

ESTUDIO DE PREFACTIBILIDAD PARA EL
MEJORAMIENTO Y REGENERACIÓN URBANA DE LA:
ZONA TURÍSTICA Y
PUERTO NUEVO,
EN PLAYAS DE ROSARITO B.C.

MEMORIA TÉCNICA

Este documento fue elaborado por *Piñera y Asociados Arquitectos S.A. de C.V.* bajo contrato No. C-PRON-ROS-02-01-01, por encargo del *2º Ayuntamiento DE Playas De Rosarito, B.C.*, y el *Consejo Consultivo de Desarrollo Económico de Playas de Rosarito, B.C., A.C.*, bajo la supervisión de la *Dirección de Desarrollo Urbano de Playas de Rosarito.*

NOVIEMBRE DEL 2002.

EL H. II AYUNTAMIENTO DE PLAYAS DE ROSARITO, B.C. Y EL CONSEJO CONSULTIVO DE DESARROLLO ECONÓMICO DE PLAYAS DE ROSARITO, B.C., A.C. PRESENTAN:

MEMORIA TÉCNICA DEL ESTUDIO DE PREFACTIBILIDAD PARA EL MEJORAMIENTO Y REGENERACIÓN URBANA DE LA:

“ZONA TURÍSTICA Y PUERTO NUEVO”, EN PLAYAS DE ROSARITO B.C.

Gobierno del Estado de Baja California

Lic. Eugenio Elordouy Walther
Gobernador Constitucional del Estado de Baja California

Ing. Arturo Espinoza Jaramillo
Secretario de Asentamientos Humanos y Obras Públicas del Estado

Ayuntamiento de Playas de Rosarito, B.C.

Ing. Luis Enrique Díaz Félix.
Presidente Municipal del II Ayuntamiento de Playas de Rosarito, B.C.

Arq. Juan Carlos Molina Torres.
Director de Desarrollo Urbano.

• **Consejo Consultivo de Desarrollo Económico de Playas de Rosarito.**

Presidenta

C. Ocean. Rosa Maria Plasencia Díaz.

Restaurante Puerto Nuevo II.

Vicepresidente

Arq. Raúl Islas E.

Islas Arquitectos

Secretaria

Lic. Laura Wong

LW Diseño Grafico

Tesorero

Lic. Carlos Mijes Partida

Villas Marena

Comisión de Turismo

C.P. Hugo Torres Chabert

Hotel Rosarito Beach.

Comercio de Vivienda

Lic. Juan Carlos Águila

Grupo Lagza

Comisión de Desarrollo Urbano

C.P. Víctor Padilla Macías

Cervecería Tecate

Comisión de Industria

Ing. Carlos de la Parra P.

Misión Rosarito

Comisión de Energía

C. Eduardo Orozco

La Hacienda

Comisión de Educación

Dr. Oscar Ávila Corrujedo

Avila's Dental Group

Comisión de Desarrollo Social

Ing. Marco Esponda

Sharp Electronics

V o c a l e s

Joe Robertson

KOJO Industries

Lic. José Luis Ibarra

Despacho Jurídico

C. Alonso Haroz Betancourt

Gráficos de Kalidad

C.P. Pablo Francisco Arce Mayoral

Ejido Mazatlán

C. Guillermo R./C. Jorge Angulo

Servicios Marítimos

C.P. Lorena Meléndez Yáñez

Meléndez Yáñez y Cia.

Lic. Oscar Arce Paniagua

Grupo Orce

Alejandro Rueda

Grupo Madar

Lic. Gerardo Mora Cosío

Teléfonos del Noroeste

Arq. Juan Carlos Iñiguez

Concretos APASCO

Lic. Lorena Santana Serrano

SASE Consultores

C. Ismael Yagües Ames

Servicios Yagües

ÍNDICE

Capítulo	Contenido	Página
	ANTECEDENTES.....	01
.-	Objetivos y Alcances del Estudio.....	02
1.-	ESTUDIOS PRELIMINARES.....	06
1.1.-	Recopilación de Información.....	06
1.1.1.-	Reporte de Información Recabada.....	06
1.1.2.-	Reporte de Reuniones y Entrevistas.....	09
1.2.-	Estructura Metodológica.....	11
1.3.-	Delimitación de las Áreas de Estudio.....	14
1.4.-	Reconocimiento y Levantamientos de Campo.....	20
1.4.1.-	Proceso de Levantamiento.....	20
1.4.2.-	Reporte de Observaciones por Zona.....	21
1.4.3.-	Integración Cartográfica del Levantamiento.....	24
2.-	DIAGNOSTICO URBANO PRELIMINAR.....	29
2.1.-	Diagnóstico del Sector Centro y Zona Centro de Gobierno.....	29
2.1.1.-	Aspectos Socioeconómicos del Sector Centro.....	30
2.1.1.1.-	Características de la Población.....	30
2.1.1.2.-	Características de la Población Económicamente Activa.....	33
2.1.1.3.-	Desarrollo de las Actividades Turístico-Comerciales.....	35
2.1.1.4.-	Análisis del Plan Maestro de Desarrollo Turístico de Playas de Rosarito... 	39
2.1.1.5.-	Pronostico sobre el Desarrollo Socioeconómico del Sector Centro.....	41
2.1.1.6.-	Conclusiones sobre Aspectos Socioeconómicos del Sector Centro.....	45
2.1.2.-	Medio Físico Natural del Sector Centro.....	47
2.1.3.-	Medio Físico Transformado del Sector Centro y Zona Turística.....	48
2.1.3.1.-	Suelo Urbano.....	48
2.1.3.2.-	Vialidad y Transporte.....	54
2.1.3.3.-	Infraestructura.....	55
2.1.3.4.-	Medio Ambiente Riesgos y Vulnerabilidad.....	56
2.1.3.5.-	Imagen Urbana.....	57

2.1.4.- Síntesis de la Problemática del Sector Centro (y Centro de Gobierno).....	60
2.2.- Diagnóstico de Puerto Nuevo.....	67
2.2.1.- Aspectos Socioeconómicos de Puerto Nuevo.....	67
2.2.2.- Medio Físico Natural de Puerto Nuevo.....	75
2.2.3.- Medio Físico Transformado de Puerto Nuevo.....	77
2.2.3.1.- Suelo Urbano.....	77
2.2.3.2.- Vialidad y Transporte.....	83
2.2.3.3.- Infraestructura.....	84
2.2.3.4.- Medio Ambiente Riesgos y Vulnerabilidad.....	85
2.2.3.5.- Imagen Urbana	86
2.2.4.- Síntesis de la Problemática de Puerto Nuevo.....	89
3.- ESQUEMAS DE DESARROLLO.....	94
3.1.- Esquema de Desarrollo para el Mejoramiento Urbano del Sector Centro.....	94
3.1.1.- Objetivos de Planeación para el Sector Centro.....	94
3.1.2.- Descripción del Esquema de Mejoramiento Urbano del Sector Centro.....	95
3.1.3.- Recomendaciones Generales para la consolidación del Sector Centro.....	99
3.2.- Esquema de Desarrollo para el Mejoramiento Urbano de Puerto Nuevo.....	103
3.2.1.- Objetivos de Planeación para Puerto Nuevo	103
3.2.2.- Descripción del Esquema de Mejoramiento Urbano de Puerto Nuevo.....	104
3.2.3.- Recomendaciones Generales para la consolidación de Puerto Nuevo.....	110
4.- PROYECTOS ESTRATÉGICOS.-.....	114
4.1.- Proyecto de Mejoramiento del Corredor Urbano Benito Juárez.....	119
4.1.1.- Síntesis de la Problemática del Corredor Urbano Benito Juárez.....	119
4.1.2.- Estrategia de Mejoramiento del Corredor Urbano Benito Juárez.....	132
4.1.3.- Prefactibilidad para el Mejoramiento del Corredor Urbano Benito Juárez..	147
4.2.- Proyecto de Estacionamiento Complementario de la Zona Turística.....	152
4.2.1.- Demanda de Estacionamiento de la Zona Turística.....	153
4.2.2.- Sistema Complementario de Estacionamiento de la Zona Turística.....	158
4.2.3.- Prefactibilidad del Sistema de Estacionamiento de la Zona Turística	165
4.3.- Proyecto de Mejoramiento Urbano de Puerto Nuevo.....	170
4.3.1.- Criterios de Mejoramiento Urbano de Puerto Nuevo	170
4.3.2.- Prefactibilidad para el Mejoramiento Urbano de Puerto Nuevo	176

4.4.- Proyecto de Ordenamiento Territorial de la Zona Turística Costera.....	183
4.4.1.- Síntesis de la Problemática de la Zona Turística Costera.....	183
4.4.2.- Estrategia de Ordenamiento Territorial de la Zona Turística Costera.....	191
4.4.3.- Criterios de Diseño Arquitectónico del Equipamiento Turístico.....	205
4.4.4.- Prefactibilidad para el Ordenamiento Territorial Zona Turística Costera....	212
4.5.- Recomendaciones Generales para la Consolidación e Integración del Centro Urbano.....	219
.- CRÉDITOS.....	222
.- ANEXOS.....	226
A.- Índice de Planos del Estudio.....	227
B.- Padrón de predios de la Zona Turística.....	229
C.- Padrón de predios de Puerto Nuevo.....	253
D.- Calculo de Déficit de Estacionamiento de la Zona Turística.....	260
E.- Anexo Fotográfico	263
	271



1.- ESTUDIOS PRELIMINARES.-

Las actividades principales del apartado de estudios preliminares son las relativas al proceso de investigación documental, físico, gráfico y de entrevistas con los participantes de la problemática de las zonas en estudio, que nos permitan establecer una metodología del estudio, así como el definir las áreas de estudio para el diagnóstico urbano preliminar, siendo los incisos contenidos en este apartado los siguientes:

1.1.- Recopilación de información.- El proceso de recopilación de información inicia al requerir de la dependencia contratante, el suministro de la documentación estipulada como información disponible en los términos de referencia de la licitación correspondiente al contrato para la elaboración del presente estudio, o la solicitud para que coadyuve en la consecución de datos de otras dependencias, el tipo de información recabada se clasifica en términos generales en dos según su fuente, *de gabinete* y *de campo*, la primera se obtuvo fundamentalmente de dependencias y organismos participantes en el control y operación de las zonas a estudiar, constituidas por documentos, gráficas y planos; y la segunda se obtuvo mediante entrevistas con participantes activos en el desarrollo económico y social de estas zonas, y mediante recorridos y levantamientos directos de campo.

Para describir las actividades realizadas en este apartado, se presenta a continuación en forma de reportes lo correspondiente a cada una de las fuentes de información:

1.1.1.- Reporte de información recabada.- La solicitud de información documental, gráfica y estadística requerida, se solicitó por escrito a las diferentes dependencias a través de la Dirección de Desarrollo Urbano del Ayuntamiento de Playas de Rosarito y en la tabla anexa se estipula la información solicitada, la fecha de su recepción, así como el contenido de las respuestas obtenidas:

Cuadro No. 01.- Reporte de información documental y gráfica recabada:

Concepto Solicitado	Fecha de Solicitud	Producto	Proporcionado por:	Fecha de Entrega	Contenido de Información Recabada
PDUCP Playas de Rosarito, B.C. 2000-2020.	Sin solicitud	3 Documentos impresos	Piñera y Asociados Arquitectos S.A. de C.V.	24-Jun-02	Memoria Técnica del PDUCP en 2 volúmenes, y un volumen de la Versión abreviada del mismo, conteniendo planos y textos..
Cartografía urbana del Sector Centro de Playas de Rosarito	Sin solicitud	1 Archivo	Piñera y Asociados Arquitectos S.A. de C.V.	24-Jun-02	Cartografía del Sector Centro, escala 1: 15,000 en autocad vrs.14 conteniendo: manzanas, lotes edificaciones, nomenclatura de calles, curvas de nivel a.c 10.00 mts. etc.
Fotografía aérea de la zona de Puerto Nuevo.	Sin solicitud	1 Archivo	Piñera y Asociados Arquitectos S.A. de C.V.	24-Jun-02	1 Mosaico de la fotografía aérea 1:25,000 del área urbana actual de Puerto Nuevo y su contexto 1999. (blanco y negro).
Traza Urbana de la Cd. de Rosarito	02-JUL-02, 1* oficio de PAA, al Director de Desarrollo Urbano en Rosarito.	CD-02079_1103	Sub-Dirección de Catastro	12-JUL-02	Traza Urbana de la Cd. de Rosarito (por sectores), Claves catastrales en la zona de estudio (por sectores), Plano Índice.
Topografía de la Cd. de Rosarito	02-JULIO-2002 (ídem 1*)	CD-020713_0226	Sub-Dirección de Catastro	12-JUL-02	Curvas de nivel de la Ciudad de Rosarito @ 5.00 mts.
Fotografía aérea de la Cd. de Rosarito	02-JULIO-2002 (ídem 1*)	CD-020713_0226	Sub-Dirección de Catastro	12-JUL-02	3 Mosaicos de la fotografía aérea 1:25,000 del área urbana actual de Rosarito 2001. (blanco y negro).
Padrón Catastral de Rosarito	02-JULIO-2002 (ídem 1*)	CD-02079_1103	Sub-Dirección de Catastro	12-JUL-02	Padrón catastral de Rosarito, (Incluye nombre de Propietario)
Padrón Catastral de Rosarito	02-JULIO-2002 (ídem 1*)	CD-99101_0011	Sub-Dirección de Catastro	12-JUL-02	Padrón Catastral de Rosarito, (incluye nombre de propietario, domicilio y número oficial e interior.
Padrón de Comercios del Municipio de Playas de Rosarito	11-JUL-02 Solicitud verbal a la recaudación de Rentas Municipal de Playas de Rosarito.	Impreso en hojas tamaño oficio	Oficina de Recaudación de Rentas Municipal	12-JUL-02	Listado de Comerciantes establecidos en el Municipio de Playas de Rosarito con giro, nombre del establecimiento etc.
Padrón del Comercio establecido del Municipio de Playas de Rosarito	02-JUL-02 11-JUL-02 Oficio de DDU, al Recaudador de Rentas del Estado en Rosarito, B.C.	No	Recaudación de Rentas del Estado en Playas de Rosarito	No	No contestaron oficio y nos dijeron el 19-Jul-02, que no podían imprimir esta información sin permiso de Mexicali.
Directorio de Autoridades y Empresarios en Rosarito	02-JULIO-2002 (ídem 1*)	Copia de impresión en hojas tamaño Carta	Dirección de Desarrollo Urbano	15-JUL-02	Documento con listado de Domicilios y Teléfonos de Autoridades y Empresarios en la Cd. de Rosarito.
Anteproyecto de Andador Peatonal para la Cd. de Rosarito	02-JULIO-2002 (ídem 1*)	Copia de impresión en hojas tamaño Carta	Dirección de Desarrollo Urbano	10-JUL-02	Propuesta preliminar de mejoramiento de imagen (fachadas) para el andador peatonal de Rosarito.
Polígono de la zona federal marítima y terrestre	02-JULIO-2002 (ídem 1*)	CD-020709_1103 Diskette #3	Sub-Dirección de Catastro	12-JUL-02	Archivo en formato *.dwg del polígono de la zona federal marítima terrestre.

Concepto Solicitado	Fecha de Solicitud	Producto	Proporcionado por:	Fecha de Entrega	Contenido de Información Recabada
Proyecto de Regeneración Urbana del Distrito Turístico de Rosarito	02JULIO-2002 (ídem 1*)	CD-Zona Rosa rito	Dirección de Desarrollo Urbano	02-JUL-02	Proyecto de regeneración Urbana del distrito turístico zona Rosa-Rito, propuesta con anterioridad por Operadora Festival Plaza S.A. De C.V.
Estudio del Desarrollo Turístico de Playas de Rosarito	02-JULIO-2002 (ídem 1*)	Copia de impresión en hojas tamaño carta	COTUCO-Rosarito B.C.	19-JUL-02	Documento del avance a la fecha del estudio realizado por CETYS Universidad, para el Plan Maestro para el impulso del desarrollo turístico de Rosarito de Rosarito B.C.
Registro fotográfico de la Zona Federal Marítimo Terrestre de Playas de Rosarito	02-JULIO-2002 (ídem 1*)	Copias de impresión en hojas tamaño oficio	Dirección de Desarrollo Urbano	12-JUL-02	Nomenclatura de calles que desembocan en la Playa en Rosarito B.C. y fotografías (mal estado) y nombres de cada una de las calles de la zona centro que desembocan a la playa
Cartografía Polígono de Puerto Nuevo, B.C.	02-JULIO-2002 (ídem 1*)	Diskette #2	Subdirección de Catastro	12-JUL-02	Archivo en formato .dwg del polígono del área regularizada por CORETT de Puerto Nuevo B.C.
Proyecto de Revitalización Urbana de Puerto Nuevo B.C.	02-JULIO-2002 (ídem 1*)	Copia de impresión en hojas tamaño Carta	Dirección de Desarrollo Urbano	12-JUL-02	Cotización de los alcances del Proyecto de Revitalización Urbana de Puerto Nuevo B.C. realizado por el Arq. Islas, no incluye propuestas formales ni esquemas de ningún tipo, no se pudo conseguir este estudio.
Inventario de Restaurantes de Puerto Nuevo B.C.	19-JUL-02 Solicitud verbal a la Subrecaudadora.	Copia de impresión en hojas tamaño Carta	Oficinas de Recaudación de Rentas Municipal	19-JUL-02	Inventario de Restaurantes de Puerto Nuevo, B.C. de acuerdo a la Secretaria de Turismo en Rosarito.
Relación de Restaurantes de Puerto Nuevo B.C.	19-JUL-02	Hoja tamaño Carta, echa a mano	Asociación de Restauranteros de Puerto Nuevo.	19-JUL-02	Listado de restaurantes de Puerto Nuevo, B.C.
Datos Socioeconómicos de la zonas en estudio.	02-JULIO-2002 (ídem 1*)	CD	Dirección de Desarrollo Urbano	27-JUL-02	CINSE. de INEGI exclusivamente.
Aforos Vehiculares en la Zona y relación de concesiones de transporte.	19-JUL-02 Solicitud verbal al Lic. Mario Garate de la Dirección de Transito y Transporte Municipal	Impreso en hojas tamaño carta	Oficina Dirección de Transito y Transporte Municipal.	02-AGO-02	Listado de Concesiones de taxis, de los aforos vehiculares mencionaron en la visita inicial que tenían pero no actualizados, pero a la entrega dijeron que no contaban con ellos.
Padrón del Comercio ambulante en la zona centro de Playas de Rosarito	19-JUL-02 Solicitud a través de la Dirección de Desarrollo Urbano a la recaudación de Rentas Municipal de Playas de Rosarito.	Impreso en hojas tamaño oficio	Oficina de Recaudación de Rentas Municipal	02-AGO-02	Listado de Comerciantes ambulantes en la zona centro de Playas de Rosarito.

1.1.2.- Reporte de reuniones y entrevistas.- El objetivo de este apartado es conocer en forma directa de parte de los actores del desarrollo urbano, económico y social en la problemática de estas zonas, para lo cual a continuación resumimos los resultados de las reuniones llevadas a cabo de acuerdo al criterio de selección del Consejo Consultivo de Desarrollo Económico de Playas de Rosarito A.C. para esta etapa de estudios preliminares exclusivamente:

Reunión No: 01
Fecha: 03 de Junio del 2002
Hora: 12:30 Hrs.
Lugar: Sala de Juntas de la Dirección de Desarrollo Urbano.
Participantes: Dirección de Desarrollo Urbano, Consejo Consultivo de Desarrollo Económico de Playas de Rosarito y Piñera y Asociados Arquitectos S.A. de C.V.

Asuntos Tratados: Presentación del consultor ante el Consejo y definición del procedimiento de coordinación.

Resultados de la Reunión: Se definió que se facturaría al Consejo y sería este quien pagaría directamente tanto el anticipo como las 2 estimaciones a presentar, previa autorización por escrito de Desarrollo Urbano, quien tendrá a su cargo la supervisión técnica de este estudio, estableciéndose además un plazo máximo de 15 días de tramite de pago. Se estableció además la necesidad de una presentación ante el pleno del Consejo de los alcances del estudio y de la empresa consultora quedando pendiente la fecha de su realización.

Reunión No: 02
Fecha: 03 de Junio del 2002.
Hora: 14:30 Hrs.
Lugar: Sala de Juntas de la Dirección de Desarrollo Urbano.
Participantes: Dirección de Desarrollo Urbano, Modulo 7 encargado de los criterios arquitectónicos del andador costero, y Piñera y Asociados Arquitectos S.A. de C.V.

Asuntos Tratados: Coordinación entre las áreas encargadas de la planeación y diseño urbano del andador costero con los criterios arquitectónicos del mismo.

Resultados de la Reunión: Modulo 7 presentó los avances de sus criterios arquitectónicos en cuanto a sección del andador y aspectos formales del mismo en forma preliminar y PAA comentó algunos aspectos técnicos del trazo y la sección propuesta, pero se indicó que solo al termino del diagnóstico urbano del estudio de prefactibilidad se estaría en posibilidad de proporcionar mas datos y recomendaciones.

Reunión No: 03
Fecha: 12 de Junio del 2002.
Hora: 9:30 Hrs.
Lugar: Sala de Juntas del Consejo Consultivo de Desarrollo Económico de Playas de Rosarito A.C.
Participantes: Dirección de Desarrollo Urbano, Pleno del Consejo Consultivo de Desarrollo Económico de Playas de Rosarito A.C., CANIRAC, CANACO y Piñera y Asociados Arquitectos S.A. de C.V.

Asuntos Tratados: Presentación de los alcances del Estudio, del curriculum de la Empresa consultora en el área de planeación y constitución de un comité de seguimiento por parte del Consejo.

Resultados de la Reunión: PAA hizo la presentación en acetatos, del curriculum de la empresa y de estudios similares realizados, así como los objetivos, alcances y programa de trabajo. El Consejo presentó al Arq. Islas como el encargado por parte del Consejo para dar seguimiento a este estudio, y al no presentarse el total de los organismos e invitados convocados por el Consejo, se acordó no profundizar en la presentación por parte del Consultor y que la próxima reunión se realizaría cuando se tuviera el diagnóstico urbano.

Reunión No: 04
Fecha: 19 de Julio del 2002.
Hora: 9:30 Hrs.
Lugar: Hotel Rosarito.
Participantes: Sr. Hugo Torres Chabert Director General del Rosarito Beach Hotel, como participante del sector Hoteles, y Piñera y Asociados Arquitectos S.A. de C.V.

Asuntos Tratados: La problemática de los Hoteles en la Zona Turística, y temas generales del corredor Blvr. Benito Juárez, el andador costero y de Puerto Nuevo.

Resultados de la Reunión: El Sr. Torres Chabert explicó detalladamente la problemática de la zona turística resumiéndola en falta de estacionamiento, deterioro de la imagen urbana y social de esta zona por la proliferación sin control de los llamados “antros” y el tipo de visitantes que atraen. (Se invitó también a esta reunión al Arq. Martínez de Castro por el Hotel Festival Plaza pero no asistió y se disculpó vía telefónica con el Sr. Torres Chabert haciéndole saber que atendería al consultor en sus oficinas a las después de las 12:30 del mismo día)

Reunión No: 05
Fecha: 19 de Julio del 2002.
Hora: 14:30 Hrs.
Lugar: Hotel Festival Plaza.
Participantes: Arq. Guillermo Martínez de Castro representante del Hotel Festival Plaza, como participante del sector Hoteles, y responsable del estudio de Regeneración del distrito turístico Zona Rosa y Piñera y Asociados Arquitectos S.A. de C.V.

Asuntos Tratados: No se pudo tratar nada ya que el Arq. Martínez de Castro no regresaba todavía a la ciudad hasta ese momento, y no dejó nada dicho, dejando pendiente la consulta.

Resultados de la Reunión: Ninguno, solo la lectura del documento elaborado por parte de ellos.

Reunión No: 06
Fecha: 20 de Julio del 2002.
Hora: 9:30 Hrs.
Lugar: Oficinas de la Dirección de Tránsito y Transporte Municipal en Playas de Rosarito.
Participantes: Opt. Mario Garate Delegado Director de la Dirección de Transito y Transporte Municipal, y Piñera y Asociados Arquitectos S.A. de C.V.

Asuntos Tratados: Solicitud de información relativa al flujo vehicular, concesiones de transporte público y problemática al respecto.

Resultados de la Reunión: El Director expresó que la información solicitada está elaborada pero que sería hasta el miércoles 26 de Julio que estaría en posibilidad de proporcionarla, ya que se acaban de cambiar de oficinas y están en un proceso de acondicionamiento, en cuanto a la problemática, principalmente se refirió al transporte de los taxis ya que se presentan problemas por las pugnas entre concesionarios de Rosarito y los de Tijuana en el transporte de personas de Tijuana a Rosarito, en la medida que esta dependencia solo puede controlar a los concesionados en este municipio, en cuanto a numero de unidades por concesión y rutas, se proporcionaran en la información del miércoles, en lo que respecta a paradas, sitios de taxis y terminales de transporte, se aclaró que este control no lo llevan ellos. En resumen el transporte en Rosarito es cuestión de control y de calidad del servicio, no de demanda.

