriel de Jesús Hernández Romo  
DIRECTOR DE OBRAS PÚBLICAS DE ZAPOPAN

Ing. / Arq. Carlos Romero Sánchez  
DIRECTOR DE PLANEACIÓN Y ORDENACIÓN TERRITORIAL DE ZAPOPAN

Arq. Javier Cervantes Chávez  
SUBDIRECTOR DE PLANEACIÓN DE ZAPOPAN

Ing. Gilberto Toscano García de Quevedo  
DIRECTOR DE OBRAS PÚBLICAS DE GUADALAJARA

Ing. Rafael Álvarez Nuño  
DIRECTOR DE OBRAS PÚBLICAS DE TONALÁ

Arq. Daniel Antonio Lepe Arévalo  
DIRECTOR DE PLANEACIÓN DE TONALÁ

Arq. Juan Palomar Vereá  
VOCAL EJECUTIVO DE COPLAUR

Ing. César Coll Carabias  
DIRECTOR GENERAL DEL CEA

## **INTEGRACIÓN Y EDICIÓN**

Dr. Víctor Manuel González Romero  
SECRETARIO DE PLANEACIÓN

Arq. Héctor Pérez Camarena  
DIRECTOR GENERAL DE  
PLANEACIÓN URBANA Y TERRITORIAL  
SECRETARÍA DE DESARROLLO URBANO



Lic. Héctor Hernández García  
COORDINADOR DE LA DIRECCIÓN DE  
PLANEACIÓN Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL  
SECRETARÍA DE DESARROLLO URBANO

Lic. Luis Miguel Llamas Castañeda  
COORDINADOR  
SECRETARIA DE DESARROLLO URBANO

C. Elizabeth Rosales Saldaña  
ANALISTA ESPECIALIZADO  
SECRETARIA DE DESARROLLO URBANO

C. Perla Yanett Rodríguez González  
CORDINADORA DE COMUNICACIÓN SOCIAL  
SECRETARIA DE DESARROLLO URBANO

## **COORDINACIÓN GENERAL DE PLANEACIÓN**

Dr. Héctor Eduardo Gómez Hernández  
COORDINADOR GENERAL DE PLANEACIÓN

MTA. Carlos Eduardo Anguiano Gómez  
COORDINADOR DE PLANEACIÓN SECTORIAL

Mtro. José Martínez Graciliano  
COORDINADOR DE PLANEACIÓN TERRITORIAL

L.E. José Alberto Loza López  
COORDINADOR DE PROYECTOS PARA LA GESTIÓN PÚBLICA

Programa Sectorial 04 "Desarrollo de Infraestructura Productiva"

ISBN: 968-832-586-4

1ra. Edición

Responsable de la publicación: Dirección de Publicaciones del Gobierno de Jalisco

Responsable de la impresión: Equilátero "Desarrollos Impresos de México, S.A. de C.V."

Guadalajara Jalisco., México. Febrero de 2008

Tiraje : 1,000 ejemplares