Reunión No: 07

Fecha: 0 de Julio del 2002.
Hora: 11:30 Hrs.
Lugar: Restaurante Puerto Nuevo II, en Puerto Nuevo.
Participantes: Ocean. Rosa María Plasencia Díaz Presidenta del Consejo Consultivo de Desarrollo Económico de Playas de Rosarito, A.C., Representantes de la Asociación de Restauranteros de Puerto Nuevo, y Piñera y Asociados Arquitectos S.A. de C.V.

Asuntos Tratados: Exposición a los restauranteros de los objetivos de este estudio, la mecánica a seguir en la elaboración de estos trabajos y solicitud de información relativa a la problemática urbana en esta zona y sus antecedentes.

Resultados de la Reunión: La Presidenta del Consejo les explicó a los restauranteros que este estudio sería costeado por el Consejo y que ellos no tendrían ningún cargo por este concepto, presentando acto seguido al Consultor quien explicó la metodología a seguir y los objetivos de este estudio. Los restauranteros expusieron en forma explícita y detallada los problemas a los que se enfrentan diariamente resumiendo los siguiente como lo de mayor trascendencia:

- Falta de estacionamiento suficiente y ubicado equitativamente para que los visitantes se distribuyan y accesen en forma expedita a los restaurantes, ya que ninguno cumple con los requerimientos mínimos reglamentarios, es mas ninguno tiene.
- Falta de atención y control por parte de las autoridades, ya que están en tierra de nadie, si tomamos en cuenta que los servicios y obras de urbanización e imagen urbana con que cuentan, los han costeado entre los restauranteros más antiguos (la mayoría), disfrutando y usufructuando los allegados recientes y los disidentes, los beneficios de estas obras y servicios así como de la plusvalía turística que la langosta estilo Puerto Nuevo le dan al lugar sin aportar ningún esfuerzo, como es el caso de la proliferación de curiosidades y restaurantes nuevos en el lugar y en el corredor turístico Rosarito-Popotla-Puerto Nuevo.
- Falta de Seguridad y Vigilancia, ya que no existe la presencia constante de policía preventiva o de tránsito, para vigilar a un sin numero de personas ajenas a los negocios del sitio, que tienen una actividad dudosa de acarreadores y cuidadores de estacionamiento en la vía publica, que ocasionan disgusto entre los visitantes, y problemas de abuso de menores y drogadicción.
- Los propietarios de restaurantes manifestaron la renuencia de la mayoría, a realizar obras de remodelación o unificación de criterios en fachadas de los edificios existentes, solo consideran oportuno la regeneración de la vía publica y del mobiliario urbano, así como de la urgencia de la solución del estacionamiento.
- En cuanto a los antecedentes, estudios realizados y cartografía del lugar que obra en poder de algunos restauranteros, se acordó que la proporcionarían a través de la Ocean. Rosa María Plasencia D. a mas tardar el miércoles 26 del presente.

1.2.- Estructura Metodológica Propuesta.-

El presente estudio forma parte de una amplia estrategia de desarrollo urbano y turístico para el municipio de Playas de Rosarito. Esta estrategia consta de tres etapas generales de acciones: la Etapa de Antecedentes de Planeación, que consistió en la elaboración de instrumentos de planeación tales como el programa regional del COCOTREN, el municipal de desarrollo urbano y el PDUCP; la Etapa de Planeación, en donde se incluye este estudio, que establece la posibilidad de desarrollar proyectos urbanos detonadores en el municipio y centro de población, y; la Etapa de Realización que alimentará este estudio al culminar programas parciales, proyectos ejecutivos y obras.

La Etapa de Prefactibilidad en la que se incluye este estudio, se estructura en cuatro: Preliminares y Diagnóstico, Esquemas de Desarrollo, Proyectos Estratégicos, Prefactibilidad.

La Fase I de Preliminares y Diagnóstico, se apoya en la metodología de Programas Parciales en el sentido de que atiende a los aspectos de recopilación de información documental y de campo, así como aspectos analíticos en rubros tales como Medio Natural, Aspectos Socioeconómicos, Suelo Urbano, Imagen Urbana, Medio Ambiente, Vialidad e Infraestructura. Este desglose de temas y sus contenidos obedecen a los objetivos del estudio para el sustento de proyectos urbanos estratégicos y prefactibilidad financiera, de ahí la implementación de un levantamiento detallado de usos de suelo, giros y ocupación de predios, para la identificación de terrenos disponibles, demanda de estacionamiento e identificación de zonas homogéneas de ocupación; identificación del perfil del visitante y niveles socioeconómicos de la población de la zona y capacidad financiera de la misma; identificación de zonas homogéneas en cuanto a usos, imagen urbana y niveles de servicio.

La Fase II se refiere a la definición de esquemas generales de usos de suelo para las zonas turísticas de Rosarito y Puerto Nuevo, las cuales incluirán la zonificación primaria y secundaria de usos del suelo, en congruencia con los programas de otros niveles de planeación mencionados.

La Fase III corresponde al desarrollo de proyectos estratégicos que como tales se desprenden del Programa de Desarrollo Urbano de Centro de Población de Playas de Rosarito 200-2020, a nivel de anteproyecto, para los cuales se profundizarán ciertos análisis de los rubros contenidos en la Fase de Diagnóstico para precisar información necesaria para definir los programas arquitectónicos de cada proyecto.

La Fase IV de prefactibilidad integra elementos de las metodologías de análisis de factibilidad financiera y estudios de costo-beneficio para determinar la rentabilidad y viabilidad de cada uno de los proyectos estratégicos planteados en este estudio.

Los resultados de este estudio se podrán enlazar a una cuarta fase posterior, la cual podrá complementar un Programa Parcial tomando como base los diagnósticos realizados y sus conclusiones; los proyectos estratégicos desarrollados darán pie para la conclusión de proyectos ejecutivos y; el análisis de prefactibilidad dará las bases para la gestión de recursos la promoción de los proyectos y la realización de las obras.

El proceso metodológico a seguir para la realización de este estudio y sus ligas posteriores se presentan en el siguiente diagrama:

-Cuadro de Estructura Metodológica del Estudio.

1.3.- Delimitación de las áreas de estudio.- Tomando en cuenta que las áreas incluidas en este estudio no están físicamente juntas, se establecieron dos áreas de estudio que para efecto del levantamiento denominaremos a una **Sector Centro**, y a la otra **Puerto Nuevo**, por lo que las descripciones y resultados estarán redactadas por separado.

(ver plano Ubicación en el Contexto Regional, REP-CR01).

A).- Sector Centro: El área de estudio propuesta para el levantamiento de este sector corresponde a la totalidad del **Barrio I.1** que se encuentra ubicado dentro del **Distrito I**, y una parte del **Barrio III.1** del **Distrito III**, áreas que para efecto de este estudio denominaremos Sector Centro y que en el apartado de acciones de planeación del PDUCP Playas de Rosarito 2000-2020 se especifica como Zona Centro, teniendo este sector una forma básica formada por dos trapecios que unidos tiene un lado mayor al norte, con una dimensión aproximada de 1,747 mts., un lado menor al sur con 450 mts., y una longitud aproximada de 4,076 mts.

Cuenta con una superficie de 415.7434 has. y comprende 283 manzanas, sus límites son: al oeste el Océano Pacífico, al Este la Carretera Escénica Tijuana-Ensenada (incluyendo al Fracc. Villa Turística), el Arroyo Rosarito al Sur y los terrenos de CFE al Norte, debido a que la importancia turística de la ciudad se ha desarrollado en el área cercana a la playa y a lo largo del Blvr. Benito Juárez, para efecto exclusivamente de este levantamiento, se dividió el área de estudio en tres zonas; la **Zona Turística**, la **Zona Residencial** en las cuales se distingue *Corredor Urbano Benito Juárez* aunque que forma parte de la dos anteriores, y una tercera constituida por la **Zona Centro de Gobierno**, teniendo estas tres zonas un nivel distinto de profundidad en los datos levantados de acuerdo a las necesidades de información de los proyectos ubicados en cada una de las áreas, por lo que esta sectorización también

obedece a la delimitación de las áreas de impacto probable donde se llevarían a cabo los proyectos estratégicos incluidos en los alcances de este estudio, y a las zonas homogéneas preliminares detectadas en el análisis previo de los usos de suelo existentes, así como a la importancia que se advierte de acuerdo a su ubicación, dicha sectorización podrá cambiar de acuerdo a los resultados que arroje el diagnóstico urbano motivo de estos trabajos.

- **Zona Turística de Servicios:** Delimitada al norte por la Calle Ebano y colindando con terrenos del fraccionamiento Plaza del Sol, al sur por el Arroyo Rosarito, incluyendo la zona de playa al oeste y la Autopista escénica Tijuana-Ensenada al este, comprende 96 manzanas con una superficie bruta de 118.6645 Has., que incluye parte del corredor comercial del Blvr. Benito Juárez, compuesta por las siguientes cinco colonias: Rosarito Shores, Playas de Rosarito, Centro Playas, Centro Carretera y Magisterial.
- **Zona Residencial Turística:** Comprende 176 manzanas, y esta delimitada al Norte por los terrenos de CFE, al sur por la Av. Ebano de la col Centro Carretera, al Este por la Autopista Escénica Tijuana-Ensenada, y al Oeste la playa del Océano Pacífico, contando esta zona con una superficie de 274.2636 Has. que incluyen al igual que la zona anterior parte del corredor comercial del Blvr. Benito Juárez, compuesta por las siguientes 22 colonias: Basso, Quinta Plaza, Reserva San Fernando, Quintas del Mar, Obrera, Anexa Obrera, Mexicali, Villa del Mar, Cervera Kirikiades, Tijuana, Los Ángeles, Miramar, Lienzo Charro, Condominios PEMEX, Hacienda Villafloresta, Villa Turística Poniente, Machado Norte, Rosarito Oeste, López Gutiérrez, Predios Urbanos Rosarito, Machado Sur, y Plaza del Sol.

El Corredor Urbano Benito Juárez, es una zona diferenciada pero incluida en la superficie de las dos zonas anteriores, incluye 23.2535 Has. dentro de la Zona Turística y 40.0752 Has. en la Zona Residencial, sumando un total de 63.3287 Has. e impactando a 201 lotes que colindan con el Blvr. Benito Juárez, en una longitud de 4,050.50 ml, desde los terrenos de CFE, hasta el Arroyo Rosarito.

- **Zona Centro de Gobierno:** Esta zona corresponde de acuerdo a la estructura urbana propuesta por el PDUCP Playas de Rosarito 200-2020 al Barrio III.1 del Distrito III, en donde se localiza el Centro Urbano para la ciudad, esta compuesta por 11 manzanas de la parte este del fraccionamiento en proceso de autorización “ Villa Turística”, cuenta con una superficie de 22.8153 Has y colinda al norte y al este con la Colonia Constitución, al sur con la Colonia Rancho Chulavista, y al oeste con la autopista Tijuana-Ensenada.

(ver plano Delimitación y Sectorización del Área de Estudio Sector Centro, REP-SC02)

Plano REP-CR01.- Ubicación en el Contexto Regional.

Plano REP-SC02.- Delimitación y Sectorización del Area de Estudio Sector Centro.

B).- Puerto Nuevo: Esta localidad esta ubicada a 16 Kms. del centro de población de Playas de Rosarito, sobre la carretera libre a Ensenada, forma parte del Corredor Turístico Tijuana-Ensenada, colinda con desarrollos o campos turísticos tales como El Pescador, Marbella, Mar de Puerto Nuevo, The Grand Baja Resort, etc. y está compuesto por una traza ortogonal de una serie de cuatro manzanas que se desarrollan paralelamente a la carretera libre Rosarito-Ensenada y que están confinadas a su vez por tres manzanas alargadas perimetrales a las anteriores sumando un total de siete manzanas donde la actividades principales son el Comercio y Servicios Turísticos de restaurantes de pescados y mariscos con la predominante venta de langosta estilo Puerto Nuevo.

El área en estudio esta compuesta por tres polígonos¹ que se denominan como Polígono No. 1, Polígono No. 2, y Polígono No. 3, que entre los tres tienen una superficie en estudio de 11.1668 Has., con una forma trapezoidal en lo general, con una colindancia al este con la carretera libre en 571.88 mts., al sur con el desarrollo turístico The Grand Baja Resort en 208.24 mts., con el Océano Pacifico al oeste en 279.81 mts., y al noroeste colinda con el desarrollo turístico “El Pescador” en 406.47 mts., siendo la descripción particular de cada polígono la que a continuación se describe:

Polígono No. 1: Terreno rústico ubicado al extremo norte del área de estudio con una superficie de 2.2616 Has., tiene forma de triángulo y su lado oriente colinda con la carretera libre en 209.39 mts., su lado sur en 209.38 mts. colinda con el polígono No. 2, conocido como Puerto Nuevo, y su lado noroeste colinda con el desarrollo turístico “El Pescador”, en 285.19 mts. Este predio particular, tiene una superficie sensiblemente plana por donde cruzan escurrimientos pluviales que limitan su superficie aprovechable la cual se utiliza en fines de semana como estacionamiento improvisado.

Polígono No. 2: Se refiere prácticamente a la zona ocupada por los restaurantes de Puerto Nuevo ubicado al centro del área de estudio con una superficie de 4.8008 Has., tiene forma de pentágono un poco irregular donde su lado este, colinda con la carretera libre en 188.49 mts., su lado sur en 252.92 mts. colinda con el polígono No. 3, sus lados oeste colindan con el Océano Pacifico en 91.81 y 121.28 mts., teniendo por ultimo una colindancia en 209.38 mts. al norte con el Polígono No. 1. Este predio tiene también una superficie sensiblemente plana, ya urbanizado y con una pendiente ligera hacia el mar teniendo su punto mas bajo en el vértice sureste.

Polígono No. 3: Terreno rústico ubicado al extremo norte del área de estudio con una superficie de 4.1044 Has., tiene forma rectangular y su lado oriente colinda con la carretera libre en 174.09 mts., su lado sur en 208.24 mts. colinda con el desarrollo turístico The Grand Baja Resort, al oeste en 188.01 mts. con el Océano Pacifico y al norte en 252.92 mts., colinda con el Polígono No 2, o sea con el área ocupada de Puerto Nuevo. Este terreno esta libre parcialmente ya que en la colindancia con la carretera libre se edificaron unos locales comerciales que dejaron un acceso a esta reserva y otras edificaciones abandonadas algunas que funcionan como restaurantes. Este polígono cuenta con una topografía regular, con plataformas de desnivel realizadas para un proyecto de desarrollo anterior que quedó inconcluso, el cual se utiliza en ocasiones también como estacionamiento para Puerto Nuevo.

(ver plano Delimitación y Sectorización del Área de Estudio Puerto Nuevo, REP-PN03)

¹ Para efectos del diagnóstico se definieron tres polígonos de acuerdo a la ocupación observada en el área de estudio de Puerto Nuevo, por lo tanto, los polígonos no tienen relación con límites catastrales o de propiedad.

Plano REP-PN03.- Delimitación y Sectorización del Area de Estudio Puerto Nuevo.

1.4.- Reconocimiento y Levantamientos de Campo.- Con el objeto de identificar la problemática urbana actual de la Zona Turística y Puerto Nuevo en Playas de Rosarito B.C., y en virtud de que el nivel de información disponible tanto en las dependencias relacionadas como en los documentos del PDUCP de Playas de Rosarito vigente, no cubría

las necesidades de precisión y tipo de datos requeridos para un estudio de prefactibilidad de las características del que hoy nos atañe, fue necesario realizar levantamientos físicos de los distintos componentes urbanos de dichas zonas, tales como los usos del suelo, la ocupación del mismo, las tipologías de las construcciones, los niveles del servicio, la utilización del suelo, etc., las estrategias para la realización de estos levantamientos se plantearon basados en el análisis previo de la información documental, cartográfica y de las fotografías aéreas proporcionadas por la Dirección de Desarrollo Urbano del H. II Ayuntamiento de Playas de Rosarito.

1.4.1.- Proceso de levantamiento.-

Para el levantamiento de campo se llevaron a cabo procedimientos diferentes en la Zona **Centro** al de **Puerto Nuevo**, ya que los distintos niveles de información inicial, fueron dispares:

En el caso de la **Zona Centro**, se llevó a cabo un análisis preliminar para ubicar los distintos sectores en la ciudad que por su importancia, y de acuerdo a los usos de suelo existentes en el PDUCP de Playas de Rosarito vigente, fueran determinantes para la realización de nuestro levantamiento, y en función de que se cuenta con cartografía y padrón catastral, se sectorizó el área en subzonas, después se procedió a elaborar un formato con base en el padrón catastral para recabar la información de campo en cuadros y planos de estas subzonas, en los que se consideran aspectos de información catastral (colonia, numero de manzana y lote), así como aspectos de uso, ocupación y utilización del suelo, destino de las construcciones, el estado de las mismas o su tipología en lo referente a las viviendas, así también se observó el nivel de servicios que presenta cada una de estas zonas y en lo concerniente a de los destinos distintos a la habitación se incluyó un análisis de los estacionamientos.

Debido a la extensión de esta área de estudio y al grado de detalle que se requería para los proyectos ubicados en la zona turística y en la del corredor urbano Blvr. Benito Juárez, se procedió a distribuirlas en grupos de manzanas que fueron levantadas por cuatro técnicos de la firma consultora, durante un periodo de seis días de martes a domingo, en los que se cubrieron las situaciones de fin de semana y de entre semana.

En el caso de **Puerto Nuevo**, el levantamiento de la zona comercial y habitacional se realizo con dos técnicos durante un día (en Sábado) ya que las características de operación normal son las de fin de semana, y debido a que se necesitaba recabar una mayor cantidad de información al no contar con cartografía base ni un padrón; la metodología que se siguió para levantar esta zona presenta ciertas variantes con respecto a la zona centro, y se partió de la interpretación de una fotografía aérea del contexto del año 2001, pero debido a que las propiedades gráficas de ese vuelo en cuanto a su resolución, la hacen ilegible y demasiado general, se optó por esquematizar la traza del sitio a partir de una serie de croquis en planta, donde se trazaron los lotes, calles, banquetas y se ubicó mobiliario urbano y pavimentos, realizándose además, una serie de tomas fotográficas que coadyuvarán a completar la información que posteriormente se levantó directamente.

La información levantada en campo en los planos y en los formatos tanto en la Zona Centro como en Puerto Nuevo, se capturó en hojas de calculo en Excel, para procesarla y obtener datos cuantitativos y cualitativos por zonas o por predios según se requiera, así mismo se plasmaron estos datos en planos de archivos de Autocad versión 2000, para su utilización en el diagnostico urbano.

1.4.2.- Reporte de observación por Zonas:

A.- Sector Centro:



A.1.- Zona Turística y de Servicios:

En el área sur de esta zona predomina el uso comercial y de servicios turísticos, los edificios son en su mayoría de dos o más niveles, es aquí donde se encuentran establecimientos de entretenimiento tales como Iggy's club, Papas & Beer y Señor Frogs, de igual manera se encuentran hoteles como el "Festival Plaza" y el "Hotel Rosarito", dos de los hoteles más grandes y representativos de la ciudad, donde por consecuencia se constituye en la zona con mayor afluencia turística.

La mayoría del turismo que visita la zona lo hace a pie, lo que hace que el problema más notorio sean los inadecuados andadores peatonales que no permiten un recorrido adecuado de la zona, tampoco están equipadas con rampas y cambio de textura para personas con capacidades diferentes, y en algunas secciones no se cuenta con pavimento o banquetas, siendo notorio como un problema la inadecuada canalización del flujo vehicular local el cual se mezcla con el flujo turístico en el Blvr. Benito Juárez, creando un ambiente hostil para el cruce peatonal turístico.

La presencia de un mercado de curiosidades hace ver a esta zona con vida y movimiento, pero se vuelve al problema de los andadores peatonales, debido a que la gran mayoría de los locatarios comienzan a invadir la vía pública, donde la problemática del estacionamiento es evidente, sólo alrededor del 10% de las construcciones cuenta con estacionamiento propio y el resto utiliza la vía pública para tal efecto.

En el límite norte de esta zona los usos de suelo predominantes son el habitacional y el comercial con el mayor porcentaje de lotes, siguiendo en menor proporción el uso habitacional turístico además, debido a que aun se encuentran en este sector las oficinas de la Presidencia Municipal se advierten algunos lotes con el uso de suelo de Equipamiento Público.

El suelo se encuentra ocupado al 95% de su capacidad y la mayoría de las construcciones son de un nivel, con la excepción de algunos locales comerciales, oficinas y casas habitación.

El problema de imagen urbana es latente ya que por ejemplo, las oficinas municipales de Sindicatura tienen una especie de taller mecánico para las unidades de la Policía Municipal. y Obras Públicas el cual da una imagen de abandono a esa zona, resultando esto irónico ya que las oficinas de PROFEPA están a un costado de sindicatura. El mobiliario urbano esta presente en casetas de teléfonos públicos y botes para la basura, las bancas para el descanso de los peatones solo existen en el parque adjunto a la presidencia y se encuentran en mal estado, el parque contiguo no tiene área verde, las bancas están en mal estado y los juegos infantiles están deteriorados, en general el estado de las banquetas en esta zona es malo, en algunos casos solo cuentan con el cordón delimitante y en otros no se advierte el limite entre banqueta y área del lote ,en el caso de las banquetas que están sobre el bulevar, son muy amplias y en algunos casos cuentan con vegetación, pero el cambio de texturas y niveles las hace difíciles de transitar.

La mayoría de las calles se encuentran pavimentadas o empedradas y en algunas se estaban realizando trabajos de mejoramiento de CESPT, considerándose el nivel de servicios en esta zona se considera alto ya que se advirtió la presencia de postes de energía eléctrica, registros de agua potable y drenaje, líneas telefónicas y pavimento.



A.2.- Zona Residencial Turística:

Esta zona fue levantada de una manera más general, se analizó cual era el uso de suelo predominante que en este caso es el habitacional, con algunos lotes de uso habitacional turístico en las áreas cercanas a la playa, la ocupación del suelo se encontraba a un 90% de su capacidad y los niveles de la construcción eran en su mayoría de un nivel, la topología de vivienda observada variaba de media con algunos ejemplos de topología residencial, pero el

problema mas evidente en esta zona es la ubicación del “tianguis” los domingos sobre la Av. Lázaro Cárdenas, ya que el flujo vehicular que se genera sobre el Blvr. Benito Juárez es impresionante y molesto, impidiendo el libre tránsito por varias de las calles de Rosarito requiriendo hasta media hora para recorrer un kilómetro de esta calle, este es un severo problema tanto local como turístico ya que al ser esta vialidad la más importante dentro de la ciudad no es posible que genere un problema tan grande debido a la mala ubicación de un grupo de comerciantes.

Los servicios públicos se pueden catalogar en su mayoría dentro del nivel medio, esto debido principalmente a la falta de pavimento en las calles, a la falta de banquetas y a algunos problemas de agua potable que estaban siendo reparados donde se lograron advertir calles muy transitadas y con problemas de flujo vehicular.

Esta zona muestra un cambio drástico con respecto a la zona turística y de servicios; el uso de suelo que predomina es el habitacional con una tipología de vivienda que oscila entre media y baja, se presenta además el uso comercial, solo que en esta zona el tipo de comercio es local y el estado de sus construcciones puede ser desde bueno hasta malo (talleres mecánicos), debido a la alta presencia habitacional se localizan algunos lotes ocupados con equipamiento publico, como son las primarias, secundarias, jardines de niños y la preparatoria, así como de una unidad de medicina familiar y el hospital de la cruz roja.

El suelo en esta zona se encuentra ocupado en su gran mayoría y las construcciones son generalmente de un nivel aunque también se presentan construcciones de dos niveles en menor medida y debido a que el atractivo turístico ya no es tan intenso en esta zona, la calidad de las banquetas es muy mala, en muchos casos estas no tienen concreto y solo están delimitadas por el cordón, conteniendo tierra, basura y plantas silvestres; la presencia de postes y cables de teléfono y eléctricos dan una imagen deteriorada del contexto, el mobiliario urbano se hace presente solo por medio de casetas telefónicas las cuales no son abundantes y en muchos casos no cuentan con el teléfono.



A.3.- Zona Corredor Urbano Bulevar Benito Juárez:

El corredor comercial y de servicios que existe a lo largo del Blvr. Benito Juárez forma parte tanto de la Zona Turística como de la Residencial ambas del Sector Centro y es necesario mencionar que a medida que los comercios y servicios turísticos ubicados al sur del corredor se van alejando hacia el norte de la zona turística, el giro de los mismos se vuelve más local o sea urbano, con excepción de algunas casas de manufactura de muebles; el uso comercial y de servicios es constante a lo largo del corredor, pero el uso de suelo cambia en la parte trasera de los lotes colindantes con el Bulevar siendo predominante en esos casos el uso habitacional, también a medida que se analizó hacia el norte de esta zona se observaron mas lotes baldíos y menos calles pavimentadas.

Las construcciones son de dos niveles en las áreas comerciales del corredor, y por lo general están en buen estado, y las habitacionales son de uno o dos niveles con una tipología de vivienda variable entre media y baja.

La calidad de las banquetas en este corredor deja mucho que desear, debido a que en una misma manzana se presentan diferencias de niveles y de texturas en pisos, haciéndolo muy difícil de circular para algunos sectores de la población (local y turística), el mobiliario urbano es representado por algunos botes de la basura colocados esporádicamente a lo

largo de este andador y por bancas de no muy buen estado e imagen que sirven principalmente a la población urbana local para esperar al transporte público, en el área de las casas de muebles rústicos y de curiosidades se apreció la invasión de las banquetas con algunos de los productos que ahí se venden.

En la zona del corredor se aprecia un nivel de servicios variable entre alto y medio y sólo algunas de las vialidades que desembocan en el Blvr. Benito Juárez están pavimentadas. Los estacionamientos se manejan en algunos casos como exclusivos pero siempre ubicados en la vía pública.



B).- Puerto Nuevo:

En el sitio que denominaremos Polígono No 2, predomina considerablemente el uso comercial y de servicios destacando dos destinos, el de restaurantes turísticos (pescados y mariscos) en un primer plano, y las denominadas tiendas de curiosidades o *curios* donde se ofertan artesanías mexicanas en un segundo término, mientras que el uso habitacional queda en tercer lugar. En cuanto a ocupación del suelo se puede considerar, de casi el 100%, mientras que en la utilización del suelo se observa un predominio de edificaciones de dos niveles, existiendo un buen número de comercios que se desarrollan en tres niveles, se advierte también, aunque en un número reducido, particularmente restaurantes de mariscos en cuatro niveles.

Lo que se puede decir en cuanto a la imagen urbana es, en términos generales, que el conjunto se va degradando visualmente, es decir, el área próxima al acceso está en muy buenas condiciones, cuenta con banquetas amplias, un módulo de información para el turista, las edificaciones y los pavimentos están un buen estado; mientras que en el extremo poniente de la zona, en dirección al mar, la imagen se ve deteriorada considerablemente, las banquetas, si existen, se encuentran en mal estado o están invadidas por mobiliario, anuncios publicitarios o vegetación, además se logra vislumbrar vivienda precaria.

En síntesis, la principal problemática de la zona está relacionada con el estacionamiento, el acceso de la carretera, la circulación, la sección de las banquetas y de las calles, aunado con el tráfico vehicular que dificulta el tránsito de los peatones debido al volumen de la afluencia, que toman como senda la calle propiamente dicha, siendo el mayor caso de incidencia de estos problemas en los fines de semana, siendo tales situaciones agravadas o provocadas por la falta de vigilancia y control por parte de las autoridades, tanto de aspectos del control urbano, seguridad pública, y servicios públicos.

1.4.3.- Integración Cartográfica del Levantamiento:

Justificación: Con el objeto de contar con un instrumento de consulta lo más apegado posible a la situación actual del Sector Centro y Puerto Nuevo en el municipio de Playas de Rosarito, se solicitó la información cartográfica de catastro existente en el ayuntamiento para su revisión; de acuerdo con el material recabado se detectó que en Puerto Nuevo no existe información catastral, y en el Sector Centro se identificaron severas irregularidades e incongruencias en cuanto a las observaciones hechas en campo y la información digitalizada, así mismo se detectaron problemas con el sistema de dibujo utilizado para integrar la cartografía catastral que no permite identificar características de dimensión o superficie por predio, manzana, o Edificaciones, por esta razón y con el propósito de que los datos utilizados para este estudio y los resultados del mismo fueran veraces y realmente sirvieran de insumo a un inminente Programa Parcial para estas zonas, se procedió a realizar la actualización e integración de la cartografía proporcionada del Sector Centro y la elaboración de una cartografía preliminar para

Puerto Nuevo, a las cuales se les complemento con todos aquellos datos obtenidos durante los levantamientos de estas zonas.

Sector Centro.- En la primera información proporcionada por el ayuntamiento se detectó la incongruencia en la digitalización de la cartografía, así como la falta de claves catastrales y numeración actualizada de los lotes, convirtiéndose esto último en un obstáculo para la integración de un padrón confiable y definitivo ya que, al obtener la información que contenía el registro de catastro, se advirtieron algunas irregularidades que hicieron mas lento el proceso.

Problemática: Las principales irregularidades advertidas dentro de la información catastral enviada fueron las siguientes:

- Información referente a la subdivisión de lotes existentes no actualizada.
- Información referente a la fusión de lotes existentes no actualizada.
- Ausencia de construcciones en varios de los lotes contenidos en plano digitalizado de cartografía; así como la presencia de muchas construcciones digitalizadas que en campo no existen.
- Registro catastral incompleto: muchas de las manzanas digitalizadas no contaban con ninguna clave catastral.

En una primera etapa se realizó la depuración de la cartografía recibida para tomarla como base para nuestro levantamiento de campo, esta depuración consistió en editar las líneas de dibujo de las manzanas, los lotes y las construcciones ya que muchas venían repetidas 2 o 3 veces y encimadas unas sobre otras, además se eliminaron varios objetos que estaban dibujados aunque no presentaran congruencia con el resto del plano y que estaban ocasionando que el archivo digitalizado fuera muy grande y difícil de trabajarlo.

Proceso de Integración: Para solucionar el problema de las subdivisiones no actualizadas se recurrió a la integración de los nuevos lotes por medio de la actualización de la lotificación con la asignación de nuevas claves catastrales y asegurarse de que dichas claves no coincidieran con las ya existentes. Este problema se presentó con mayor frecuencia en la colonia Centro Carretera, Magisterial y Centro Playas.

En el caso de la fusión de varios lotes para integrar uno solo se recurrió a la eliminación de las subdivisiones que ya no eran vigentes, si uno o más de los lotes fusionados contaba con clave catastral se respetaba la de menor numeración entre ellos eliminando las restantes. Este caso se observó en un numero mayor que el de la subdivisión de lotes pero se presentó tanto en la zona turística como en la zona del corredor urbano.

Otro problema advertido durante el levantamiento de campo y que no fue congruente con la cartografía digitalizada fue la presencia de construcciones en algunos lotes que en el plano eran especificados como baldíos, al momento de integrar la cartografía se procedió a dibujar estas nuevas construcciones lo mas apegado posible a la realidad para poder obtener de la misma manera datos congruentes con lo levantado, asimismo se advirtió la ausencia o demolición de construcciones que si aparecía digitalizadas en el plano de cartografía original. El problema de las construcciones fue constante en toda la zona de levantamiento.

Finalmente, la información catastral que se recibió por parte del ayuntamiento contenía varias manzanas que no contaban con ninguna clave y en esos casos, se tuvo que proponer el registro completo de las mismas; esta irregularidad se presentó en la zona norte del corredor urbano y en algunas manzanas de la colonia Basso y Predios Urbanos Rosarito.

De acuerdo a las observaciones realizadas y a las modificaciones hechas con base en las mismas se arrojaron los siguientes resultados:

- Manzanas levantadas: **139**
- Lotes Levantados: **804**
- Claves Propuestas para complementar el padrón: **161**
- Claves Eliminadas del padrón base: **57**

Al mismo tiempo que eran realizadas estas correcciones se procedía a digitalizar la nueva cartografía la cual incluye además de la información ya proporcionada la definición de las manzanas de acuerdo al levantamiento de campo, la distribución de los lotes y el uso de suelo actual por lote, así como las construcciones ya definidas y con un sombreado para identificar el número de niveles con el que cuenta en el caso de las construcciones de mas de un nivel, a la par de estas correcciones en plano se elaboró un padrón con registros catastrales por manzana y lote que contiene datos sobre las superficies por usos de suelo, superficies y niveles de construcción por lote.

Puerto Nuevo.- En el caso de Puerto Nuevo el proceso de integración cartográfica incluyó, además de lo mencionado anteriormente para el sector centro, la elaboración y digitalización de una cartografía preliminar con medidas no muy precisas con trazo de todas las manzanas y lotes incluidos dentro del polígono No. 2 así como la propuesta de las claves catastrales debido a que no se recibió información de esta zona por parte del ayuntamiento.

Problemática: Las principales irregularidades advertidas dentro de la información catastral enviada fueron las siguientes:

- No existe cartografía de Puerto Nuevo.
- No existe información referente a la Lotificación, subdivisión o fusión de lotes existentes.
- No existe levantamiento de construcciones existentes ni en impresiones, ni digitalizada.
- No existe registro o padrón catastral con datos cartográficos como clave, taza, superficies de lotes y construcciones, etc.

Proceso de Integración: Para solucionar el de falta de datos cartográficos se procedió a realizar un levantamiento muy general de calles, manzanas, lotes y edificaciones existentes para que junto con la información levantada de usos, destinos y calidad de las construcciones, se procedió a digitalizar la información referida con el apoyo de una fotografía aérea a escala muy grande que sirvió solo como referencia. Además se realizo la asignación de claves catastrales y se elaboró un padrón donde se vertieron todos los datos recabados de los siguientes apartados:

- Manzanas levantadas: **8**
- Lotes Levantados: **123**
- Claves Propuestas para complementar el padrón: **123**
- Claves Eliminadas del padrón base: **00**

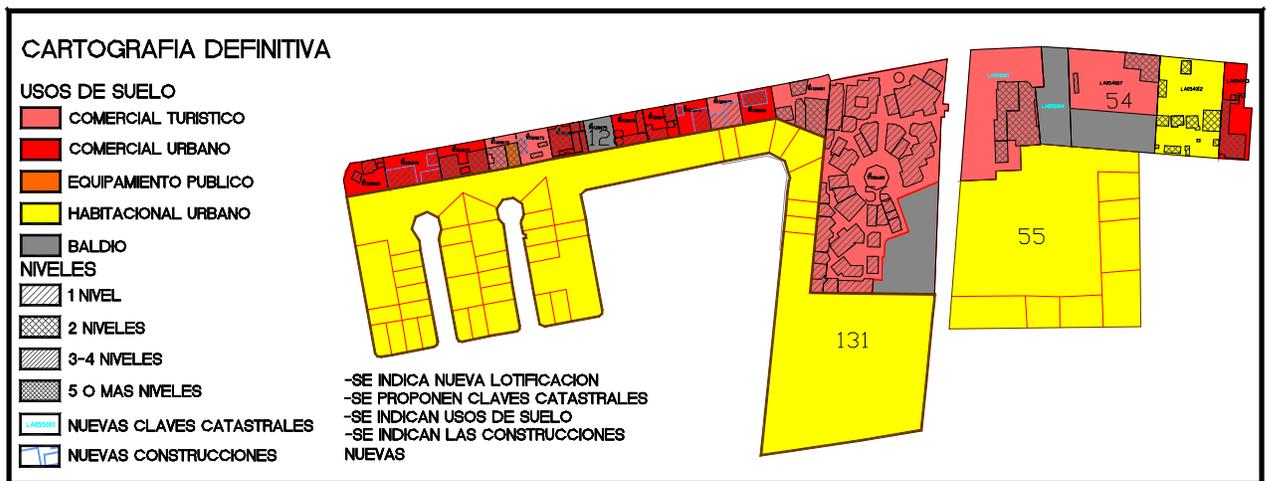
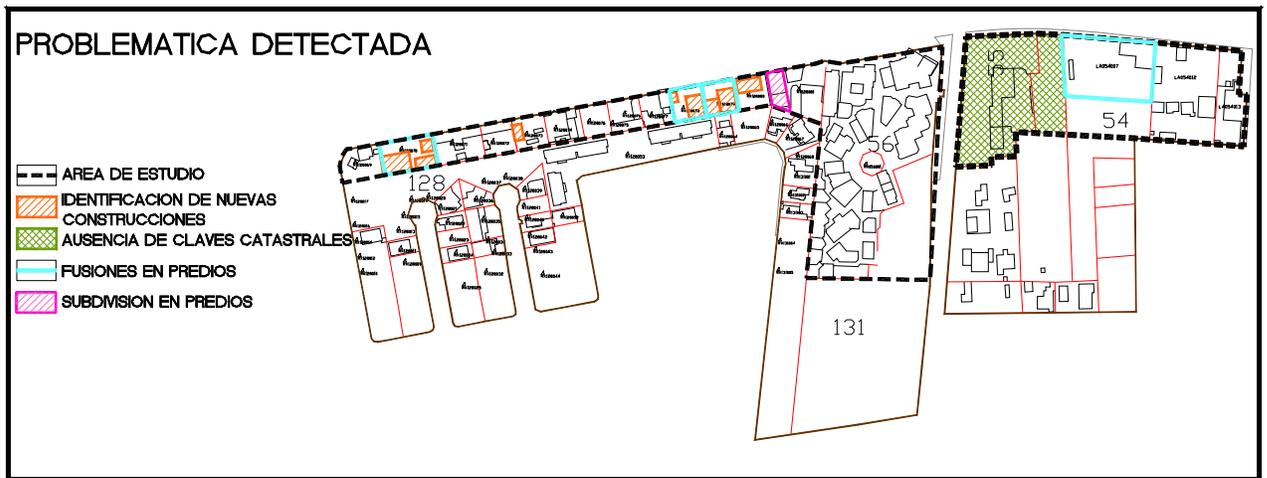
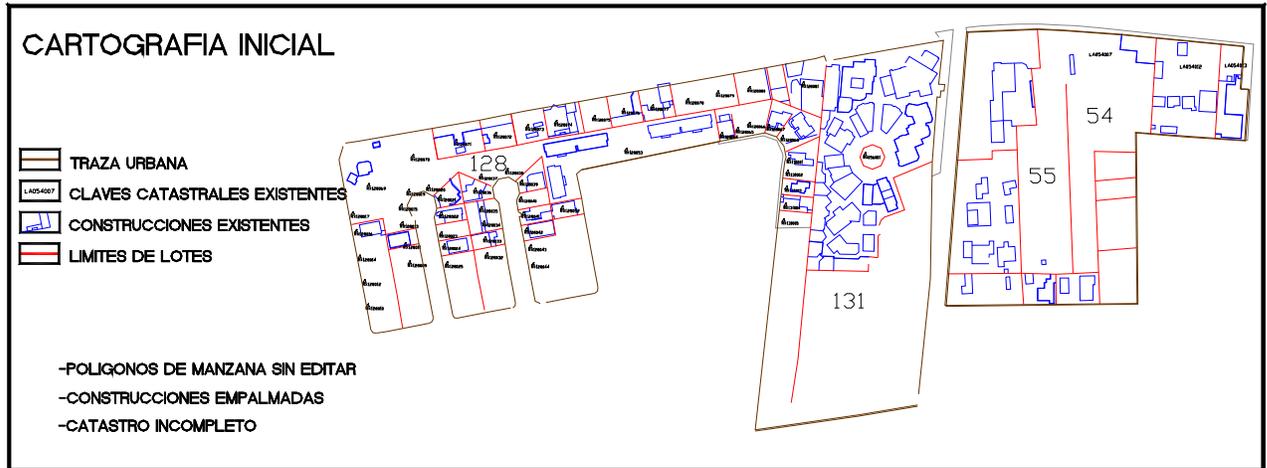
Al mismo tiempo que se procedía a digitalizar la cartografía la cual incluye además de la información ya proporcionada la definición de las manzanas de acuerdo al levantamiento de campo, la distribución de los lotes y el uso de suelo actual por lote, así como las construcciones ya definidas y con un sombreado para identificar el número de niveles con el que cuenta en el caso de las construcciones de mas de un nivel, a la par se elaboró el padrón con registros catastrales por manzana y lote que contiene datos sobre las superficies por usos de suelo, superficies y niveles de construcción por lote para Puerto Nuevo.

De acuerdo a la expuesto en este apartado de integración cartográfica podemos decir que se obtuvieron unos instrumentos de consulta cuya información está mas apegada a la realidad y que permitirá una mayor veracidad en los datos contenidos en este Estudio de Prefactibilidad, y será también un instrumento de trabajo tanto para la actualización del catastro de estas zonas, como para los diagnósticos urbanos de los necesarios programas Parciales de cada una de esta Zonas.

Para efecto de mostrar gráficamente el trabajo desarrollado y los problemas con la cartografía mencionados anteriormente, se muestra un ejemplo del trabajo realizado ubicado en el sector centro en la siguiente gráfica:

(ver planos de Integración y Actualización de Cartografía)

Ejemplo de Integración y Actualización de Cartografía.





2.- DIAGNOSTICO URBANO PRELIMINAR.-

Los elementos incluidos en el presente diagnóstico están referidos, de acuerdo a los objetivos de este estudio, a identificar las condiciones de integración, soporte e instrumentación de los proyectos estratégicos planteados para las zonas turísticas de Rosarito y Puerto Nuevo. Gran parte de estos elementos tienen que ver con el medio físico transformado, en la medida en que otros rubros como los aspectos naturales y socioeconómicos serán referidos al contenido de los programas de desarrollo urbano vigentes.

Como se plantea en los estudios preliminares, los diagnósticos urbanos se realizan por separado la zona de Rosarito de la de Puerto Nuevo, en la medida en que difieren las fuentes y niveles de información con que se cuenta en cada una de ellas.

2.1.- Diagnostico del Sector Centro y Zona Centro de Gobierno.

El contenido de este diagnóstico está referido a las características del medio natural y transformado que conforman de manera general a la zona turística de la ciudad de Playas de Rosarito. Este diagnóstico identifica a nivel general tres grandes zonas que conforman el área de estudio: Turística, Residencial y Centro de Gobierno, las cuales son evaluadas en sus dinámicas particulares en la integración del diagnóstico. Cabe mencionar que el diagnóstico es desarrollado a dos niveles de acuerdo a la información procesada: nivel de área de estudio que tiene como fuente principal el PDUCP de Rosarito; y a nivel de la zona turística soportado por el levantamiento de usos de suelo realizado como parte de este estudio, adicionalmente, cada proyecto estratégico presentará un análisis mas detallado correspondiente a su propia área de aplicación, y al tipo de proyecto de que se trate.

2.1.1.- Aspectos Socioeconómicos del Sector Centro.-

Los atributos que se diagnostican en este apartado son: el crecimiento de la población, su distribución por grandes grupos de edad, la migración, las características de la Población Económicamente Activa y el desarrollo de actividades comerciales y turísticas.

La información procesada de carácter censal es del periodo 1990-2000 y comprende 6 AGEBS del poblado de Rosarito que corresponden al sector centro. A su vez, este se dividió en dos partes: la zona turística y la zona habitacional que incluye el corredor turístico a lo largo del Bulevar Benito Juárez. *1

2.1.1.1.- Características de la Población.- La dinámica demográfica del Sector Centro de Rosarito en los noventa muestra el siguiente comportamiento: mientras que el centro de población mantiene un crecimiento promedio anual de 8%, el Sector Centro alcanza una tasa de 1% y en la zona turística la tasa se duplica (2%) con respecto al crecimiento de la zona habitacional (.8%), el comportamiento de este sector coincide con otras zonas en el municipio. La población de Poptla, localidad cercana al centro de Rosarito multiplica por doce el número de habitantes en el periodo: de 14 en 1990 a 168 en el 2000, mientras que Puerto Nuevo pierde población en el mismo periodo: de 223 en 1990 a 130 en el 2000.

La dinámica demográfica del Sector esta condicionada a la vocación turística y el carácter flotante de la población, de aquí las bajas tasas de crecimiento y la falta de arraigo de la población. No obstante, debe señalarse la tendencia al crecimiento u arraigo de la población en la zona turística, hecho que coincide con lo observado en Poptla. Esto significa una vitalidad necesaria para instrumentar medidas de rescate y mejoramiento en la zona. *2

En el 2000 la población residente en la Sector Centro alcanza 9,356 habitantes representando 7% del total de la ciudad. La zona turística tiene 3,298 habitantes representando poco mas de la tercera parte (35%) del total de la población del sector y en la zona habitacional residen 6,058 habitantes. (Cuadro 1)

Con el propósito de identificar la magnitud del crecimiento en la zona turística, se muestra el comportamiento de los AGEBS entre 1990 y 2000, con las tasas de crecimiento 1995-2000 y 1990-2000, al observar el periodo 1995-2000 destaca el crecimiento de la zona turística con 2.4% anual. (Cuadro 2)

La ciudad de Rosarito experimenta altos flujos migratorios, en el periodo 1990-2000 el 43% del total de la población nació en la entidad y el resto son migrantes, en la zona turística el comportamiento es similar, aunque en el 2000 el porcentaje de nacidos en la entidad asciende al 46%.

**1 La zona turística es la zona de estudio y el corredor urbano-turístico es zona de influencia, ver plano REP-SC-02 "Delimitación y sectorización del área de estudio 'sector centro' ". Deberá ajustarse el área de los AGEBS contemplados a la superficie del Sector Centro, restándole los porcentajes correspondientes.*

**2 Para proyectar la población habrá que considerar esta tasa como una tendencia real en la zona de estudio y la de 1.1% que es la de la ZT en su conjunto entre 1990 y 2000 como una hipótesis de bajo crecimiento de no instrumentar las medidas de rescate y mejoramiento*

Cuadro 1.- Crecimiento Promedio Anual de la Población. 1990-2000

Zona	1990	1995	2000	TMCA 1995-2000	TMCA 1990-2000
Centro de Población	23,067	37,121	49,178	5.1%	7.9%
Sector Centro	8,347	9,028	9,356	0.6%	1.1%
Zona turística	2,727	2,886	3,298	2.4%	1.9%
Zona Habitacional	5,620	6,142	6,058	-0.2%	0.8%
De la Sector Centro en el Centro de Población	12%	8%	7%		
De la zona turística en el Sector Centro	33%	32%	35%		

Cuadro 2. Distribución de la población por AGEB'S. 1990-2000

Zona	1990	1995	2000	TMCA 1995-2000	TMCA 1990-2000
Centro de Población	23,067	37,121	49,178	5.1%	7.9%
Sector Centro	8,347	9,028	9,356	0.6%	1.1%
Zona turística	2,727	2,886	3,298	2.4%	1.9%
043-3	919	1,381	1,793	4.7%	6.9%
044-9	1,745	1,365	1,212	-2.1%	-3.6%
046-8	63	140	293	14.0%	16.6%
Zona Habitacional	5,620	6,142	6,058	-0.2%	0.8%
028-A	1,843	2,144	1,850	-2.6%	0.0%
035-A	2,365	2,670	2,884	1.4%	2.0%
040-0	1,412	1,328	1,324	-0.1%	-0.6%

Hay otro componente que permite observar las diferencias del comportamiento de la migración reciente a la localidad, en 1990 el 23% del total de los residentes en la zona turística estaban fuera de la entidad en 1985, este porcentaje se reduce al 21% en el 2000. y en Rosarito el porcentaje se reduce del 25 al 19 por ciento, de tal manera que la zona turística recibe un número ligeramente mayor de migrantes que la ciudad en su conjunto según el censo del 2000. (Cuadro 3).

En la composición por edad de la población destacan diferencias importantes, la población de 0-4 años es bastante reducida en la zona turística frente a la ciudad en su conjunto, entre 1990 y 2000 descendió del 11 al 8 por ciento, mientras que en la ciudad se mantiene un porcentaje del 11% en el 2000 para este rango de población, en cambio la fracción que representa la fuerza de trabajo en el 2000, es mayor en la zona turística (54%) que en la ciudad (52%), y en las personas mayores de 65 se observa una situación similar ya que 5% de la población de la zona turística responde a esta característica frente a la ciudad que es del 3%.

Cuadro 3.- Población según lugar de nacimiento y población de 5 años y más según lugar de residencia 1990-2000

Habitantes / Periodo	Centro de Población		Zona Turística	
	absolutos	%	absolutos	%
1990				
• Nacidos en la entidad	10,006	43	1,210	44
• Nacidos fuera de la entidad	12,917	55	1,497	54
• Residentes en la entidad en 1985	14,640	73	1,863	77
• Residentes fuera de la entidad en 1985	5,063	25	562	23
2000				
• Nacidos en la entidad	17,295	43	1,227	46
• Nacidos fuera de la entidad	23,682	57	1,434	54
• Residentes en la entidad en 1995	29,677	81	1,923	79
• Residentes fuera de la entidad en 1995	19,501	19	486	21

Tanto en la ciudad como en la zona turística, la población escolar representa 34% del total, destacando un considerable incremento que se observa en la década, y que va del 20 al 34 por ciento en la zona turística. (Cuadro 4)

Este perfil reafirma el carácter comercial y turístico de la zona y las presiones por los equipamientos de educación básica. En síntesis, en la zona turística de Rosarito residen 248 niños de 0 a 4 años, 1,109 niños en edad escolar entre 5 y 14 años, 1,773 habitantes entre 15 y 64 años y 167 con 65 años y más según el censo del 2000.

Cuadro 4.- Distribución de la población por grandes grupos de edad. 1990-2000. Zona turística de Rosarito

	Total	0-4	5-14	15-64	65 y más
1990	2727	288	553	1,738	148
2000	3298	248	1,109	1,773	167
DISTRIBUCIÓN PORCENTUAL					
1990	100	11	20	64	5
2000	100	8	34	54	5

2.1.1.2.- Características de la Población Económicamente Activa.- La participación de la Población Económicamente Activa respecto del total de la población en la zona turística observa las siguientes características:

Cuadro No. 5.- Población Económicamente Activa del Sector Centro, 2000.-

Conceptos	% Total	% Parcial
• Población de 12 años y más	62%	
• Económicamente Activa	55%	

• Ocupados		99%
• Desocupados		1%
<hr/>		
• Económicamente Inactiva	45%	
• Estudiantes		23%
• Hogar		32%
• Otros		45%

Aunque entre 1990 y 2000 no se registra crecimiento de la PEA si hay cambios cualitativos en su composición como resultado de la consolidación comercial y turística de la zona en cuestión. Como se indica en el cuadro de Población Económicamente Activa de la Zona Turística que se confirma una mayor incorporación de la población al empleo en los últimos diez años, con el descenso de estudiantes y personas dedicadas al hogar y el muy posible traslado de estos segmentos a los económicamente activos.

Gran parte de la población ocupada se dedica a las actividades terciarias y la tendencia se ha fortalecido en los últimos diez años pues en 1990 representaba 65% del total de la población ocupada y en el 2000 el porcentaje asciende al 70%. En cambio en el Centro de Población la participación relativa del sector desciende del 58 al 56 por ciento en el mismo periodo. (Cuadro 5), comportamiento similar sucede cuando se analiza la condición del empleo. Entre 1990 y 2000 se reduce el número de empleados y aumentan los trabajadores por cuenta propia en la zona turística. Del 76 al 67 por ciento en el caso de los primeros y del 14 al 18 por ciento por los segundos. Mientras que en el Centro de Población se mantiene durante la década la siguiente relación: 70% de empleados y 17% de trabajadores por cuenta propia.

Finalmente la transición de uso de suelo y la inestabilidad de la población asentada en la zona se ve confirmada con los bajos niveles de ingreso de una parte significativa de la población. Mientras que 4% de la población ocupada no percibe ingresos en Rosarito, en la zona turística casi la cuarta parte se encuentra en esta situación (23%). Lo mismo sucede con los rangos de 1-2 vsm y 2-5 vsm cuyos porcentajes son de 14 y 43 por ciento respectivamente frente al 17 y 48 por ciento de la ciudad de Rosarito.

Mención aparte merece la población ocupada con más de 5 vsm y que alcanza a la cuarta parte del total en el centro de la Sector Centro, siendo superior esta participación a la ciudad de Rosarito cuyo porcentaje es del 20% para este rango de ingreso. (Cuadro 6)

Cuadro 5A.- Población Económicamente Activa de la Zona turística 1990-2000

Conceptos	1990	2000	TMCA 1990-2000
• Población Total	2,727	3,298	1.9%
• Población de 12 años y más	2,048	2,069	0.1%
• PEA	1,029	1,129	0.9%
• Ocupados	1,011	1,117	1.0%
• Desocupados	18	12	-4.0%
• Población Económicamente Inactiva	876	926	0.6%
• Estudiantes	285	213	-2.9%
• Hogar	506	298	-5.2%
• Otros	85	415	17.2%
• No Especificados	143	14	-20.7%

Cuadro 6.- Población ocupada según sector, condición de actividad y nivel de ingreso en Centro de Población y Zona turística. 2000

	Centro de Población	Zona turística	Centro de Población	Zona turística
PEA Ocupada	15,817	1,117	100%	100%
<i>Por sector de actividad</i>				
• Secundario	5,850	246	37%	22%
• Terciario	8,851	779	56%	70%
<i>Por condición de actividad</i>				
• Empleado o jornalero	1,127	748	70%	67%
• Jornalero o peón	183	8	1%	1%
• Cuenta Propia	2,720	198	17%	18%
<i>Por nivel de ingreso</i>				
• sin ingresos	618	260	4%	23%
• hasta 1 vsm	390	29	2%	3%
• de 1-2 vsm	2,743	158	17%	14%
• de 2-5 vsm	7,643	483	48%	43%
• '+ de 5 vsm	3,142	275	20%	25%

2.1.1.3.-Desarrollo de las actividades Turístico-Comerciales.- Como se ha visto, la actividad comercial y turística es fundamental en la base económica de Rosarito, sin embargo, poco se ha avanzado en la calidad de los servicios. Para analizar el desarrollo de estas actividades se han retomado los inventarios de servicios turísticos en la ciudad de Rosarito elaborados por la Secretaria de Turismo del Gobierno del Estado en 1992 y 1997² *3, el padrón actualizado del ayuntamiento y el Plan Maestro de Desarrollo Turístico, elaborado por el CETYS.

Con el propósito de tener una visión general del tipo de desarrollo turístico se trabaja con la información de la primera fuente analizando la dinámica de los trailer park, fideicomisos y hoteles en la zona.

TRAILER PARK.- Aunque en 1992 y 1997 los establecimientos son prácticamente los mismos en Rosarito, ha de mencionarse que se duplica el número de espacios pasando de 710 a 1,550 y se triplica los que disponen de servicios. (Cuadro 7.)

En 1992 el 50% del total se localizaba en el centro de Rosarito: 10 estaban ubicados en la zona turística y un establecimiento sobre el Corredor Turístico, en la zona habitacional. En 1997 se localizaron 7 establecimientos con 133 espacios (5 en la zona turística y 2 sobre el Corredor).

A continuación se describen algunas características promedio de los establecimientos localizados en el centro de Rosarito (1997).

- los espacios se rentan a 140 dólares.
- el tamaño del lote es entre 65 y 57 m2.
- la estancia promedio es de 2.5 a 3 días.
- la superficie esta entre 680 m2 y 5,000 m2 para los establecimientos de la zona turística; y entre 4000 y 5000 m2 los que se localizan sobre el corredor.
- 30% de los visitantes son nacionales y 70% son extranjeros.
- solo el 10% de los residentes son permanentes.
- la gran mayoría tienen accesos de terracería.

FIDEICOMISOS.- Los fideicomisos en Rosarito han pasado de 10 a 14 establecimientos entre 1992 y 1997 y el numero de lotes y viviendas con que cuentan, se ha incrementado 31% y 38% respectivamente. Los lotes han pasado de 920 en 1992 a 1,209 en 1997, incrementándose el numero de viviendas construidas en los lotes de 78 a 82 por ciento. (Cuadro 7)

² *3 *Inventario De Centros Turísticos del Corredor Costero Turístico Tijuana-Ensenada (COLEF-SECTURE: 1997)*
Consejo Consultivo de Desarrollo Económico de Playas de Rosarito, A.C. *2° Ayuntamiento de Playas de Rosarito, B.C.*
Consultor: Piñera y Asociados Arquitectos S.A. de C.V.

En 1992 se localizan 3 fideicomisos en el Sector Centro de Rosarito, que representan la tercera parte del total de la ciudad, con 426 lotes y 273 viviendas construidas y en 1997 se localizan 5 de los 14 establecimientos de la ciudad, incrementando la proporción de vivienda construida en el lote del 64 al 74% y consolidando esta forma de propiedad (Cuadro 8).

Las características promedio de los fideicomisos en la ciudad de Rosarito con el inventario de 1997 son las siguientes:

- la superficie del lote que se ofrece es de 189 m², con una variación entre 80 m² y 520m²
- el precio de la vivienda turística es de \$1,655,000 dólares
- el precio del lote es de \$184,000 dólares con una variación entre 80,000 y 300,000 dólares
 - la superficie de los fraccionamientos es entre 3,000 m² y 25 ha
- el empleo total es de 160 personas en los 14 establecimientos de la ciudad con un promedio de 11 plazas por establecimiento

HOTELES.- Aunque el número de establecimientos hoteleros entre 1992 y 1997 en Rosarito, no muestra un crecimiento relevante, se triplica el número de cuartos de baja denominación que incluye moteles, establecimientos de 2 estrellas y de categoría económica, frente a un escaso incremento del 2% en los establecimientos con cuartos de media y alta categoría. De tal manera que el indicador de calidad de la infraestructura hotelera, se ha reducido de 6 cuartos de mediana y alta categoría por 1 de baja denominación en 1992 a 1.5 en 1997.

Este comportamiento es diferente en el Sector Centro de Rosarito donde los establecimientos hoteleros han crecido de manera significativa. En 1992 había 10 hoteles, 4 en la Zona Turística y 6 sobre el Corredor. Para 1997 se localizan en la zona 17 hoteles, 8 en la zona turística y nueve sobre el Corredor. La infraestructura hotelera registra un incremento de 70% en el período.

Destaca el mejoramiento de la calidad de la infraestructura, ya que los establecimientos con cuartos de mediana y alta categoría se incrementan significativamente en la zona turística, de 121 cuartos de esta calidad en 1992, se pasa a 553 en 1997, contrastando con el comportamiento observado en la ciudad en su conjunto. El indicador de calidad de la infraestructura, se incrementa de 5.3 cuartos de mediana y alta categoría por 1 de baja denominación en 1992 a 9.1 en 1997.

Durante el periodo de estudio, destaca en la zona del corredor urbano-turístico la consolidación de fideicomisos y una infraestructura hotelera de calidad regular.

Resumiendo lo anterior tenemos que en 1992, el 50% de los trailer park, 45% de los hoteles y 30% de los fideicomisos se localizaban en el sector Centro de Rosarito. En 1997, se reduce la

participación relativa de los trailer Park con el 30% del total y se incrementa la concentración de los fideicomisos y los hoteles con el 36% y 71% respectivamente.

Cuadro 7.- Establecimientos de servicios turísticos en el Centro de Población 1992-1997

Establecimientos	1992	1997	CAMBIO 1992-1997
Trailer Park	22	23	5%
• No. de espacios	710	1550	118%
• Con servicios	142	432	204%
• Con servicios / No. de espacios	20%	28%	
Fideicomisos	10	14	40%
• Lotes	920	1,209	31%
• Vivienda construida	717	990	38%
• Vivienda Construida / lote	78%	82%	
Hoteles	22	24	9%
• Cuartos de baja denominación	145	579	299%
• Cuartos de categoría Media y Alta	868	882	2%
• Media y Alta / Baja denominación	6.0	1.5	

Dado que la información de los inventarios consultados solo tiene localizados los establecimientos turísticos, para la descripción de los establecimientos de alimentos y bebidas así como otros comercios y servicios se considera el padrón de catastro del Ayuntamiento, en el que fue posible cuantificar y clasificar los establecimientos de la zona centro según la delimitación del mismo catastro. En el Cuadro 9 se muestra el total de los establecimientos en el municipio y la concentración de estos en la zona centro.

De los 2,309 establecimientos registrados en el municipio casi la cuarta parte se localizan en el centro de la ciudad. Ahí se concentra 122 tiendas de curiosidades que representan el 46% del total, así como 77 establecimientos de alimentos y bebidas³ y 25 oficinas de servicios profesionales con el 36% del total, asimismo, en el perfil turístico-comercial del centro de Rosarito destaca la concentración de:

- 32 farmacias, 16 salones de belleza, 15 taquerías, 6 florerías y 9 establecimientos de educación y salud, que representan el 33% del total del municipio.
- 29 tiendas de ropa, que representan el 55%.
- 6 cafés cantantes, 6 barras turísticas y 24 restaurantes-bar que representan el 50%.
- 8 estacionamientos y 4 galerías de arte con el 80%.
- así como el 100% de las agencias de viajes con 4 establecimientos.

**Cuadro 8.- Establecimientos de servicios turísticos 1992-1997
Sector Centro, Zona Turística y Corredor Urbano-Turístico**

³ En el que se incluyen los restaurantes, taquerías, fuente de sodas, coctelería, entre otros
 Consejo Consultivo de Desarrollo Económico de Playas de Rosarito, A.C.
 Consultor: Piñera y Asociados Arquitectos S.A. de C.V.

Establecimientos	1992	1997	% del Centro de Población		CAMBIO 1992-1997
Sector Centro					
• <i>Trailer Park</i>	11	7	50%	30%	-36%
No. de espacios	136	133	19%	9%	-2%
• <i>Fideicomisos</i>	3	5	30%	36%	67%
Lotes	426	346	46%	29%	-19%
Vivienda construida	273	257	38%	26%	-6%
Vivienda Construida / lote	64%	74%			
• <i>Hoteles</i>	10	17	45%	71%	70%
Cuartos de baja denominación	102	244	70%	42%	139%
Cuartos de categoría Media y Alta	253	743	29%	84%	194%
Media y Alta / Baja denominación	2.5	3.0			
Zona Turística					
• <i>Trailer Park</i>	10	5	45%	22%	-50%
No. de espacios	112	76	16%	5%	-32%
• <i>Fideicomisos</i>	3	2	30%	14%	-33%
Lotes	426	245	46%	20%	-42%
Vivienda construida	273	174	38%	18%	-36%
Vivienda Construida / lote	64%	71%			
• <i>Hoteles</i>	4	8	18%	33%	100%
Cuartos de baja denominación	23	61	16%	11%	165%
Cuartos de categoría Media y Alta	121	553	14%	63%	357%
Media y Alta / Baja denominación	5.3	9.1			
Corredor Urbano-Turístico					
• <i>Trailer Park</i>	1	2	5%	9%	100%
No. de espacios	24	57	3%	4%	138%
• <i>Fideicomisos</i>		3		21%	
Lotes		101		8%	
Vivienda construida		83		8%	
Vivienda Construida / lote		82%			
• <i>Hoteles</i>	6	9	27%	38%	50%
Cuartos de baja denominación	79	183	54%	32%	132%
Cuartos de categoría Media y Alta	132	190	15%	22%	44%
Media y Alta / Baja denominación	1.7	1.0			

Cuadro 9.- Establecimientos de comercio y servicios según el Padrón de Catastro. 2002

Tipo de Establecimientos	Municipio	Zona Centro	%
--------------------------	-----------	-------------	---

Total =	2,309	532	23%
• Comercios de Cervezas y Licor	298	34	11%
• Comercios Diversos	421	105	25%
• Servicios Turísticos	656	116	18%
• Servicios Profesionales	70	25	36%
• Servicios Inmobiliarios	213	12	6%
• Otros Servicios	35	7	20%
• Restaurantes	213	77	36%
• Talleres	137	34	25%
• Curiosidades	266	122	46%

2.1.1.4.- Análisis del Plan Maestro de Desarrollo Turístico de Playas de Rosarito (Elaborado por CETYS).- En el diagnóstico de este Plan se caracteriza la situación general de la actividad en el municipio, según información de COTUCO en el 2001 había en el municipio de Rosarito, 31 establecimientos hoteleros⁴ con 1,995 habitaciones, 225 de ellas de baja denominación y el resto de mediana y alta categoría.

También en ese año se contabilizaron 68 restaurantes de calidad turística, 7 establecimientos con renta de condominios, 11 trailer park y 9 discotecas.

En 1999 los turistas hospedados en Rosarito fueron 877,977⁵ y el 75% eran extranjeros (658,483). La cifra es considerablemente superior al turismo extranjero que recibió Ensenada y Tijuana en ese año (457,488 y 365,818 respectivamente). De tal manera que Rosarito concentra 78% del total de visitantes extranjeros a la entidad, aunque Ensenada y Tijuana continúan hospedando más turistas que Rosarito. En 1999 el primero contabilizó 972,551 y el segundo 1,352,539.

Entre 1996 y 1999 los turistas extranjeros hospedados en Rosarito han crecido 13% en promedio anual frente al 5% de Tijuana y 12% de Ensenada y la ocupación promedio de enero a diciembre entre 1997 y el 2000 se ha mantenido en 42% y la máxima en verano del 2000 alcanzó el 62%.

En cuanto al perfil del visitante destacan las siguientes características según el diagnóstico:

- 60% del residente nacional gana de \$2,500 a \$6,500 dólares al año y el resto (40%) gana hasta 25,000 dólares anuales.
- 19% del residente extranjero percibe menos de \$20,000 dólares al año y el 80% tiene ingresos entre 35 y 50 mil dólares al año.
- 80% del visitante extranjero tiene entre 18 y 25 años; 11% tienen entre 26 y 35 años y solo el 10% tiene más de 35 años.
- 13% de los residentes extranjeros son jubilados.

⁴ Según INEGI en 1999 había 37 hoteles con 2,585 habitaciones

⁵ INEGI

- 10% de los visitantes nacionales tienen entre 18 y 25 años; 8% tienen entre 26 y 35 años y 34% tienen más de 35 años.
- 57% de los visitantes nacionales son estudiantes.
- 60% de los visitantes nacionales tienen una estancia entre uno y tres días
- 27% de los visitantes nacionales hace reservaciones de hotel.
- 36% del turista en invierno compra artesanías.

En lo que se refiere a los servicios turísticos las preferencias para cada tipo de residente fueron las siguientes:

Preferencias por los atractivos en la localidad

	Mexicanos	Extranjeros
• Playa	55%	23%
• Artesanías	21%	25%
• Centros Nocturnos	26%	28%
• Pesca	23%	33%
• Otras actividades deportivas	5%	66%
• Spas	2%	36%

Ha de mencionarse un elemento central en el perfil turístico creado para esta localidad como es la gastronomía, si bien es cierto que hay 68 restaurantes de “calidad turística” y se estima que el 11% de la población ocupada se emplea en este giro, las preferencias y gustos del visitante no confirman las excelencias de este giro comercial, ya que solo la mitad de los residentes extranjeros muestra una marcada preferencia por la comida mexicana.

Consumo por tipo de comida de residentes nacionales y extranjeros

Comida	Mexicanos	Extranjeros
Mexicana	77%	53%
Internacional	47%	2%
China	87%	3%
Mariscos	84%	23%

2.1.1.5.- Pronóstico sobre el Desarrollo Socioeconómica del Sector Centro.- A partir de las características demográficas, socioeconómicas y del análisis de la actividad turística es posible identificar dos factores básicos para prever el futuro desarrollo de la zona turística. En primer termino el crecimiento moderado de la población de la zona en los próximos 10 años por la consolidación misma de la estructura urbana y la actividad turística en la localidad. Y en segundo lugar los alcances de la actividad turística y los cambios en el perfil del visitante, dadas las características en la transición de la infraestructura de los servicios. Esta situación genera mayores volúmenes de población flotante a la zona que deberán estimarse y preverse.

Considerando que la zona turística tuvo incrementos superiores al Sector Centro entre 1990 y 2000 y que en este último año contaba con 3,298 habitantes, se estima una población para el 2005 de 3,713 habitantes con una tasa de 2.4%, que resulta del incremento entre el 1995 y el 2000; para el 2010 alcanzara una población de 4,080 con una tasa para el periodo de 1.9% y que resulta del crecimiento experimentado entre 1990 y 2000. Para el 2020 se estima una población de 4,551 con una tasa de 1.1% anual que es el ritmo de crecimiento del Sector Centro en la ultima década.

Por lo que toca a la población flotante se consideran los criterios del Plan de Centro de Población de Rosarito en el que se estimó para el 2000, un total de 1,423,120 visitantes con un flujo semanal de 27,904 turistas, 40% de los cuales pernoctan en la localidad. En este contexto se estima un flujo para las playas con los siguientes criterios:

Asumiendo una proporción de 46% de visitantes extranjeros y 53% de nacionales, incluyendo los que pernoctan y no pernoctan en la localidad, y considerando el resultado de la preferencia por la playa de 23% en los extranjeros y 55% de los extranjeros, se ha estimado un total de **12,745** visitantes por día en la temporada de verano a la playa.

Total de visitantes anuales	1,423,120
46% Extranjeros	654,635
23% por la Playa	150,566
53% Nacionales	769,000
55% por la Playa	422,950

Total de visitantes a la Playa 573,516

Con ocupación plena de fines de semana en verano: (3 meses, 15 semanas, 45 días)

573,516 visitantes/45 días = **12,745 por día**

En lo que toca a las proyecciones de población flotante para la zona se consideraron dos escenarios: A) con la ocupación promedio del 42% en los establecimientos hoteleros y que corresponde al periodo 1995-2000 en la localidad; B) con un índice de ocupación de 58% que corresponde al promedio de julio-agosto en el periodo 1995-2000. Para incluir la estacionalidad del turismo se determinaron 270 días de ocupación en ambos escenarios.

Así también se han considerado que los establecimientos de Trailer Park y fideicomisos no han continuado descendiendo en la zona turística desde 1997 y se estima el mismo número, lo mismo que los espacios y viviendas construidas. Se determina que la ocupación temporal en los trailer Park es del 34% y el de la vivienda en fideicomiso es del 75%.

Por lo que se refiere a los hoteles se estima un crecimiento de los establecimientos en la zona, ya que la tendencia en la zona así lo indica, de tal manera que son 12 hoteles y 1,237 cuartos, considerando la proporción del 62% que representaban en 1997 del total de la ciudad; el porcentaje se aplica a las 1,995 habitaciones que registra el COTUCO en la localidad para el 2001.

En el Cuadro 12 se presentan los resultados de ambos escenarios y en el cuadro 13 la proyección de la población flotante con respecto a la residente con una tasa de crecimiento media anual de 4.1% que resulta de la estimación de visitantes anuales que pernoctan en el 2000 con respecto a la cifra de 1991

Los flujos de visitantes anuales que resultan con los criterios anteriormente señalados son:

Visitantes	Ocupación Hotelera promedio		Ocupación Hotelera máxima	
Visitantes anuales (1991)	992,000	100%	992,000	100%
Que pernoctan	402,752	40.6%	402,752	40.6%
Que no pernoctan	589,248	59.4%	589,248	59.4%
Visitantes anuales (2000)	1,423,120	100.0%	2,636,516	100%
Que pernoctan	303,946	40.6%	419,735	40.6%
Que no pernoctan	444,689	59.4%	614,095	59.4%
Visitantes semanales (2000)	8,551		11,809	
Que pernoctan	3,471		4,793	
Que no pernoctan	5,079		7,015	
% de la Población Residente (2000)	259%		358%	

De tal manera que la población flotante incrementará el total de población de la zona: en el 2,000 se estiman 11,849 habitantes, triplicando la población residente, para el 2,010 habrá 16,859, y para el 2,020 un total de 23,651 multiplicando por cinco a la población residente.

Cuadro 10.- Estimación de visitantes anuales en la zona turística. 2001

Giro y No. de Establecimientos	Escenario A Promedio de ocupación hotelera	Escenario B Máximo de ocupación hotelera
Total (*)	303,946	419,735
Trailer park	7,224	9,975
	<i>(=.42*26*270*2.45)</i>	<i>(=.58*26*270*2.45)</i>
<ul style="list-style-type: none"> • Establecimientos 5 • Espacios 76 • Espacios de Ocupación Temporal 26 • No. Visitantes por Espacio 2.45 • Estancia Promedio 2.78 días 		
Hoteles	252,496	348,686
	<i>(=.42*1237*270*1.8)</i>	<i>(=.58*1237*270*1.8)</i>
<ul style="list-style-type: none"> • No. Establecimientos 12 • No. Cuartos 1,237 • No. Visitantes por Cuarto 1.8 		
Fideicomisos	44,226	61,074
	<i>(=.42*130*270*3)</i>	<i>(=.58*130*270*3)</i>
<ul style="list-style-type: none"> • Fraccionamientos 2 • Lotes 245 • Vivienda construida 174 • Vivienda c/ocupación temporal 130 • Promedio Habitante por vivienda 3 		

Cuadro 11.- Escenario de Población Residente-Flotante con ocupación hotelera promedio

Periodo	Población			Estancia de Población Flotante		
	Total	Residente	Flotante	% de la Residente	Pernocta	No pernocta
2000	11,849	3,298	8,551	259.3%	3,471	5,079
2001	12,279	3,377	8,902	263.6%	3,613	5,288
2002	12,725	3,458	9,267	268.0%	3,761	5,504
2003	13,188	3,541	9,646	272.4%	3,916	5,730
2004	13,668	3,626	10,042	276.9%	4,076	5,965
2005	14,167	3,713	10,454	281.5%	4,243	6,210
2006	14,666	3,784	10,882	287.6%	4,417	6,464
2007	15,184	3,856	11,328	293.8%	4,598	6,729
2008	15,722	3,929	11,793	300.2%	4,787	7,005
2009	16,280	4,004	12,276	306.6%	4,983	7,292
2010	16,859	4,080	12,780	313.3%	5,187	7,591
2011	17,428	4,125	13,304	322.6%	5,400	7,902
2012	18,019	4,170	13,849	332.1%	5,621	8,226
2013	18,633	4,216	14,417	342.0%	5,852	8,564
2014	19,270	4,262	15,008	352.1%	6,092	8,915
2015	19,932	4,309	15,623	362.6%	6,342	9,280
2016	20,620	4,356	16,264	373.3%	6,602	9,661
2017	21,335	4,404	16,931	384.4%	6,872	10,057
2018	22,078	4,453	17,625	395.8%	7,154	10,469
2019	22,849	4,502	18,348	407.6%	7,447	10,899
2020	23,651	4,551	19,100	419.7%	7,753	11,345
Máximo de ocupación hotelera						
2000	15,107	3,298	11,809	358.1%	4,793	7,015
2001	15,670	3,377	12,293	364.0%	4,990	7,302
2002	16,255	3,458	12,797	370.1%	5,194	7,602
2003	16,863	3,541	13,322	376.2%	5,407	7,913
2004	17,494	3,626	13,868	382.4%	5,629	8,238
2005	18,150	3,713	14,437	388.8%	5,860	8,575
2006	18,812	3,784	15,029	397.2%	6,100	8,927
2007	19,500	3,856	15,645	405.8%	6,350	9,293
2008	20,215	3,929	16,286	414.5%	6,611	9,674
2009	20,957	4,004	16,954	423.5%	6,882	10,071
2010	21,729	4,080	17,649	432.6%	7,164	10,484
2011	22,497	4,125	18,373	445.4%	7,457	10,913
2012	23,296	4,170	19,126	458.7%	7,763	11,361
2013	24,126	4,216	19,910	472.3%	8,081	11,827
2014	24,988	4,262	20,726	486.3%	8,413	12,311
2015	25,885	4,309	21,576	500.7%	8,758	12,816
2016	26,817	4,356	22,461	515.6%	9,117	13,342
2017	27,786	4,404	23,382	530.9%	9,491	13,889
2018	28,793	4,453	24,340	546.6%	9,880	14,458
2019	29,840	4,502	25,338	562.9%	10,285	15,051
2020	30,928	4,551	26,377	579.6%	10,706	15,668

2.1.1.6.- Conclusiones de Aspectos Socioeconómicos del Sector Centro.

- A. Los atributos demográficos de la población en el Sector Centro y en particular de la zona turística están condicionados por la consolidación de las actividades turístico-comerciales, el carácter flotante de la población y la transición de los usos del suelo.
- B. La zona se caracteriza por bajos ritmos de crecimiento de la población entre 1990 y 2000: 1% en promedio anual en el sector Centro, 2% en la zona turística y .8% en la zona habitacional.
- C. La mayoría de la población trabaja en el sector terciario de la economía (70% del total de la población ocupada).
- D. El numero de trabajadores por cuenta propia asciende frente a los asalariados. Entre 1990 y 2000, del 14 al 18 por ciento para los primeros y del 76 al 67 por ciento para los segundos. De los que muy probablemente son trabajadores informales por los indicadores censales de distribución del ingreso.
- E. La transición de los usos de suelo y la inestabilidad de la población asentada en la zona turística se ve confirmada con los bajos niveles de ingreso de una parte significativa de la población. Casi la cuarta parte de la población ocupada no recibe ingresos o gana menos de un salario mínimo frente al 4% del total de la población ocupada en la ciudad de Rosarito, según el censo del 2000.
- F. Aunque la infraestructura hotelera se ha ido consolidando en la zona turística no se puede decir lo mismo en la diversificación y calidad de los servicios turísticos que le corresponden.
- G. Entre 1992 y 1997 la infraestructura hotelera registra un incremento del 100% en el numero de establecimientos, mejorando la calidad de los servicios al construir instalaciones de mayor categoría. De tal manera, que en 1997 había 8 establecimientos y para el 2001, según información de COTUCO eran 12 los establecimientos en la zona
- H. Por otro lado, los fideicomisos, los trailer parks, los establecimientos de alimentos y bebidas u otros comercios o servicios relacionados con la actividad turística de mayor categoría poco han crecido de 1992 a la fecha.
- I. La mezcla de servicios urbanos y turísticos no corresponde al potencial que pudiera desarrollarse. En este contexto, en el centro de Playas de Rosarito destaca la concentración de:
- 32 farmacias, 16 salones de belleza, 15 taquerías, 6 florerías y 9 establecimientos de educación y salud, que representan la tercera parte del total del municipio;
 - 29 tiendas de ropa, que representan el 55%;
 - 6 cafés cantantes, 6 barras turísticas y 24 restaurantes-bar que representan el 50%;
 - 8 estacionamientos y 4 galerías de arte con el 80%;
 - así como el 100% de las agencias de viajes con 4 establecimientos

J. El perfil del visitante en Rosarito demanda un mayor desarrollo de los servicios turísticos para no desaprovechar el flujo constante de visitantes y la infraestructura hotelera que se ha desarrollado:

- 75% del turista hospedado en Rosarito y 46% del total de visitantes a la localidad son extranjeros
- la ocupación promedio de enero a diciembre entre 1997 y el 2000 se ha mantenido en 42% y la máxima en verano del 2000 alcanzo el 62%.
- 13% de los residentes extranjeros son jubilados
- 53% del residente extranjero gusta de la comida mexicana
- 23% del visitante extranjero y 55% del visitante extranjero tienen preferencia por las playas de Rosarito
- 10% de los visitantes nacionales tienen entre 18 y 25 años; 8% tienen entre 26 y 35 años y 34% tienen mas de 35 años
- 57% de los visitantes nacionales son estudiantes
- 60% de los visitantes nacionales tienen una estancia entre uno y tres días.

K. En síntesis las principales características de la población son las siguientes:

Hipótesis de Crecimiento de la Población Residente

1990	2,727
2000	3,298
2005	3,713
2010	4,080
2020	4,551

Tasa Media de Crecimiento Anual de la Población Residente

1990-2000	1.9%
2000-2005	2.4%
2005-2010	1.9%
2010-2020	1.1%

Visitantes Anuales **1,423,120**

Total de Visitantes a la Playa **573,516**

Visitantes diarios a la Playa **12,745**

Población Total Residente +Flotante.

2000

(con ocupación hotelera promedio) 11,849
 (con ocupación hotelera máxima) 15,107

2010

(con ocupación hotelera promedio) 16,859
 (con ocupación hotelera máxima) 21,729



2.1.2.- Medio físico natural.

Al igual que la ciudad, la zona turística cuenta como uno de sus atractivos con un clima templado húmedo, también llamado mediterráneo, con lluvias de invierno. La temperatura máxima que alcanza en el mes de Junio es de 39°C, mientras que la temperatura media anual es de 17°C. Los meses con mayor número de días despejados son Julio, Agosto, Septiembre y Octubre. Los vientos dominantes son los del Noroeste y Sureste con una velocidad de 10km/hr durante todo el año.

La zona se caracteriza por tener un suelo tipo litoral formado por materiales sueltos que se acumulan en zonas costeras por la acción de las olas y las corrientes marinas. Únicamente los cauces de los arroyos Guagatay y Rosarito presentan una variación en el tipo de suelo ya que es del tipo granular suelo por el arrastre provocado por la corriente fluvial.

En la zona desembocan los dos arroyos principales que atraviesan a la ciudad: el Guagatay y el Rosarito, ambos con corrientes de tipo intermitente, con caudales que se presentan en temporada de lluvias ocasionando fuertes corrientes con acción erosiva.

Las características orográficas de la zona permiten caracterizarla como Unidad de Planicie, con altitudes de 0 a 100 metros sobre el nivel del mar, con pendientes del 0% al 10%, y una inclinación natural del terreno hacia la costa. Las características que presenta este rango de pendientes son: superficie sensiblemente plana, drenaje adaptable, estancamiento de agua y posibilidades de controlar la erosión.

De acuerdo a las características anteriores, la zona de estudio puede clasificarse en lo general como área apta para el desarrollo, que corresponde a toda el área urbanizada; sin embargo, se identifican otras tres áreas denominadas como no aptas para uso urbano como son los cauces de los arroyos Guagatay y Rosarito y la franja de la playa, cuyo aprovechamiento estará sujeto a la implementación de obras de protección para usos de bajo impacto.



2.1.3.- Medio físico transformado del Sector Centro y Zona Turística.

Los aspectos del medio físico transformado considerados en este diagnóstico están enfocados hacia la identificación de las características de ocupación y utilización del suelo, los usos del suelo y giros comerciales, las características de la edificación, la estructura de la imagen urbana de la zona, los servicios de infraestructura que soportan la actividad urbana y turística y en general, la problemática que podrían inhibir el desarrollo de los proyectos estratégicos planteados.



2.1.3.1.- Suelo Urbano.- La importancia del análisis del suelo urbano en este estudio, recae en la necesidad que tiene todo proyecto inmobiliario de impacto social de entender el contexto de ocupación urbana que lo rodea; los usos del suelo son un reflejo de la actividad existente en una zona determinada, por lo que conocer su distribución y características permite determinar la compatibilidad del nuevo proyecto y la forma en que se puede integrar al funcionamiento de la zona. La información trabajada en el estudio determina la presentación de este diagnóstico a dos niveles: uno general del área de estudio apoyado en el PDUCP y visitas de campo, y otro a detalle correspondiente a la zona netamente turística sujeta a un levantamiento de usos del suelo.

Usos del suelo

Las características de ocupación en la zona de estudio, de acuerdo al PDUCP de Rosarito, identifican como uso predominante el habitacional con un elemento concentrador de usos comerciales y de servicios como lo es el corredor Benito Juárez que tiene una función de servicios a nivel ciudad.

Dentro del uso habitacional, se puede identificar una mezcla de vivienda turística, en especial en los fraccionamientos Tijuana, Villa del Mar, La Fuente y Mexicali. La vivienda residente en esta zona corresponde a una tipología de nivel medio y residencial, aunque no hay una homogeneidad en la distribución de la misma ya que en algunas áreas la vivienda se mezcla con comercios y equipamientos de carácter urbano o incluso con instalaciones turísticas como hoteles, moteles y restaurantes.

El uso turístico en la zona se encuentra mezclado con otros usos urbanos. Se puede identificar en el extremo sur de la zona la mayor concentración en torno a los hoteles Rosarito y Festival Plaza, de donde literalmente parte el corredor turístico costero entre Rosarito y Ensenada.

De entre los equipamientos existentes en la zona destaca el centro de gobierno municipal, algunos centros educativos, campo de béisbol y servicios de salud. Ninguno de estos grandes equipamientos previó sus espacios para estacionamiento por lo que sus usuarios se suman al universo que demanda aparcamiento en esta zona. Cabe mencionar que actualmente se construyen las oficinas para el nuevo centro de gobierno municipal a un costado del puente Machado, desligado del centro turístico tradicional, por lo que se desahogará parte de esta afluencia a la zona, aunque se generará un nuevo flujo desde la zona centro hacia esta nueva concentración de equipamiento. En la parte central de la zona cruza de este a oeste el cauce del arroyo Guagatay con una longitud de un kilómetro que genera una franja de impacto por el cauce con una superficie de 18 has.; este cauce condiciona el desarrollo de los terrenos adyacentes debido a que actualmente no está canalizado.

En cuanto a espacios desocupados en la zona, se puede identificar como gran baldío al predio localizado a un costado de la CFE (parcelas 33, 34 y 39 del ejido Mazatlán), que con una superficie de 26 has. fue designado como reserva habitacional intraurbana y portadora de un centro de equipamiento. Otros grandes baldíos identificables son: la reserva San Fernando, el fraccionamiento no desarrollado a un costado de Plaza del Sol y el fraccionamiento Villa Turística en proceso de urbanización. Todos estos espacios generan barreras a la continuidad urbana en la zona.

Cabe mencionar que la playa como elemento generador de actividad tiene una superficie representativa en la zona, ya que alcanza 36.0013 has. en una extensión de 2 kilómetros. Como uso de suelo, este espacio soporta actividades recreativas, aunque éstas se dan de manera desordenada .

De acuerdo al levantamiento de usos del suelo realizado en la Zona Turística-Comercial y en el Corredor Juárez, se puede identificar una superficie de 17.8043 Has. de uso turístico, que representa el 18.15% del área levantada, apenas inferior al comercio urbano que alcanza el 22.71% del levantamiento. El uso habitacional urbano, sin embargo es el predominante ya que alcanza un 30.93%, al cual se le suma un 9.81% de vivienda turística.

Según el levantamiento, existe además una superficie de 8.0443 has. correspondiente a pequeños lotes baldíos con superficies que van desde 300 m2, hasta 50,000 m2.

La mezcla de usos puede observarse en la Zona Turística y Corredor por la existencia de usos comerciales y equipamiento locales y servicio turísticos, además de algunos usos industriales y de infraestructura.

RESUMEN DE USOS DEL SUELO ZONA DE LEVANTAMIENTO

USO	NUMERO DE LOTES	SUPERFICIE DE DESPLANTE	SUPERFICIE CONSTRUIDA	COS	CUS	SUPERFICIE TOTAL DE TERRENO	%
AREA UTILIZABLE							
Habitacional Urbano	479	9.1760	11.4481	0.30	0.38	30.3380	30.93%
Habitacional Turístico	17	2.4347	6.1412	0.25	0.64	9.6211	9.81%
Comercio Urbano	187	9.4647	13.2498	0.42	0.59	22.2787	22.71%
Comercio Turístico	67	2.8957	3.7563	0.49	0.64	5.8975	6.01%
Equipamiento Público	17	1.1974	1.3294	0.14	0.16	8.2844	8.45%
Equipamiento Privado	12	0.4185	0.6099	0.35	0.51	1.1954	1.22%
Servicios Turísticos	25	3.2495	9.2741	0.27	0.78	11.9068	12.14%
Industria	4	0.2285	0.3923	0.50	0.86	0.4574	0.47%
Infraestructura	1	0.0060	0.0060	0.10	0.10	0.0582	0.06%
SUP. OCUPADA	716	29.0711	46.2071	0.32	0.51	90.0374	91.80%
SUP. DISPONIBLE	88					8.0443	8.20%
Suma =	804					98.0817	100.00%
AREA NO UTILIZABLE							
Vialidades						45.1813	63.97%
Zona Federal Marítimo Terrestre						25.4480	36.03%
ÁREA NO UTILIZABLE						70.6293	100.00%
TOTAL						168.7110	

(Ver plano RDU-SC-04.- Usos del Suelo del Sector Centro).
 (Ver plano RDU-SC-05.- Usos del Suelo de la Zona Turística).

Ocupación y utilización del suelo.

De acuerdo al PDUCP, la zona es una de las más saturadas en la ciudad, presentándose dos rangos de saturación: del 81 al 100% presentándose principalmente en las manzanas colindantes al Blvr. Benito Juárez y del 41 al 80% en el resto de la zona, sin considerar los grandes baldíos no desarrollados.

De manera particular, de acuerdo al levantamiento de usos realizado en la zona turística, se puede observar a groso modo una ocupación por la edificación del 32%, y una utilización gruesa del .51. El uso más intensivo es el equipamiento privado con un 35% de ocupación de los terrenos, mientras que los de menor intensidad son la infraestructura y el equipamiento público. En cuanto a utilización sobresalen los servicios turísticos con un factor de .78.

A simple vista, de acuerdo al levantamiento, los mayores niveles de ocupación del suelo se ubican en la sección este del bulevar, donde predominan los usos habitacionales. Sin embargo, las edificaciones con mayor factor de utilización se aprecian en la sección al oeste del bulevar y corresponden a usos turísticos que aprovechan la visual de la playa.

(Ver plano RDU-SC-06.- Ocupación y Utilización del Suelo Zona Turística.).

Plano RDU-SC-04.- Usos del Suelo del Sector Centro.

Plano RDU-SC-05.- Usos del Suelo Zona Turística.

Plano RDU-SC-06.- Ocupación y Utilización del Suelo Zona Turística.

Tenencia y valor del suelo.

De acuerdo al PDUCP, en la zona se identifican cuatro rangos de valores del suelo:

De 201 a 240 dólares por m², que corresponde a los fraccionamientos San Fernando, Quintas del Mar y la Parcelas 33, 34 y 39 (desocupadas) a un costado de la CFE.

De 126 a 150 dólares por m², que corresponde con la concentración más importante de usos comerciales y servicios turísticos entre el Blvr. Benito Juárez y la playa desde el hotel Rosarito hasta Quintas del Mar.

De 81 a 125 dólares por m², en tres áreas: al norte de la concentración turística entre el Blvr. Benito Juárez y la autopista con usos habitacionales y comerciales; al este de la concentración turística con uso predominante habitacional de vivienda turística; y la superficie correspondiente a las colonias Machado Norte y Sur con vivienda tipo medio.

De 41 a 80 dólares por m², en el resto de la zona de estudio que corresponde a la sección norte del corredor comercial (acera este) y colonias adyacentes.

Es evidente que los valores más altos en la ciudad corresponden a los de la zona de estudio, ya que dentro de los sectores urbanos es el que presenta los mayores niveles de urbanización, cuenta con el impacto de la actividad comercial del corredor Benito Juárez y de la actividad turística de la zona hotelera y el acceso a la playa.

En cuanto a la tenencia de la tierra, se puede generalizar a la zona como de propiedad privada, aunque por su origen se divide en dos grandes áreas: al sur propiedad ejidal regularizada que comprende la concentración turística, y al norte como propiedad privada regularizada compuesta por fraccionamientos habitacionales autorizados. Habrá que incluir como propiedad

federal a la zona federal marítima-costera en una superficie aproximada de 36.0013 has., que conforma la playa, lo cual posibilita el desarrollo del andador costero bajo un acuerdo entre los distintos niveles de gobierno.



2.1.3.2.- Vialidad y Transporte.

La estructura vial de la zona está conformada por una columna vertebral como lo es el bulevar Benito Juárez que permite el acceso a la zona y la distribución de los flujos vehiculares hacia en interior. Su sección es de 34.50 metros, permite la existencia de dos carriles de circulación por sentido, y uno adicional para circulación de bicicletas. La sección de banqueta es variable y puede alcanzar hasta 5.50 metros. Su actividad como corredor comercial y de servicios, adicional a su función distribuidora permite observar sus condiciones de saturación, especialmente en fines de semana debido a la mezcla del tráfico local y turístico. La continuidad de sus flujos está muy limitada debido a la existencia de gran cantidad de cruces controlados por altos de disco, y solo dos controlados por semáforo. La franja de estacionamiento limita la eficiencia de esta vialidad debido a que las maniobras estorban a la circulación. La ruta de bicicletas no se utiliza debido a los riesgos que representa el circular a espaldas de los vehículos estacionados.

El resto de la estructura vial de la zona conforma peines de penetración a ambos lados del bulevar Benito Juárez, aunque ni existe ninguna jerarquización aparente en esta otras vialidades.

Las condiciones de pavimentación permiten la circulación adecuada en las vialidades de la zona, aunque debido a que las secciones que predominan son de 12.00 metros y la saturación de aceras por autos estacionados, dificultan la circulación simultánea en ambos sentidos, situación que se agrava en el área anexa a las oficinas de gobierno municipal y otros equipamientos mezclados con los servicios turísticos en la parte sur de la zona.

Existen tres pasos a desnivel ligados a la zona que permiten su comunicación con la parte oriente de la ciudad, como lo son el puente Machado, 5 de Mayo y De la Palma. La autopista a Ensenada se integra a la estructura vial de la ciudad en cuatro puntos, aunque tres de ellos solo funcionan como accesos a la zona centro, con las inconveniencias de que se liga a calles locales en áreas habitacionales.

En cuanto a transporte, la ciudad de Playas de Rosarito cuenta con el servicio de transporte local e interurbano que la comunica principalmente con la ciudad de Tijuana. Tanto el servicios de autobuses como el de taxis tiene como elemento común en sus rutas al bulevar Benito Juárez, del cual parten para el resto de la ciudad o hacia el exterior. Cabe mencionar la falta de apeaderos apropiados a lo largo del bulevar, lo que dificulta la utilización de este servicio y complica el funcionamiento vehicular en esta vía. Las terminales de autobuses y taxis se ubican en el extremo sur del bulevar.

Cabe mencionar que hacia el sur de la zona (y de la ciudad), hacia el corredor turístico, existe una ruta suburbana conformada por taxis que comunican Rosarito-Primo Tapia-La Misión, y más recientemente una ruta denominada Rosarito Centro-Centro de Ensenada, que comunica con el puerto. Hay adicionalmente una ruta de autobuses ecológicos de Playas de Rosarito hacia Poptla, Calafia y Puerto Nuevo que mantienen el funcionamiento turístico del corredor turístico a partir del centro de Rosarito (Fuente: Programa Regional del COCOTREN).

Para atención al turismo, recientemente se implementó un sistema de transporte que recorre el bulevar Juárez, que se caracteriza por ser de tránsito lento y por ser vehículos al descubierto.

2.1.3.3.- Infraestructura.

De acuerdo a los niveles de urbanización, la zona de estudio se caracteriza como una zona homogénea dentro de la ciudad, única que cuenta con un 100% en la cobertura de los servicios de electricidad, alumbrado, agua potable, y un porcentaje de alrededor del 90% en alcantarillado sanitario y pavimentación, todo esto en las áreas ocupadas y en proceso de ocupación.

Cabe mencionar que de acuerdo a la densidad de construcción de la zona, el servicio de hidrantes existente no cumple con las normas de distribución. El desfogue de aguas pluviales se resuelve en esta zona de manera superficial, gracias a la pendiente que existe hacia la costa y al pavimento con que cuentan las vialidades.

En cuanto a agua potable, por ser esta una de las zonas más antiguas de la ciudad, la red de distribución data del año de 1970, cuyas condiciones a la fecha son aceptables no presentándose problemas de fugas.

El sistema de alcantarillado sanitario de la ciudad se concentra en la zona, de ahí su alta cobertura. Existen cinco cárcamos de bombeo los cuales a través de líneas troncales (colector, subcolector, emisor y línea de impulso) envían el fluido hacia las lagunas de tratamiento localizadas al oriente de la ciudad, sobre el margen derecho del arroyo Guagatay donde se vierten las aguas con un tratamiento primario y regresan a la zona a través del cauce para finalmente ser descargadas al mar. Esta situación demerita enormemente la calidad ambiental en la zona, principalmente para el uso de la playa.



2.1.3.4.- Medio Ambiente, Riesgos y Vulnerabilidad..

Uno de los problemas ambientales que mayormente aqueja a la zona de estudio y en general a la ciudad es la contaminación del agua en la franja costera, que coincidentemente representa la mejor área de actividad playera en la localidad. El problema se agrava ya que la ciudad cuenta con una cobertura de alcantarillado sanitario solo del 11%, que coincide con la superficie de la zona de estudio. Por esa razón, existen una gran cantidad de descargas clandestinas de aguas residuales a los cauces de los arroyos o escurrimientos pluviales, que como el arroyo Guagatay conducen el fluido sin tratamiento hacia la costa.

Cabe mencionar que cuando se presenta una falla en las instalaciones del cárcamo de bombeo Costa Azul hacia las lagunas de tratamiento, el caudal de aguas negras se descarga directamente al arroyo Guagatay con lo que se vierten al mar sin tratamiento alguno. Ocasionalmente, las maniobras de descarga de hidrocarburos de la planta de almacenamiento de PEMEX provocan ligeros derramamientos por fugas en las tuberías, que vienen a sumarse a los elementos contaminantes de las playas.

La contaminación del aire, como en toda la ciudad, se genera principalmente por la planta generadora de energía de la CFE, debido principalmente a la utilización de combustóleo como energético para el funcionamiento de una parte de la planta. La transformación del sistema a gas natural vendrá a contrarrestar de manera importante las emisiones contaminantes al ambiente.

En lo que a riesgos se refiere, la franja costera de Rosarito incluida como parte de la zona de estudio, está sujeta a agentes de riesgo hidrometeorológicos, que pueden ser generados por tormentas, oleajes y vientos intensos, que se dan principalmente durante los meses de invierno. El oleaje predominante proviene del Noroeste y Oeste, con alturas de olas promedio de 1.40 metros, aunque en ocasión de tormenta se pueden registrar alturas de hasta 5 metros. Este fenómeno puede verse reflejado también en la erosión a elementos construidos como en las colonias Obrera, Mexicali, Villa del Mar, Tijuana, entre otras, donde la franja costera se estrecha.

Otro riesgo al que está sometido la zona, al igual que la ciudad, es al impacto químico derivado de la actividad de las plantas de CFE y PEMEX, en particular en caso de siniestro en sus tanques de almacenamiento de hidrocarburos, detectándose un radio de afectación de hasta 1 kilómetro que afectaría la parte norte de la zona de estudio. Asimismo, la existencia del depósito y centro de distribución de gas doméstico en el centro de la ciudad determina un radio de riesgo de 250 metros que cubre parcialmente el centro de la ciudad.



2.1.3.5.- Imagen urbana.

La zona de estudio está delimitada por elementos naturales y artificiales bien definidos que actúan como bordes en la configuración de la imagen del sitio, los cuales son:

- Instalaciones de CFE al norte. Por su extensión, superficie y uso, demarca la ocupación de usos habitacionales y comerciales de la zona.
- Autopista Tijuana-Ensenada al este. Por su carácter de acceso controlado no solo actúa como elemento limítrofe visual sino que condiciona la comunicación de la zona con el sector oriente de la ciudad.
- Arroyo Rosarito al sur, actúa solo como limitante visual ya que en ese punto la zona se estrangula por la autopista, carretera libre y la franja costera que no permite la continuidad de la ocupación urbana.
- Franja costera al oeste. Conformada por la playa de arena que caracteriza a esta zona de la ciudad.

Hacia el interior pueden identificarse dos elementos que dividen visualmente a la zona, como son el bulevar Benito Juárez y el cauce del arroyo Guaguatay. Ninguno de los dos determina un limitante para la integración de la zona. En el caso del bulevar, aunque su flujo vehicular plantea ciertas condicionantes a la comunicación este oeste en la zona, visto como elemento distribuidor, esta vialidad sirve de nexo entre la parte oriente y la poniente de la zona.

El carácter comercial y de servicios de la ocupación adyacente al bulevar Benito Juárez lo distingue en la zona como senda principal, única con la imagen de corredor urbano en la ciudad. La existencia de flujos vehiculares y peatonales a lo largo de esta vialidad le asigna una doble función de tránsito que se enfatiza en el tramo sur de la misma, en el área turística. Sin embargo, este funcionamiento no es el idónea, debido a que la vialidad adolece de un diseño de ingeniería adecuado a los flujos vehiculares que soporta, y a que su falta de mobiliario urbano y deficiente diseño de vía pública incomoda el desplazamiento peatonal.



El bulevar define dos áreas homogéneas en su imagen urbana dentro de la zona:

Oriente: Predomina la construcción de calidad media, mezcla usos comerciales de carácter local y uso habitacional.

Poniente: Se caracteriza por la buena calidad de construcción en fraccionamientos de vivienda residente y turística. Alberga los elementos más característicos de la imagen de la ciudad, como lo son la playa, el muelle turístico, los hoteles Rosarito, Plaza Festival, Oceana y Corona Plaza, el Palacio Municipal, y algunas otras construcciones de valor histórico para en condiciones de baja conservación, que actúan como hitos en la zona de estudio.

A pesar de la identificación de estas dos áreas homogéneas, la mezcla de usos y actividades locales y turísticas que se dan principalmente al poniente del bulevar demerita la imagen y el funcionamiento turístico de la zona; la localización de construcciones en desuso o de baja calidad, así como lotes baldíos que concentran focos de basura, se pueden observar en el tránsito hacia la playa, que por su parte no cuenta con un espacio receptor o de tránsito peatonal que permita aprovechar su potencial paisajístico.



En general el área de estudio presenta problemas de imagen urbana por:

- La falta de señalamiento turístico.
- Falta de nomenclatura en calles.
- Deficiencia de mobiliario urbano en especial en la áreas de concentración peatonal.
- Carencia de vegetación.
- Invasión de vía pública.
- Desorden iconográfico a lo largo del bulevar Juárez.
- Falta de limpieza y de organización de actividades en zona de playa.





2.1.4.- Síntesis de la Problemática del Sector Centro.

La dinámica local del área de estudio y la problemática por zonas siempre deberá atenderse bajo dos ópticas: la de servicio a la población residente que alcanza al 2000 3,298 habitantes con problemas menores y constantes, y la generada por la población visitante que alcanza al 2000 8,551 habitantes (de los cuales 3,471 pernoctan y 5,079 no pernoctan) que multiplica las deficiencias y las evidencia temporalmente. Bajo las tendencias actuales, se estima que para el 2020 la zona alcance una población residente y flotante de 23,651 habitantes, de los cuales 19,000 conforman el volumen de visitantes a la zona por lo que demandarán más y mejores espacios para pernoctar, alimentarse, divertirse y atender necesidades básicas, que actualmente están muy limitadas.

La zona centro también es receptáculo de una afluencia de visitantes externos (en su mayoría nacionales) para realizar actividades recreativas de playa, tomando en cuenta la extensión de la misma y la amplitud de este espacio, poco frecuente en el corredor costero Tijuana-Rosarito-Ensenada. Se estima una afluencia diaria a la playa de 12,745 visitantes que vienen a incrementar los problemas de estacionamiento, servicios de apoyo, vigilancia y seguridad, que son latentes en la zona centro.

De acuerdo a lo anterior, es evidente que la estructura urbana de la zona se encuentra sometida a una fuerte presión y demanda por usuarios de diversos esquemas de actividad y temporalidad, por lo que se hace necesario identificar el papel que juega cada elemento de la estructura urbana del área de estudio y cuáles son sus deficiencias ante las actividades que soportan.

Como se vio en el diagnóstico, los elementos de la estructura urbana que caracterizan a la zona centro de Rosarito son principalmente los relativos a los usos del suelo y la estructura vial, destacando en este último aspecto dos vialidades:

- a) La autopista Tijuana-Ensenada, que funciona como límite de la zona y portadora de flujos regionales que con dificultad se incorporan a la zona en cuatro puntos de enlace. Actúa como barrera a la integración urbana entre el sector oriente de la ciudad y la zona centro.
- b) El bulevar Benito Juárez que actúa como columna vertebral de la zona ya que permite al acceso y distribución interna; se caracteriza por una saturación vial intermitente y concentrador de actividades comerciales, turísticas y de servicios públicos. Es evidente la dependencia hacia esta vialidad que tiene toda la zona debido a la falta de vías paralelas continuas en el sentido norte-sur.
- c) La playa cuyas principales características son: ser receptáculo de una serie de actividades desordenadas y su condición de no-integración con la zona turística.
- d) Los arroyos Guaguatay y Rosarito, que también actúan como barreras o límites en la zona, así como desintegradores de la continuidad urbana.

El PDUCP, identifica dos grandes zonas en este sector de la ciudad, que tienen como límite el bulevar Benito Juárez. Sin embargo, el análisis más a detalle del impacto de los elementos mencionados anteriormente en la estructuración del área de estudio, permiten identificar cinco zonas:

Zona A.- Sección suroeste entre el bulevar y la playa, y entre los arroyos Guaguatay y Rosarito.

Zona B.- Sección sureste entre la autopista y el bulevar, entre los arroyos

Zona C.- Sección noroeste entre el bulevar y la playa delimitada al sur por el arroyo Guaguatay.

Zona D.- Sección noreste, entre la autopista y el bulevar delimitada al sur por el arroyo Guaguatay.

Zona E.- Sección que incluye el nuevo centro de gobierno al oriente de la autopista.

Estas cinco zonas son el receptáculo de una serie de dinámicas ligadas a la utilización del suelo y a las actividades que se observan en cada lugar, lo que da pie a la demarcación de siete ámbitos con características homogéneas, funciones y problemas propios que son resultado de dinámicas internas y externas a cada una de ellas.

Nuevo Centro Urbano. Generado por la reubicación del Centro de Gobierno, está proyectado que sea el contenedor de servicios y equipamientos de impacto urbano, desligado físicamente de la zona centro ya que se localiza en la parte oriente de la ciudad, quedando separado por la autopista Tijuana-ensenada.

Esta nueva concentración de servicios públicos, se liga a la ciudad y a la misma zona centro a través del puente Machado. Con esta ubicación, el nuevo centro generará un flujo inverso de la población ya que si bien la población residente tiende a dirigirse hacia el centro turístico a satisfacer necesidades de abasto y acceso a servicios urbanos, con el nuevo centro de gobierno la población de la zona centro tendrá que desplazarse en sentido contrario al flujo tradicional para acceder a los servicios administrativos. Lo anterior convertirá al puente Machado en un cuello de botella a soportar ambos flujos, debido a que su sección es de un solo carril por sentido.

Habitacional Residente. Se despliega hacia la parte noreste del área de estudio y se caracteriza por su ocupación habitacional en proceso de consolidación o de bajo nivel. Presenta deficiencia en sus niveles de servicio, irregularidad en su traza y falta de alternativas de circulación en el sentido norte sur, ya que para estos desplazamientos depende del bulevar Juárez. El fraccionamiento Plaza del Sol en proceso de construcción, localizado a espaldas del centro comercial Plaza del Sol, genera una barrera a la comunicación con la zona contigua ya que su geometría no permite conectar vialidades existentes. A través de esta zona, se comunican de manera peatonal y vehicular el sector oriente con el centro de la ciudad, por lo que algunas calles locales son receptáculo de ambos flujos con los consiguientes problemas de saturación de la sección y riesgos a los peatones.

Anexo Zona Turística. Sección sureste con uso predominante habitacional tipo medio, con una mezcla desordenada de comercio y servicios locales hacia la proximidad con el bulevar Juárez. Aunque esta zona no tiene una gran afluencia turística, por su localización frente a esta concentración, le genera problemas de circulación y estacionamiento. Al igual que la zona anterior, en esta zona se don flujos peatonales y vehiculares que comunican al sector oriente con el centro de la ciudad, con los consiguientes riesgos a los peatones.



Corredor Urbano Benito Juárez. El bulevar aglomera los usos comerciales y de servicios para la población local al mismo tiempo que soporta las actividades y usos turísticos ligados a la dinámica del corredor costero Tijuana-Rosarito-Ensenada, de ahí la mezcla de flujos vehiculares locales y regionales que conllevan a su saturación especialmente en fines de semana, verano y días festivos. Puede decirse que su capacidad es adecuada para la actividad urbana propia de la ciudad y que su saturación es eventual pero cíclica.

Entre otros problemas que se pueden destacar son: la mala integración de las áreas de estacionamiento y carril de maniobra, falta de mobiliario urbano para soportar la actividad peatonal, deficiente señalamiento vial, uso desordenado de la vía pública.



Por su concentración de servicios y como vialidad principal de acceso a la zona centro, este bulevar es el receptor de los flujos vehiculares y peatonales procedentes de la zona oriente que buscan abastecerse y acceder a servicios no existentes en su lugar de vivienda. La construcción del nuevo centro de gobierno generará un nuevo flujo inverso por este mismo bulevar que se sumará a toda la dinámica de flujos regionales que soporta, haciendo a la zona y a la ciudad misma más dependiente de esta vía.

A pesar de la homogeneidad de su actividad como corredor urbano, se identifican tres concentraciones de servicios que tienen impacto a nivel ciudad: Comercial y de abasto a la altura de Quintas del Mar; Administrativa pública y privada a la altura del Parque Abelardo L. Rodríguez y antiguo centro de gobierno y; Turística entorno al Hotel Rosarito.



Por su concentración comercial, este corredor es el receptáculo de importantes afluentes de usuarios que llegan en vehículos particulares, transporte público y a pie. En relación a los peatones, la concentración comercial y de abasto a la altura de Quintas del Mar funge como punto de atracción a la población residente que ingresa desde la zona oriente a través de los puentes peatonales y vehiculares sobre la autopista (cabe mencionar que son mayormente utilizados los puentes vehiculares). El cruce de estos peatones genera sobre el bulevar un punto de alta concentración de actividad que limita la fluidez del tránsito vehicular y a la vez genera riesgos.

Habitacional residente y turístico. De carácter habitacional, presenta tipologías media y residencial en modalidades de vivienda residente y turística mezclada. Uno de los mayores problemas que presenta en la discontinuidad de su traza interna, lo que provoca la existencia de grandes barreras por la falta de integración de los fraccionamientos como el caso de las colonias Tijuana, Villa del Mar, La Fuente, Mexicali, etc. Lo anterior hace que su circulación norte-sur también dependa del bulevar Juárez.

Se caracteriza por la existencia de grandes baldíos como el denominado Reserva San Fernando y el predio localizado a un costado de las instalaciones de la CFE, los cuales por su condición de no desarrollo se convierten en barreras a la integración entre las zonas.

Por su liga a la playa, sus limitados accesos a la misma, el uso habitacional predominante y la distancia que existe entre la costa y el bulevar Juárez (portador principal de la afluencia de usuarios de la playa), se puede decir que mantiene un uso moderados de su frente a playa, mucho tiene que ver la distancia que existe entre la playa y el bulevar en esta zona, ya que los usuarios de playa que se observan en esta zona tienen que llegar en auto, lo cual genera una concentración de vehículos estacionados en los frentes de las viviendas próximas a la playa, debido a la inexistencia de espacios de estacionamiento para visitantes.

Centro Turístico. Mezcla incompatible de usos habitacionales (cada vez menos), equipamiento de cobertura urbana y regional, comercio local y servicios turísticos destinados especialmente a visitantes foráneos. La confluencia de usuarios locales a espacios comerciales y de servicios puede observarse de un impacto moderado en esta zona, ya que aun y cuando esta actividad por sí misma no solventa las necesidades de estacionamiento (se estima un déficit reglamentario de 3,958 espacios), las vialidades soportan la afluencia de consumidores locales. Sin embargo, la suma de usuarios foráneos, ya sea por acceso a servicios de equipamiento, comercio o turísticos, viene a multiplicar los problemas de estacionamiento y capacidad vial de la zona, vertiendo problemas hacia zonas contiguas. En esta zona se observa el mayor impacto urbano por la falta de estacionamiento, la confluencia de rutas de transporte y sitios de taxis, y la llegada en mayor número de usuarios de playa por la cercanía del bulevar a la misma.

La incompatibilidad de usos y actividades en esta zona es otro problema que demerita su potencial, específicamente, la actividad del turismo joven de fin de semana altera la actividad del residente y del visitante de descanso. Esta disyuntiva ha generado un conflicto de intereses que no ha permitido el repunte de la actividad turística en la zona, aunado al deterioro de la imagen urbana, la falta de equipamiento para la actividad peatonal y la inexistencia de espacios receptores para la afluencia a la playa que se produce a través de esta zona.

La Playa. Esta zona representa el valor agregado que tiene la localización de la ciudad de Rosarito, un elemento que le da plusvalía a la ciudad entera y es especial a las zonas colindantes a ella. Sin embargo, a pesar de esta relación de beneficio intrínseco, lo cierto es que la playa es un elemento que aparenta no tener significado para la ciudad, ya que está desatendido, no

cuenta con equipamiento, no hay control de su utilización y carece de espacios receptores de la afluencia que proviene de una serie de calles perpendiculares al bulevar Juárez. En pocas palabras, la playa es un espacio que la ciudad no ha adoptado desde el punto de vista urbano y funcional.



De entre el uso desordenado de la playa, se pueden identificar tres concentraciones características de actividad: de uso controlado frente al hotel Rosarito; de uso desordenado, intenso y constante frente a la zona correspondiente al Centro Urbano-Turístico; y moderado frente a la zona Habitacional residente-turístico.

La mayor concentración que se da en la franja que comprende el centro urbano-turístico se debe a diversas razones: la proximidad al bulevar Juárez y por lo mismo fácil acceso a los medios de transporte público (las terminales se localizan frente al hotel Rosarito); y la existencia de servicios turísticos que complementan la actividad de la playa. Aquí puede decirse que la playa se percibe integrada físicamente a la zona urbano-turística aunque funcionalmente no se incorpora adecuadamente ya que genera problemas de circulación, estacionamiento y mal uso de la vía pública, al no contar con espacios adecuados de llegada y de atención a usuarios.

Por otro lado, la playa frente a la zona habitacional-turístico se caracteriza por un uso más moderado e intermitente, debido en buena medida a su separación del bulevar Juárez, lo que la caracteriza como poco integrada a la dinámica turística de la ciudad, por sus pocos accesos viales y la nula existencia de espacios de llegada.

Un problema grave, derivado del funcionamiento de la ciudad que recaen en la zona de la playa lo constituyen las descargas sanitarias clandestinas o deficientemente tratadas, vertidas a los arroyos Guaguatay y Rosarito, ya que su cauce desemboca en esta zona.

Como conclusión puede decirse que los problemas dentro del área de estudio son resultado de una serie de dinámicas que no necesariamente tienen su origen en la zona, lo cual hace complicado su resolución. Situaciones como la dependencia en equipamiento y abasto que la ciudad demanda de la zona se debe a una mala distribución y escasez de servicios en otras zonas de la ciudad. Asimismo, la función de Rosarito dentro del corredor costero Tijuana-Rosarito-Ensenada como centro de apoyo, se traduce a una carga más a la zona ya que es en esta en donde se encuentran los servicios que demanda esta relación regional.

(Ver plano RDU-SC-07.- Síntesis de la Problemática del Sector Centro).

Plano RDU-SC-07.- Síntesis de la Problemática del Sector Centro.



2.2.- DIAGNOSTICO URBANO PRELIMINAR DE PUERTO NUEVO.

2.2.1. Aspectos Socioeconómicos de Puerto Nuevo.-

Se sabe que la fama de Puerto Nuevo es la venta de un estilo muy peculiar de Langosta, cuya preparación y sazón es tradicional del lugar y han convertido a este sitio en una parada obligada para los turistas que visitan el Corredor Turístico Tijuana-Rosarito-Ensenada, esta situación ha ubicado a Puerto Nuevo en un lugar importante e impactante dentro del Corredor Costero debido al reconocimiento y prestigio del lugar por el tipo de comida que ofrece, así como por la importancia que tiene en afluencia turística.

Con base en lo anterior, puede caracterizarse a Puerto Nuevo como un sitio turístico en donde la actividad comercial es la vida del lugar, rebasando completamente cualquier dinámica de la población residente, que es muy reducida. Es decir, este lugar no ha sobresalido en el corredor turístico por contar con una concentración importante de población residente, sino por los servicios comerciales que ofrece. Debido a ello el análisis de los aspectos socioeconómicos que se realizan giran en torno a la actividad económica que se da en el lugar y las consecuencias que esta actividad trae en los grupos sociales que ahí confluyen para darle vida económica y turística.

2.2.1.1. Características de la Población.- Aunque ya antes se señaló que lo importante de la localidad de Puerto Nuevo no es la cantidad de población que reside ahí, sino su dinámica económica y turística, aún así es importante conocer sus características demográficas como un referente. Con esa intención enseguida se presenta breve resumen de los aspectos demográficos que caracterizan a Puerto Nuevo.

De acuerdo con lo datos del Censo de 1990 y 2000, la población de Puerto Nuevo ha disminuido considerablemente, ya que durante 1990 se habían registrado un total de 168 habitantes mientras que para el año 2000 se registró sólo a 130, este reducido número confirma lo que se sabe de Puerto Nuevo, en el sentido de que es un conjunto de familias emprendedoras en el sector restaurantero, quienes radican ahí y que han dado prestigio a este tradicional lugar.

Cuadro 1A.- Crecimiento de la población de Puerto Nuevo

Año	Pob. Total
1990	168
1995	134
2000	130

2.2.1.2.- Características Socioeconómicas de la Población.- En cuanto a la población Económicamente Activa de Puerto Nuevo se tiene que ésta representa el 32% de la población total del lugar y de esos todos están ocupados. Es decir, toda la población en edad de trabajar que en el año 2000 vivía en Puerto Nuevo, (42 habitantes en total), tenía trabajo. Esto se explica debido a que el lugar es un importante generador de empleo, por lo que es lógico que toda la PEA de ahí siempre esté ocupada.

Cuadro 2A.- Población Económicamente Activa y Población Ocupada en Puerto Nuevo, 1990 y 2000

Año	PEA	PEA Ocupada
1990	49	49
2000	42	42

En cuanto a los sectores de actividad en los que se ocupa la PEA en Puerto Nuevo casi el 80% trabaja en el sector terciario, correspondiente al área de servicios, mientras que un 17% está ubicado el sector primario, estos datos indican claramente el tipo de actividad económica que se desarrolla en Puerto Nuevo, ya que como se sabe el sector terciario corresponde al área de servicios, en donde se ubica la actividad restaurantera y comercial. Asimismo, el 17% que trabaja en el sector primario corresponde al conjunto de pescadores que residen en el sitio y que proveen a los restaurantes de marisco y pescado fresco.

Cuadro 3A.- Población ocupada por sector de actividad en Puerto Nuevo, 1990 y 2000

Población	1990	1990	2000	2000
	Pob. Tot.	%	Pob. Tot.	%
PEA Ocupada	49		42	
Por Sector de Actividad				
<i>Sector Primario</i>	18	36.7	7	16.7
<i>Sector Secundario</i>	1	2.0	2	4.8
<i>Sector Terciario</i>	30	61.2	33	78.6

Al revisar el nivel de ingreso se encontró que para el año 2000, el 45% de la población ocupada de Puerto Nuevo ganaba más de 5 salarios mínimos, mientras que el 29% tenían un ingreso de 2 a 5 salarios mínimos, el 16.7 ganaba entre 1 y 2 salarios mínimos y sólo el 5% contaba con menos de 1 salario mínimo.

Cabe señalar que precisamente el porcentaje de la PEA que se ocupa en el sector primario coincide con el porcentaje de personas que ganan de 1a 2 salarios mínimos. A juzgar por estos datos pueden ser los pescadores de Puerto Nuevo los trabajadores de menor ingreso.

Cuadro 4A.- Población ocupada por nivel de ingreso en Puerto Nuevo, año 2000

Rango de ingresos	Pob. Total	%
Sin ingreso	2	4.8
Menos de 1 SM	2	4.8
1 a 2 SM	7	16.7
2 a 5 SM	12	28.6
5 a 10	8	19.0
mas de 10	11	26.2
Total	42	100.0

En cuanto a la edad de la población, los datos del año 2000 indican que más del 60% de la población rebasa los 15 años y casi el 40% es menor de 14 años. Esto indica que el número de población joven es importante en esa localidad en relación con el número total de habitantes que tiene.

Cuadro 5A.- Distribución de la población de Puerto Nuevo por grandes grupos de edad, 2000

Rango de edades	Pob. Total	%
0 a 4 años	7	5.4
5 a 14 años	42	32.3

15 y más años	81	62.3
Total =	130	100.0

2.2.1.2.- Desarrollo de las Actividades Económicas.- No hay duda que la rama de actividad económica preponderante de Puerto Nuevo es la actividad turística, por lo que los servicios que se ofrecen y demás actividades que se desarrollan en el lugar tienen como base lo turístico.

El servicio de restaurantes es lo predominante, por lo que obviamente es la actividad que más genera recursos, empleo y afluencia de turistas. Se tiene contabilizados un total de 35 restaurantes que ofrecen el famoso platillo de Langosta estilo Puerto Nuevo, los cuales representan el 46% de total del comercio con que cuenta Puerto Nuevo.

Después de la actividad restaurantera, los comercios de venta de artesanías y otro tipo de productos turísticos han proliferado en el lugar, presentándose como el segundo servicio turístico en importancia económica. En lo que corresponde a venta de artesanías y curiosidades existen 31 locales (38%), mientras que otro tipo de comercio ocupa el 17%.

Cuadro 6A.- Comercio establecido en Puerto Nuevo

Giro	Cantidad	%
Restaurantes	35	45.5
Artesanías y curiosidades	29	37.7
Neverías	1	1.3
Mini mercados	1	1.3
Farmacias	4	5.2
Licores	3	3.9
Constructoras	1	1.3
Oficinas administrativas	3	3.9
Total =	77	100.0

Además del comercio establecido, se ubica en Puerto Nuevo una gran número de comerciantes ambulantes y semifijos que también se beneficia de la afluencia turística y son parte importante de la actividad económica del lugar.

Se ha calculado que aproximadamente 36 comerciantes ambulantes de curiosidades, artesanías y otro tipo de productos son los que se instalan en Puerto Nuevo, principalmente los días de mayor afluencia turística como son los fines de semana y días festivos.

Adicional a estos comerciantes se encuentran los conjuntos de músicos ambulantes que se dedican a recorrer lugares del Corredor Turístico ofreciendo sus servicios principalmente en los restaurantes. Se ha estimado que sólo entre Popotla y Puerto Nuevo existen 125 conjuntos musicales entre los que existen grupos norteños, mariachis, tríos, duetos y conjuntos jarochos.

Cuadro 7A.- Comercio ambulante en Puerto Nuevo

Giro	Cantidad	%
Joyería	18	50.0
Artesanías mexicanas	9	25.0
Flores	4	11.1
Fotografía	2	5.6
Fruta	2	5.6
Lentes	1	2.8
Total =	36	100.0

En lo que se refiere al empleo que genera la actividad económica en Puerto Nuevo, se ha estimado que podrían ser más de 800 personas las que se ocupan en alguna actividad remunerada, ya sea formal o informal.

De acuerdo con los datos que se han obtenido se ha estimado que solamente en la rama de restaurantes trabajan alrededor de 400 empleados, mientras que el resto del comercio establecido estaría generando como mínimo 100 empleos más. En

platillo tradicional de langosta y no cuentan con una mayor variedad en los menús. Esta situación ha generado que la competencia entre ellos sea desleal y provoque conflictos de intereses entre los propietarios.

2.- *Participación de agentes externos a restaurantes.*- La competencia desleal derivada de la sobre oferta ha llevado a los restauranteros a fomentar la participación de agentes externos como apoyos para la captación de clientes, como lo es el caso de los llamados “jaladores” cuya labor es precisamente captar en la calle a los turistas para que consuman en determinado restaurante.

Este mecanismo tan utilizado en distintos lugares turísticos, más que un servicio para el turista se puede tornar en una molestia, ya que la presencia de estos personajes en las banquetas no permite a los visitantes una elección con mucha libertad y tranquilidad. Además, la participación de los “jaladores” deja ver la existencia de una voraz competencia entre los propios restauranteros, que no es sana para el desarrollo económico del lugar ni para la interrelación social entre ellos, sobre todo por lo pequeño del lugar.

Otros agentes externos que tienen una intervención activa son los “cuidadores y lavadores de carros” cuya labor es precisamente la de vigilar y lavar los automóviles de los visitantes a cambio de alguna cantidad de dinero. Aunque la presencia de estas personas puede dar cierta seguridad a los visitantes de que sus automóviles estarán vigilados mientras disfrutan su estancia con mayor tranquilidad y placer, esta “seguridad” es muy relativa debido a que no hay control sobre los cuidadores y cualquier persona que lo desee puede realizar esa función.

El hecho de que tanto “jaladores” como “cuidadores” no dependan directamente de los restaurantes, sino que sean intermediarios quienes los “emplean” provoca que se desconfíe del servicio e indica falta de preocupación de los comerciantes del lugar por aspectos que pueden ser muy sensibles para los visitantes y que ya se están convirtiendo en un problema mayor.

Además de que estos agentes externos se benefician de la derrama económica del lugar sin tener relación ni compromiso directo con los restauranteros y comerciantes establecidos, que son la base de la economía de Puerto Nuevo.

3.- *Tensiones por la monopolización de terrenos y del servicio de estacionamiento.*- Como se ha visto, el principal problema que tiene Puerto Nuevo es la falta de estacionamiento, situación que ha sido aprovechada de manera ventajosa por quienes cuentan con terrenos baldíos, ya que han monopolizado el servicio obteniendo ganancias sin realizar ninguna inversión y sin participar en las mejoras del lugar. Esto ha provocado el descontento de la mayoría de los restauranteros y comerciantes de Puerto Nuevo con los dueños de los terrenos baldíos, ya que consideran injusto que sólo unos cuantos sean los que obtengan beneficios por estacionamiento, cuando el conjunto de restaurantes es el atractivo que genera la afluencia de turistas y un mayor flujo de vehículos al lugar.

Este hecho ha generado una serie de tensiones sociales entre los locatarios de Puerto Nuevo que obstaculiza la cooperación en conjunto y que no permite la adecuada realización de acciones que beneficien a todos.

4.- *Falta de participación comunitaria de algunos sectores o participación desigual.*- Los conflictos por intereses particulares que se han estado presentando entre algunos restauranteros ha llevado a que haya poca participación colectiva en beneficio de todos.

Además de eso, la edificación de nuevos restaurantes y comercios, así como la proliferación del comercio ambulante y semifijo que no tienen ninguna o poca participación en el desarrollo urbano de Puerto Nuevo, pero que están disfrutando y se están beneficiando económicamente con lo ya existente, es una situación que también ha generado descontento y malestar entre quienes sí han aportado recursos para mejorar la imagen urbana y la prestación de servicios.

El problema mayor radica en que los restauranteros y comerciantes que recientemente se han instalado en Puerto Nuevo se niegan de manera rotunda a colaborar en beneficio comunitario o muestran poco interés por participar voluntaria y colectivamente. Mientras que a los ambulantes y semifijos es difícil exigirles alguna participación por la falta de intervención de las autoridades competentes y el descontrol que se tiene de ellos.

6.- *Crecimiento de la delincuencia.*- Con el aumento de la afluencia de turistas, de la actividad económica y de la presencia constante de personas externas que entran y salen de Puerto Nuevo, la delincuencia también se ha incrementado.

La falta de estacionamiento que obliga a muchos visitantes a dejar sus automóviles alejados del lugar al que van a consumir o que confíen su resguardo a “cuidadores” que no están controlados y cuya presencia puede ser dudosa, son algunos de los aspectos que contribuyen a que los actos delictivos vayan en aumento.

7.- *Falta de intervención y participación de las autoridades gubernamentales.*- Debido a que Puerto Nuevo nunca ha sido centro importante de población, la atención de las autoridades prácticamente ha sido nula.

Lo anterior tiene mucho que ver con que el surgimiento y consolidación de Puerto Nuevo como parada turística se dio en el contexto de la delegación que anteriormente era Rosarito, situación que provocó que este y otros centros turísticos con esas características estuvieran alejados de los beneficios gubernamentales relacionados con la provisión de servicios públicos y desarrollo urbano, ya que para el municipio de Tijuana, del que dependían vía delegación de Rosarito, no eran zonas prioritarias.

Sin embargo, las características de afluencia de visitantes y la actividad económica que actualmente tiene esta localidad ha generado una serie de problemas y necesidades que demandan la urgente intervención de las autoridades. Entre los aspectos que se observaron como prioritarios en cuanto a atención de la autoridad, sobre todo municipal, destacan los siguientes:

- **Servicios públicos:** Sólo existe el servicio de agua potable y energía eléctrica, pero destaca la falta de alumbrado público, drenaje y recolección de basura.
- **Obras de urbanización:** Aunque las calles se encuentran adoquinadas y las banquetas en buen estado, son obras en las cuales no han intervenido dependencias gubernamentales sino que han sido por iniciativa de los restauranteros residentes. Sin embargo se requiere más urbanización sobre todo hacia la parte sur, en dirección del mar en donde se aprecia deterioro urbano.
- **Vigilancia y Seguridad pública:** Por el constante flujo de visitantes y la presencia de agentes externos como cuidadores y vendedores ambulantes, se requiere de la presencia constante de vigilancia que dé mayor seguridad a los residentes y a los turistas. No se cuenta con presencia de policía preventiva, solamente con un guardia en una caseta de información que obviamente es insuficiente para guardar el orden y mantener una adecuada vigilancia.

8.- Desorden Social y Público.- Como lo indica la explicación de los problemas anteriores, Puerto Nuevo sufre ya un desorden social y público. El desorden social provocado por los problemas derivado de la interrelación entre los diversos sectores y personas que ahí confluyen, tal y como se han explicado anteriormente. Y el desorden público provocado por la falta de estacionamiento, de señalamientos y de reglas urbanas que han tenido como consecuencia caos vial por la saturación de la circulación vehicular y del tránsito peatonal.

9.- Desunión de la Asociación de Restauranteros.- La Asociación de Restauranteros ha sido determinante en el nivel de urbanización que tiene actualmente Puerto Nuevo, ya que al no contar con la intervención y participación de las autoridades de gobierno decidieron organizarse para participar en el mejoramiento de lugar de una manera equitativa y que beneficiara a todos.

De esta manera la Asociación, invirtiendo sus propios recursos, ha logrado cosas importantes para el desarrollo de Puerto Nuevo, que benefician a todos los restauranteros y comerciantes ubicados ahí.

Entre las inversiones que ha realizado la Asociación se encuentran el mejoramiento de las calles con la instalación de adoquín, la instalación de una planta de tratamiento de aguas residuales, la gestión ante la Comisión Estatal de Servicios Públicos para la introducción del agua potable, así como la gestión y pago para la introducción de otro tipo de servicios con los que cuentan actualmente.

Desafortunadamente, aún y cuando hay muestras de que estando organizados se puede seguir mejorando las condiciones de Puerto Nuevo, existe una desunión en la Asociación de Restauranteros, debido a la apatía y a la competencia desleal de algunos de sus miembros.

10.- Desarrollo atrapado.- Si bien los restauranteros de Puerto Nuevo han hecho del lugar un sitio prestigiado para visitar y han realizado inversiones con el objetivo de dar a los turistas un mejor servicio, así como de mejorar las condiciones urbanas de la zona, la saturación de locales y el agotamiento del suelo urbano ha hecho que prácticamente el desarrollo se quede atrapado y que Puerto Nuevo ya no pueda crecer ni en extensión ni en ofrecimiento de servicios adicionales o mas diversificados, que lo hagan un lugar con mayores atractivos turísticos para que los visitantes se queden una mayor cantidad de tiempo. Adicionalmente, la desunión que actualmente presenta la Asociación plantea un escenario aún más complicado para el crecimiento y desarrollo económico de esta localidad, pues el mejoramiento seguirán pensándose en términos de intereses particulares sin importar lo colectivo.

11.- Plagio del fenómeno Puerto Nuevo.- La venta de langosta estilo Puerto Nuevo hasta hace poco tiempo solo podía consumirse única y exclusivamente en Puerto Nuevo, el lugar donde empezó la tradición. Sin embargo, ahora el famoso platillo se puede encontrar en otros lugares del Corredor Turístico cercanos a Puerto Nuevo. Calafia es un de esos lugares donde desde la carretera se puede apreciar un anuncio que resalta las palabras Langosta y Puerto Nuevo, confundiendo a los visitantes que buscan llegar a la villa de restaurantes de langosta de Puerto Nuevo y por error o desconocimiento se quedan ahí.

Este hecho que puede proliferarse, es un elemento más en contra del desarrollo y crecimiento de Puerto Nuevo, pues existe la posibilidad de que restauranteros que ya no encuentren cabida en Puerto Nuevo decidan poner sus restaurantes en otros lugares del corredor ofreciendo como platillo exclusivo *la langosta estilo puerto nuevo*.

2.2.2. - Medio Físico Natural.

2.2.2.1. - Clima.

Como ya se ha mencionado, el conocimiento de los aspectos climatológicos de una región tienen como objetivo evaluar y promover la adecuación al clima de los asentamientos humanos, y a su vez, conformar una identidad físico formal de estos y una optimización de los recursos ya sean materiales o energéticos.

Puerto Nuevo, al igual que Playas de Rosarito se caracteriza por tener un clima templado húmedo (también llamado clima mediterráneo) con lluvias de invierno.

Temperatura: La máxima en el mes de Junio es de 39°C, la temperatura media anual es de 17°C, en tanto que la mínima es de 7°C, en el mes de Enero y Febrero.

Precipitación: Se registra un promedio anual de 273 mm. de lluvia, siendo los meses con mayor precipitación Enero con 188.30 mm. y 9 días con lluvias, y Febrero con 69.9 mm. y 9 días.

Asoleamiento: Los meses con mayor número de días despejados son Julio, Agosto, Septiembre y Octubre, que coinciden con la temporada de mayor afluencia turística. En promedio, anualmente se tienen 151 días con sol, 124 días parcialmente nublados y 90 días nublados con alba al ocaso.

Dirección y velocidad del viento: En Playas de Rosarito, los vientos dominantes son los del Noroeste y Sureste, con una velocidad media de 10 KM/HR durante todo el año.

2.2.2.2. - Hidrología.

Es necesario analizar los cuerpos de agua tanto superficiales como subterráneos con que se cuenta para definir los criterios de su utilización en función del adecuado desarrollo urbano y el equilibrio ecológico, ya que el agua es determinante para el desarrollo de las actividades humanas, y para las previsiones de riesgos o vulnerabilidades, por lo que para su estudio se dividió en hidrografía superficial, subterránea y oceanografía.

El área de estudio del Centro de Población de Playas de Rosarito, se localiza dentro de la región hidrológica No.1 RH1 (Baja California) según la clasificación hecha por la Secretaria de Agricultura, Ganadería, Recursos Hidráulicos, (SAGARPA).

La zona de Puerto Nuevo cuenta con una corriente de agua de tipo intermitente que está emplazada dentro de los límites del Polígono No.1. Se trata de un escurrimiento cuya trayectoria es en dirección este-oeste y presenta una serie de bifurcaciones que se desarrollan dentro de este polígono.

2.2.2.3. - Topografía.

La topografía de la zona esta constituida en mayor parte por pendientes menores del 10%; no obstante, en la porción sur del área de estudio se presenta una depresión en el terreno cuya pendiente está en el rango del 15% al 20%; por su parte, el risco, que representa el límite del área de estudio en su extremo sur-oeste, presenta una pendiente aún mayor. Habría que agregar a los rasgos topográficos del sitio, las depresiones que resultan de los escurrimientos mencionados con anterioridad



2.2.3. - Medio Físico Transformado.

Puerto Nuevo está compuesto por tres grandes polígonos⁶ que en total suman una superficie de 11.1668 has., con una forma trapezoidal, los límites del área de estudio de Puerto Nuevo son:

- Al noroeste: con el desarrollo turístico “El Pescador” con 406.47 mts.
- Al sur: con el desarrollo turístico The Gran Baja Resort en 208.24 mts.
- Al este: con la carretera libre a Ensenada en 571.88 mts.
- Al oeste: con el Océano Pacífico en 279.81 mts.

Los polígonos que conforman el área de Puerto Nuevo son:

Polígono 1: con una superficie de 2.2616 has. localizado al norte del área de estudio, con una superficie plana y prácticamente desocupado, que se utiliza en fines de semana como estacionamiento.

Polígono 2: tiene una superficie de 4.8008 has., conformado por cuatro manzanas paralelas a la carretera federal, caracterizado por su urbanización y desarrollo de las actividades de turismo gastronómico que distinguen a este lugar.

Polígono 3: terreno parcialmente desocupado con una superficie de 4.1044 has., utilizado en ocasiones como estacionamiento.

El diagnóstico del medio físico transformado de Puerto Nuevo se enfoca hacia la identificación de los problemas de ocupación del suelo, funcionamiento urbano, imagen y calidad ambiental, en virtud de la relevancia que desde el punto de vista turístico tiene este lugar dentro del corredor Tijuana-Rosarito-Ensenada.

2.2.3.1. – Suelo Urbano.- La ocupación del suelo en Puerto Nuevo se origina gracias a la actividad de la comunidad de pescadores que conformaron un asentamiento habitacional que con el paso del tiempo se ha transformado en una localidad que aglutina servicios restauranteros que aprovechan la disponibilidad de productos del mar y la afluencia de turistas en esta región del estado. El desarrollo de esta actividad se ha ido adaptando de manera improvisada a las condiciones de ocupación existentes, lo que ha provocado problemas de funcionamiento que se mencionarán adelante.

Por otro lado, es necesario precisar aquí que la fuente principal de información para el desarrollo de este apartado y del proyecto en general fue el levantamiento de usos de suelo realizado, pues la fuente catastral es inexistente como lo es la fuente cartográfica. Para la localidad esto representa un problema de incertidumbre en la tenencia de la tierra y una limitante para nuevas inversiones.

-Usos del Suelo.- En materia de usos de suelo, ya se mencionó que el uso de suelo predominante en Puerto Nuevo es el comercial turístico, representado por dos destinos, el de la venta de comida (restaurantes cuya especialidad es la langosta) y la venta de artesanías y otras curiosidades que coloquialmente se denominan “curios”. Sin embargo, estos dos destinos están mezclados de manera generalizada con el uso habitacional que se desarrolla principalmente en segundos niveles de la edificación.

Esta combinación de usos es en primera instancia compatible, sin embargo, los problemas se generan por la improvisación bajo la cual se desarrolla el uso comercial, cuyos impactos son:

- Falta de estacionamiento de acuerdo a la normatividad aplicable.
- Inaccesibilidad a las viviendas por saturación de vialidades.
- Riesgos generados por instalaciones de gas.

⁶ Para efectos del diagnóstico se definieron tres polígonos de acuerdo a la ocupación observada en el área de estudio de Puerto Nuevo, por lo tanto, los polígonos no tienen relación con límites catastrales o de propiedad.

- Deterioro ambiental por alta sonoridad de música de establecimientos.

Por una parte, los Polígonos 1 y 3 se encuentran prácticamente desocupados, por lo que la problemática se concentra en el Polígono 2, cuya ocupación del suelo alcanza casi el total de los predios, donde la distribución de usos de suelo por polígono se presenta en el siguiente cuadro:

USO	Polígono 1		Polígono 2		Polígono 3		Total	
	Sup (has)	%	Sup (has)	%	Sup (has)	%	Sup (has)	%
AREA UTILIZABLE								
Habitacional	0.0000	0.00%	0.7374	15.36%	0.0000	0.00%	0.7374	6.61%
Comercial Turístico	0.0000	0.00%	1.7178	35.78%	1.7309	42.24%	3.4487	30.90%
Restaurantes	0.0000	0.00%	1.2179	25.37%	1.7309	42.24%	2.9488	26.42%
Artesanías	0.0000	0.00%	0.4999	10.41%	0.0000	0.00%	0.4999	4.48%
Comercial Urbano		0.00%	0.0221	0.46%	0.0000	0.00%	0.0221	0.20%
Baldíos	0.3680	16.27%	0.7642	15.92%	2.0266	49.46%	3.1588	28.30%
SUBTOTAL AREA UTILIZABLE	0.3680	16.27%	3.2415	67.52%	3.7575	91.70%	7.3670	66.01%
AREA NO UTILIZABLE								
Áreas no aptas	0.2280	10.08%	0.0728	1.52%	0.0000	0.00%	0.3008	2.70%
Áreas rústicas	1.6656	73.65%	0.0000	0.00%	0.0000	0.00%	1.6656	14.92%
Vialidades		0.00%	1.3093	27.27%	0.0000	0.00%	1.3093	11.73%
ZOFEMAT	0.0000	0.00%	0.1772	3.69%	0.3402	8.30%	0.5174	4.64%
SUBTOTAL AREA NO UTILIZABLE	1.8936	83.73%	1.5593	32.48%	0.3402	8.30%	3.7931	33.99%
TOTAL	2.2616	100.00%	4.8008	100.00%	4.0977	100.00%	11.1601	100.00%

La caracterización por uso es la siguiente:

Habitacional: La vivienda en Puerto Nuevo se caracteriza por ser de tipo unifamiliar, predominando la vivienda popular con calidad media de materiales. Es también una característica de la zona que la vivienda se desarrolle, por lo general, en los segundos niveles de las edificaciones.

Comercial Turístico: Es el uso predominante en la zona y, como ya se mencionó, esta constituido por restaurantes que ofrecen la *Langosta Estilo Puerto Nuevo*, además de un número importante (54) de establecimientos que venden artesanías tales como productos de barro, joyería, sombreros de palma y de piel, además de camisetas con alegorías de la zona turística de Rosarito y Puerto Nuevo.

Comercio y Servicios: El uso comercial, representa la minoría dentro de la zona de estudio, y está representado por algunas tiendas de abarrotes.

Baldíos (aptos para el desarrollo): Son espacios desocupados dentro del área utilizable que tienen factibilidad de desarrollarse. Destacan los grandes baldíos de los polígonos 1 y 3.

Vía Pública: Representada por las calles existentes en el polígono 2.

En el rubro de Área No Utilizable, se concentran tres apartados: Las Áreas No Aptas (representadas por los escurrimientos), la Zona Federal Marítimo Terrestre correspondiente al área de estudio y los Terrenos Rústicos que están emplazados en el Polígono No.1.

(ver plano de Usos y Destinos del Suelo de Puerto Nuevo, RDU-PN-08)

- Ocupación y Utilización del Suelo.- Este rubro se refiere necesariamente a las características de ocupación que pueden observarse dentro del polígono 2 y en lo poco edificado del polígono 3.

En lo que respecta a la ocupación del polígono 2, la edificación representa el 76% de la superficie aprovechable, lo que indica un coeficiente de ocupación por terreno alto, ya que puede observarse gran cantidad de predios ocupados al 100%, lo cual se da principalmente en las manzanas intermedias que alberga el grueso de los establecimientos de comida y vivienda en segundos niveles. De los rangos de ocupación identificados, el de 76 a 100% representa el 84.16% del área ocupada en el polígono 2. Lo anterior demuestra la dependencia de los establecimientos en los espacios de estacionamientos provistos por la vía pública.

En cuanto a la utilización del suelo en el polígono 2, predominan las edificaciones de dos niveles, aunque se pueden observar algunas que cuentan con tres y hasta cuatro pisos. La intensidad en la utilización del suelo se aprecia en el hecho de que el 87.14% de la superficie edificada cuenta con un rango de utilización de entre .51 y 2. Nuevamente el impacto del alto grado de edificación en los predios se ve reflejado en el uso y saturación de la vía pública por vehículos.

(ver plano de Ocupación y Utilización del Suelo Puerto Nuevo, RDU-PN-09)

Plano RDU-PN-08.- Usos y Destinos del Suelo de Puerto Nuevo.

Plano RDU-PN-09.- Ocupación y Utilización del Suelo de Puerto Nuevo.

-Déficit de Estacionamiento.

Luego de haber analizado la clasificación de usos de suelo y los grados de ocupación y de utilización de los terrenos dentro del área de estudio (en especial dentro del polígono 2), a continuación se presenta el cálculo de demanda de estacionamiento generada en la actualidad de acuerdo a normas de edificación vigentes.

DEFICIT DE ESTACIONAMIENTO	
A DEMANDA REGLAMENTARIA	974 CAJONES
B LOCALES COMERCIALES	370 CAJONES
C VIVIENDAS	365 CAJONES
D ESTACIONAMIENTO EN VIVIENDAS	8 CAJONES
E ESTACIONAMIENTO COMERCIAL- PUBLICO DENTRO DE PREDIOS	36 CAJONES

DEMANDA DE ESTACIONAMIENTO	
A) RESTAURANTES	
CRITERIOS	<ul style="list-style-type: none"> 0.60 M² DE COMEDOR POR CADA M² DE RESTAURANTE 1.25 M² DE AREA DE COMEDOR POR PERSONA 1 AUTO POR CADA 6 PERSONAS. 28 M² POR ESTACIONAMIENTO.
SUPERFICIE CONSTRUIDA (RESTAURANTES) = 18 646.34 M² 18 646.34 M ² x 0.066 AUTOS / M ² = 1 230 CAJONES	
<i>FACTOR DE COINCIDENCIA CON LOCALES COMERCIALES (0.60) =</i>	738 CAJONES
B) LOCALES COMERCIALES	
CRITERIO	
<ul style="list-style-type: none"> 1 ESTACIONAMIENTO POR CADA 50 M² CONSTRUIDOS 	
SUPERFICIE CONSTRUIDA = 10 624.56 M² (LOCALES COMERCIALES)	
<i>10 624.56 M² / 50 M² =</i>	212 CAJONES
C) VIVIENDAS	
CRITERIO	
<ul style="list-style-type: none"> 2 ESTACIONAMIENTOS POR VIVIENDA 	
12 VIVIENDAS x 12 AUTOS POR VIVIENDA =	24 CAJONES
TOTAL DEMANDA REGLAMENTARIA DE ESTACIONAMIENTO	974 CAJONES

		No. de Cajones	Superficie (m ²)
DEFICIT REGLAMENTARIO	A – (D+E)	830	20,750
DEFICIT REAL	A – (B + D + E)	560	14,000
DEFICIT PROVISIONAL	A – (B + C + D + E)	195	4,875

De acuerdo a estos resultados, pueden observarse tres tipos de déficit diferenciados por la calidad de solución que se puede percibir. En primer lugar, el déficit reglamentario identifica la necesidad generada por la limitada disposición de espacios de estacionamiento dentro de los predios, por lo que se resuelve con alternativas en vía pública o en predios improvisados. El déficit real contabiliza la disponibilidad de actual espacios en vía pública, que al saturarse se

implementan estacionamientos improvisados en predios baldíos. Finalmente, el déficit provisional es el que se obtiene de contabilizar la disponibilidad total de espacios para estacionamiento que se puede observar hoy en día, sin importar sus condiciones de accesibilidad, diseño o equipamiento.

Cada uno de estos cálculos permitirá diseñar alternativas de solución para atender la demanda por etapas.

2.2.3.2. – Vialidad y Transporte.



-Vialidad.- Puerto Nuevo cuenta con una estructura vial compuesta de dos vialidades de jerarquía interurbana:

Carretera Nacional (Carretera de cuota No.1) aunque no tiene ninguna relación con la movilidad local, esta cuenta con una salida situada a un par de kilómetros de la zona.

Carretera federal No.1 (libre) comunica a la ciudad de Tijuana con los desarrollos turísticos existentes entre esta y la ciudad de Ensenada.

Dentro de los límites del poblado cabe destacar el circuito formado por la siguiente tríada:

Calle Guadalupe Rentería. Representa la vialidad de acceso, cuenta con un carril de circulación y dos de estacionamiento. Las condiciones de su pavimento (adoquín) se pueden considerar aceptables. Su sección promedio es de 17 metros.

Paseo del Mar. La movilidad dentro de esta vialidad está directamente relacionada con el conjunto de establecimientos denominados “curios” que colindan con dicho paseo. Cuenta con un espacio destinado para estacionamiento y dos carriles de circulación en ambos sentidos. Está desprovista de pavimento, por consiguiente, su superficie es susceptible a encharcamientos. La sección promedio de esta es de 12.80 metros.

Calle Barracuda. Su destino es la salida del poblado, por consiguiente cierra este circuito. El estado de su pavimento (a base de concreto) es el que se encuentra en mejores condiciones dentro de toda el área de estudio. Cuenta con dos carriles de estacionamiento y uno de circulación en dirección a la carretera libre Tijuana-Ensenada. Su sección promedio es de 12.90 metros.

El resto de la estructura lo integran tres calles: la calle Arpón que cuenta con dos carriles de estacionamiento y dos de circulación en ambos sentidos, su sección promedio es de 12.90 metros; la calle Chinchorro, dotada de dos carriles de estacionamiento, y uno de circulación, y cuya sección promedio es de 12.50 metros; y la calle Anzuelo que cuenta con dos carriles de estacionamiento y dos de circulación en ambos sentidos, su sección promedio es de 12.90 metros.

Es importante mencionar que vialidades como la calle Arpón y la calle Anzuelo, ambas de sección reducida, tienen asignada circulación de dos sentidos; esto, aunado al hecho de que estas vialidades representan una fuerte senda peatonal, genera un serio conflicto que hace lenta la circulación vehicular y pone en riesgo a los visitantes.



Prácticamente todas las vialidades cuentan con algún tipo de pavimento que va desde el concreto hasta el adoquín, en condiciones de funcionamiento aceptables. Solo la calle Paseo del Mar carece de pavimento, y sobre su extremo sur se generan encharcamientos por ser receptáculo de escurrimientos pluviales.

Los accesos y salidas viales al poblado representan un problema y riesgo para la circulación por la carretera libre ya que no existen espacios adecuados ni acondicionados para la integración a la circulación, por lo que los

vehículos reducen drásticamente la velocidad cuando aún están en el carril de circulación. Parte de los estacionamientos improvisados están invadiendo el derecho de vía de la carretera por lo que el riesgo de colisiones de autos que llegan también se da con los que están estacionados.

-Transporte.

Puerto Nuevo se comporta como un paradero importante dentro del corredor Tijuana-Rosarito-Ensenada, a el confluyen el *transporte interurbano* integrado por camionetas de taxis colectivos cuya ruta es Rosarito-Primo Tapia-Rosarito, también es parte del sistema el *transporte turístico* integrado mayormente por Autobuses procedentes del Sur de California. A pesar de esto, no se cuenta con un espacio para paradero apropiado, lo cual se suma a los problemas y riesgos en la integración con la carretera federal.

2.2.3.3. – Infraestructura.

Puerto Nuevo solo cuenta con los servicios de agua potable y energía eléctrica: cuenta con un sistema independiente de drenaje sanitario conectado a una planta de tratamiento de funcionamiento limitado y carece de alumbrado público.

No existe tampoco red de alcantarillado pluvial ya que se puede decir que los escurrimientos corren superficialmente hacia el mar, aunque existen problemas de encharcamientos por deficiencias en el pavimento y por la barrera que genera la ocupación de puestos de artesanías al oeste del asentamiento. El mayor volumen de escurrimiento pluvial corre por el extremo noroeste del poblado, que por su falta de pavimento inhabilita la bajada hacia la costa que utilizan los pescadores para acceder a sus lanchas.

2.2.3.4. – Medio Ambiente, Riesgos y Vulnerabilidad.

-Medio Ambiente.



El medio ambiente donde se ubica el área de estudio, recibe influencias tanto del medio costero terrestre, como del medio costero marino; mismo que ha sido objeto de un deterioro progresivo de sus elementos: agua, aire, suelo, flora y fauna, por lo que este análisis es con el fin de conocer el grado de deterioro del medio ambiente de la zona, expresado en términos de contaminación de tales elementos.

.- Contaminación del Agua.- La franja costera de Puerto Nuevo, presenta un problema de contaminación por las descargas de aguas residuales domésticas y turísticas que se realizan sin previo tratamiento al mar, y a los cauces de los arroyos y escurrimientos pluviales que desembocan en él, por parte de los asentamientos que se localizan a lo largo de la costa, y en los márgenes de los arroyos, que no cuentan con sistemas de tratamiento de sus descargas residuales, o se encuentran localizados en áreas sin servicio de alcantarillado sanitario.

.- Contaminación del Aire.- La calidad del aire de la zona de Puerto Nuevo, es afectada por distintas fuentes emisoras de humos, polvos y malos olores de procedencia variada, entre ellas destacan, la quema de basura al aire libre, las emisiones de los vehículos automotores por el intenso tránsito en la carretera escénica Tijuana-Ensenada, y el polvo procedente de los baldíos que son utilizados provisionalmente como estacionamiento.

.- Contaminación del Suelo.- La producción de desechos sólidos, así como su manejo, tratamiento, y disposición final, pueden generar problemas de contaminación del suelo, de no ser debidamente valoradas y atendidas estas tareas por parte de las autoridades municipales, y la población en general.

El Ayuntamiento de Playas de Rosarito, realiza con su equipo y recursos propios, las tareas de limpieza y recolección de basura, en algunas de las colonias más alejadas del área urbana, así como de las localidades del resto del Municipio, entre ellas está Puerto Nuevo.

- Contaminación por Ruido.- La principal fuente de contaminación por ruido, es instigada por el flujo vehicular de alta velocidad que circula sobre la carretera de cuota Tijuana-Ensenada, y en menor medida, aquel que circula por la carretera libre. Otra fuente de ruido lo es la propia actividad turística al disponer, algunos locales, música con altos niveles de sonoridad.

- Vegetación y Deforestación.- Puerto Nuevo se ubica en la región florística Californiana que ocupa la porción Noroeste del Estado, desde la línea internacional hasta El Rosario, y desde la costa del Pacífico hasta las sierras de Juárez y San Pedro Mártir. En la franja costera encontramos *Vegetación de Marismas* en las zonas de inundación de los esteros, estuarios y lagunas costeras; *Vegetación de Dunas* al sur de Rosarito; y *Matorral Costero* caracterizado por arbustos de entre 0.5 y 2.0 metros de altura, principalmente en las cañadas y cauces de los escurrimientos, y por especies de gramíneas y pastos en las lomas y partes altas.

Sin embargo, es una práctica común en el desarrollo de estacionamientos provisionales, "limpiar" los terrenos eliminando la delgada cubierta vegetal, dejando el suelo expuesto a la erosión por la acción de los agentes climáticos, convirtiéndose así en terrenos polvorientos por la acción del viento, y contribuyendo al asolvamiento de los arroyos por el arrastre y la pérdida de la capa superficial del suelo por la acción de las lluvias, causando el arrastre de lodo hacia las partes bajas ocupadas por vivienda.



-Riesgos y Vulnerabilidad.- Puerto Nuevo en su franja costera es una zona sujeta a riesgos provocados por fenómenos naturales derivados de la dinámica de los procesos entre los medios costeros terrestre y marino tales como: erosión, deslizamientos, oleajes, vientos fuertes, tormentas, inundaciones, etc. Por su parte, la zona cuenta con instalaciones que implican riesgo por la actividad que se realiza en el medio.

Los principales Agentes de Riesgo en la Zona son:

Naturales:

Hidrometeorológicos.- Como inundaciones, tormentas, oleaje y vientos intensos.

Geológicos.- Sismos, fallas y deslizamientos.

Humanos:

Vehiculares.- Accidentes vehiculares en carretera federal por falta de espacios acondicionados para integración. Conflicto peatón-vehículo en calles internas.

Inseguridad.- Robos por falta de vigilancia.

Químicos: Incendios, explosiones y fugas de gas L.P. provenientes de los restaurantes.

Sanitarios: Contaminación por desechos orgánicos.

2.2.3.5. – Imagen Urbana.

Para la zona de Puerto Nuevo, como centro turístico, resulta de suma importancia la imagen urbana que presenta a sus visitantes la cual actualmente se encuentra considerablemente deteriorada, como ya se ha puntualizado, actualmente cuenta mucho prestigio y representa un punto esencial dentro del corredor costero Tijuana-Rosarito-Ensenada; no obstante, el potencial que aún proyecta la zona depende en gran medida de la imagen urbana. El mejoramiento de la imagen requiere de la participación de todos y cada uno de sus habitantes ya que una mejor imagen de la zona trae consigo una mayor afluencia de visitantes y su promoción como un destino turístico. Por lo anterior se realiza un análisis de cada uno de los puntos que involucra la imagen urbana de Puerto Nuevo, con el propósito de

entender la configuración del mismo, analizando el contexto urbano lo cual proporciona el antecedente de lo existente así como las necesidades para su mejoramiento.

Bordes: En la zona se consideran dentro de esta categoría los artificiales formados por el trazo de la carretera libre Tijuana-Ensenada, las edificaciones que interrumpen la comunicación del Polígono No. 2 y 3 (El Restaurante “Los Pericos”, entre otros) y los naturales identificados en el arroyo.

Nodos: Son aquellos espacios que por su gran actividad, se consideran puntos estratégicos en el conjunto; adquieren identidad por el tiempo de actividad que en ellos se desarrolla. En este rubro se distingue como tal el Restaurante “Puerto Nuevo No.1” y el Restaurante “El Patio de la Langosta” en conjunto.

Sendas: Son aquellas vías por donde la población se desplaza común y periódicamente. Las sendas donde el flujo peatonal es más intenso son la Calle Arpón, la Calle Guadalupe Rentería, y Paseo del Mar. No obstante, cabe mencionar que las tres vialidades restantes de la zona representan, cada una, una senda peatonal de uso moderado; esto como consecuencia de los usos colindantes (comercial-turístico).

Hitos: Son aquellos puntos que por su importancia, prominencia y/o tradición a los habitantes y visitantes de la ciudad les sirven para orientarse, identificar una zona, establecer sitios de reunión, etc. Dentro de estos puntos de referencia el arco de acceso al poblado y en menor medida aquellas edificaciones de tres niveles tales como los Restaurantes Ortega’s, Chela’s, Jatay y el Vista al Mar.





intrusión de vendedores ambulantes.

-Estructura de recorridos.- La estructura del poblado se conforma a partir de su Sistema Vial lo cual determina en gran medida la configuración física de la misma. Sin embargo, no hay una estructura clara de recorridos y el visitante (tanto a pie como en automóvil) se desplaza sin orden alguno, lo que provoca circulaciones encontradas y mezcla de tráfico peatonal y vehicular.

La circulación peatonal carece de las condiciones propicias para desarrollarse. Las banquetas no proporcionan rutas continuas para los visitantes debido a la diversidad de niveles con que cuentan, los obstáculos creados por letreros y mobiliario exterior de restaurantes e



deteriorando gradualmente, hasta el punto vislumbrarse edificaciones endeble dedicadas al comercio (curios).

-Imagen Visual.- En Puerto Nuevo la imagen visual que se desarrolla a lo largo de sus vialidades se presenta de manera heterogénea y desordenada, esto generado por la variedad de lenguajes arquitectónicos (en su gran mayoría improvisados), uso excesivo de publicidad de tipo comercial aunado al de señalamiento vial y el mal estado de las banquetas. Otro problema lo constituye la falta de mantenimiento de algunos los edificios e inmuebles generando una imagen desgastada y deteriorada.

Solamente la visual en el área próxima al acceso es agradable, ya que cuenta con banquetas amplias, un módulo de información para el turista, un par de edificaciones que se mantienen en buen estado y los pavimentos que se advierten como recientes; mientras que en el extremo poniente de la zona, es decir, en dirección al mar, la imagen se va

Las zonas populares, además de representar una barrera visual y funcional para la zona, contrastan tajantemente con el resto del entorno, debido a lo precario de la calidad de las viviendas, lo endeble y desordenado de los establecimientos que ofertan “curios” y la carencia de la infraestructura básica, por lo cual se hace necesario el plantear soluciones en pro del mejoramiento, siendo prioritario la dotación de los elementos básicos, principalmente los servicios de infraestructura, misma que será uno de los primeros pasos en pro del mejoramiento de la calidad de vida de la escasa población residente.



2.2.4. – Síntesis de la Problemática de Puerto Nuevo.-



La conjunción de los problemas urbanos en Puerto Nuevo tiene una repercusión primordial que debe tenerse en cuenta: la pérdida paulatina de atractivo al visitante ante la oferta de nuevos espacios mucho más confortables en otras partes del corredor costero que pueden ofrecer el mismo atractivo gastronómico que ofrece este lugar, lo anterior tiene como agravante algunas situaciones de fondo no tangibles físicamente pero que tienen una gran repercusión en las condiciones del lugar:

- Desánimo de propietarios ante la degradación

del lugar y la competencia generada por otros puntos del corredor costero.

- Falta de entendimiento entre grupos de población implicados en las actividades del lugar.
- Desatención de su grado de participación y responsabilidad de grupos de comerciantes no locales (artesanías).
- Incertidumbre en la tenencia de la tierra e invasiones.
- Falta de atención por parte de autoridades municipales.

Ante esta realidad es importante particularizar los problemas tangibles de carácter funcional y de imagen urbana identificados en el diagnóstico, dándoles una jerarquización que permita derivar en una estrategia programada de acciones para el mejoramiento y total aprovechamiento de las ventajas competitivas del lugar.

- Problema de tenencia de la tierra. La falta de catastro en el asentamiento conlleva a una inseguridad en la propiedad del suelo que se agrava con la llegada constante de ocupantes irregulares a la zona que se asientan en vía pública, zona federal o terrenos de propiedad no definida. Por otro lado, la falta de ingresos municipales por concepto de pago de prediales, a falta de registros catastrales, reduce las posibilidades de inversión en obras públicas en el poblado.
- Falta de estacionamiento. Aun y cuando este problema es atendido, las disposiciones de espacios para estacionamiento no son accesibles ni seguras y continúan entorpeciendo la circulación peatonal y vehicular por las calles del lugar. No existen espacios adecuados para estacionar autobuses turísticos ni apeaderos de transporte público. De este desorden se originan otros problemas ligados a la inseguridad de los vehículos que pueden sufrir daños materiales o ser sujetos de robo.
- Inexistencia de estructura de recorridos y mezcla de rutas peatonales y vehiculares. Los flujos se dan indiscriminadamente. La misma deficiencia en estacionamientos genera una circulación vehicular constante que es entorpecida por el cruce de peatones en su recorrido, que en la mayoría de los casos no tiene destino fijo.
- Falta de diversidad de atractivos. A pesar de la intensidad de la utilización del espacio exterior en Puerto Nuevo, la localidad no provee de incentivos ni alternativas de actividad al usuario, con lo que se está desaprovechando el elemento urbano-paisajístico como un atractivo del lugar que no se puede encontrar en ningún otro sitio.
- Deficiencia en las condiciones de las circulaciones peatonales. El espacio urbano de Puerto Nuevo es de uso peatonal por excelencia, sin embargo las condiciones físicas de los recorridos no son las adecuadas para este fin, ya que presentan problemas limitada sección de banquetas, desniveles que no permiten la circulación continua, intromisión de mobiliario y vendedores ambulantes, circulación vehicular constante en las calles.
- Imagen urbana deteriorada y heterogénea. Parte importante del espacio exterior es la portada de los elementos construidos que delimitan y dan carácter al lugar. En Puerto Nuevo no existen elementos arquitectónicos que sirvan de atractivo y que identifiquen el lugar como un sitio único dentro del corredor costero.

Cabe mencionar algunos otros problemas ligados a los anteriores que de manera más particular permiten puntualizar situaciones que deberán corregirse en el lugar:

- Saturación de predios por la edificación, que condiciona la solución de estacionamiento a la vía pública o a terrenos baldíos adyacentes.
- Presencia de establecimientos comerciales (curios) a lo largo del Paseo del Mar que representan una fuerte barrera funcional y visual para el resto de la zona.
- Circulación y utilización del derecho de vía de la Carretera Federal No. 1 (libre Tijuana-Ensenada) como estacionamiento.
- Conflicto vehicular en puerta de acceso provocado por el aparcamiento de autobuses turísticos y el arribo a los estacionamientos provisionales.
- Conflicto vehicular en la salida del poblado provocado por la incorporación arbitraria a la carretera.
- Falta de control en la circulación vehicular de acuerdo al sentido de las vialidades.
- Uso indiscriminado de la vía pública como estacionamiento.
- Agotamiento de espacios adecuados para la circulación peatonal dada la ocupación de las banquetas con publicidad, vegetación e infraestructura.
- Carencia de pavimento en la vialidad Paseo del Mar.
- Existencia de una zona (intersección de las calles Anzuelo y Barracuda) cuya topografía condiciona el flujo vehicular.
- Presencia de ambulantes que se ocupan de “cuidar” automóviles de turistas que, no obstante, representan un riesgo social.
- Zona de encharcamiento debido a depresión en el terreno y falta de pavimento en el extremo sur de la calle Paseo del Mar.
- Carencia de alumbrado público, mobiliario urbano y vegetación apropiada.
- Problemas de accesibilidad por erosión pluvial a rampa botadora por falta de pavimento.

(ver plano de Síntesis de la Problemática de Puerto Nuevo, RDU-PN-10)
(ver plano de Secciones Típicas 1 de la Problemática de Puerto Nuevo, RDU-PN-11)
(ver plano de Secciones Típicas 2 de la Problemática de Puerto Nuevo, RDU-PN-12)

Plano RDU-PN-10.- Síntesis de la Problemática de Puerto Nuevo.

**Plano RDU-PN-11.- Secciones Típicas 1 de la Problemática de Puerto Nuevo.
(Secciones A-B)**

**Plano RDU-PN-12.- Secciones Típicas 2 de la Problemática de Puerto Nuevo.
(Secciones C-D)**



3.- ESQUEMAS DE DESARROLLO URBANO PROPUESTOS.-

Como respuesta a los problemas identificados en los diagnósticos urbanos preliminares realizados en las dos áreas de estudio descritas anteriormente, y en concordancia con las políticas y objetivos de planeación que se establecerán coordinadamente entre los participantes en cada una de las zonas, se desarrollan dos Esquemas de Desarrollo Urbano con características particulares de *Mejoramiento y Regeneración Urbana* para la zona denominada “Sector Centro” y para “Puerto Nuevo”, los cuales servirán de elementos integradores de los proyectos estratégicos que se identifiquen en este estudio, y además como base para la realización de los Programas Parciales de Mejoramiento Urbano de cada Zona o como elementos provisionales de promoción y control del desarrollo urbano en estas áreas

3.1.- ESQUEMA DE MEJORAMIENTO URBANO DEL SECTOR CENTRO.-

El esquema de usos de suelo propuesto para el área de estudio se desprende de la estructura urbana propuesta del PDUCP que establece a grandes rasgos la consolidación de los servicios turísticos, comerciales y de equipamiento urbano en el sector, y plantea el complemento de la estructura vial previendo la comunicación interna y nuevos enlaces hacia el oriente de la ciudad.

3.1.1.- Objetivos de Planeación para el Sector Centro.- Los objetivos particulares identificados para esta zona se desprenden del objetivo general establecido de *“Mejorar el nivel de vida de los habitantes de la zona y de toda la ciudad en una forma sostenida, mediante la derrama de la plusvalía de la actividad económica principalmente del sector comercio y servicios turísticos, generada por el mejoramiento urbano en esta zona que elevaría el nivel de afluencia, frecuencia y calidad del visitante nacional y extranjero que visita Playas de Rosarito”*.

Adicionalmente a los lineamientos planteados por el PDUCP, los objetivos particulares de planeación y diseño urbano considerados para el Esquema de Mejoramiento Urbano del Sector Centro fueron:

- a) Ordenar y dosificar los Usos y la Ocupación del Suelo tanto de las áreas ocupadas, como de las reservas intraurbanas, con el objeto de guardar o prever un equilibrio y la compatibilidad correspondiente entre las funciones de equipamiento y comercio de Centro Urbano, con la de

prestación de Servicios Turísticos intensa y la recreación en playas de tipo turístico y local, lo anterior sin menoscabo de ninguna de las actividades antes mencionadas.

- b) Dotar de las reservas para la localización de concentraciones de equipamiento urbano y muy especialmente de estacionamiento público, según la estrategia del centro de población y de acuerdo a las necesidades específicas de los usos del suelo propuestos y a la estructura de unidades territoriales de esta área de estudio.
- c) Promover y mejorar la integración funcional de la Zona de Playas con el corredor Benito Juárez, mediante la intensificación y ordenamiento de la accesibilidad peatonal y vehicular, el mejoramiento de la imagen urbana de las áreas de playas, la dotación de equipamiento específico y compatible con las actividades de recreación de tipo turístico y urbano, para fomentar mantener o aumentar el flujo de visitantes potenciales y actuales de la zona.
- d) Promover y regular la integración urbana física y funcional del Centro de Gobierno con el Sector Centro y muy en especial con el corredor urbano Benito Juárez, así como la integración interna de este mismo, consolidando tanto la imagen urbana, su infraestructura y las facilidades requeridas para su funcionamiento óptimo.
- e) Definición y complementación de una estructura vial que corresponda a la función urbana de esta zona, a los flujos requeridos para una integración física y funcional de los usos propuestos, previendo la solución a la falta de continuidad interna y externa, detectada en el diagnóstico para liberar de tránsito de vehículos al corredor urbano Benito Juárez en lo posible, y ordenar y aumentar la accesibilidad a la zona de Playas y al nuevo Centro de Gobierno de reciente proceso de ocupación.
- f) Mejoramiento de la Imagen Urbana principalmente del Corredor Urbano y de la Zona Turística de Playas como ejes de la actividad económica de Playas de Rosarito, en busca de una identidad Rosaritense que refleje, la actividad económica principal de este Centro de Población y especialmente de la Zona Turística como motor de las actividades de Playas de Rosarito.

3.1.2.- Descripción del Esquema de Mejoramiento Urbano propuesto.- De acuerdo a lo anterior, los rubros principales que describen el esquema de mejoramiento urbano son: la Estructura Vial Propuesta, los Usos y Destinos Generales del Suelo, y las Acciones Estratégicas requeridas para la consolidación de esta zona.

(Ver plano REM-SC-13.- Esquema de Mejoramiento Urbano del Sector Centro).

Plano REM-SC-13.- Esquema de Mejoramiento Urbano del Sector Centro.

.- Vialidad:

En lo que a vialidad se refiere, la estructura vial propuesta pretende resolver los dos grandes problemas que aquejan al área de estudio: separación del oriente de la ciudad y concentración de flujos sobre el bulevar Benito Juárez.

En el primer caso, la estructura vial propuesta por el PDUCP plantea la consolidación del sistema vial primario y secundario de la ciudad, generando una serie de pasos a desnivel sobre la autopista a fin de lograr la continuidad entre los sectores habitacionales y comerciales y deservicios. En el área de estudio se incorporan cuatro nuevos puentes vehiculares que junto con el puente Machado permiten la relación más directa entre los flujos provenientes del oriente de la ciudad y las distintas zonas en el área de estudio, o cual reduce el recorrido obligado puente Machado-Bulevar Juárez. Es importante mencionar que cada puente estará ligado a una vialidad primaria o secundaria cuyo recorrido será continuo y se enlazará al resto de la estructura de la zona.

Por otro lado, los problemas de comunicación interna que se dan en el sentido norte-sur y que obligan a la dependencia total del bulevar Benito Juárez, se solventan mediante la conexión de vialidades existentes y la construcción de nuevos tramos para el complemento de los circuitos internos. Estas acciones se prevén principalmente en las zonas habitacionales localizadas al norte del área de estudio, en especial en la zona habitacional residente y turística entre el bulevar Juárez y la playa. Aquí, se complementan los circuitos de penetración propuestos por el PDUCP, ligándolos entre sí para hacer más eficiente su funcionamiento y permitir el desplazamiento en los extremos de la barrera formada por los fraccionamientos lineales existentes.

Entre las vialidades propuestas destacan la prolongación del acceso al puente Machado, conectando hacia el sur con la reserva habitacional y el subcentro urbano propuesto, hasta conectar con el circuito de penetración que integra a la vialidad de acceso a PEMEX. Se propone una vialidad

secundaria sobre el cauce del arroyo Guagatay al incorporar su canalización, para conformar otro circuito de penetración.

La utilización de la playa para completar los circuitos de penetración es indispensable, por lo que las secciones de estos tramos serán variables de acuerdo a las condiciones de aprovechamiento de la misma.

.- Usos y destinos del suelo:

La organización de la mezcla de usos en la zona deberá partir de un esquema primario de usos que identifique la vocación de las distintas áreas y sus usos afines para posteriormente generar una reglamentación a detalle que paulatinamente resuelva las incompatibilidades existentes, por lo que este esquema retoma la estrategia de saturación de reservas intraurbanas que se desprende del PDUCP, y determina una estrategia adicional de consolidación de los patrones de ocupación del suelo a través de la promoción de usos afines y a la reglamentación por compatibilidad.

En el primer caso, se propone la ocupación de las reservas intraurbanas, detallando los usos genéricos designados por el PDUCP. El uso genérico es el habitacional pero se complementa con grandes lotes para equipamiento urbano, comercio y servicios de acuerdo a la propuesta de Centro Urbano (a un costado del puente Machado) y para Subcentro Urbano (en la reserva anexa a CFE).

DOSIFICACION DEL SUELO PARA USOS PROPUESTOS ESQUEMA DE MEJORAMIENTO DEL SECTOR CENTRO			DENTRO DEL	
USO	TIPO DE RESERVA	SUPERFICIE (has.)	%	
AREA UTILIZABLE				
HABITACIONAL URBANO	HU	114.7453	27.60	
HABITACIONAL TURISTICO	HT	63.4670	15.27	
HABITACIONAL URBANO COMERCIO Y SERVICIOS	HCS	15.1283	3.64	
COMERCIAL Y SERVICIOS	CS	64.4504	15.50	
COMERCIAL Y SERVICIOS TURISTICOS	CST	25.3991	6.11	
EQUIPAMIENTO	EQ	15.5573	3.74	
SUB-TOTAL AREA UTILIZABLE		298.7474	71.86	
AREA NO UTILIZABLE				
VIALIDADES		81.4680	19.60	
ZONA FEDERAL MARITIMO TERRESTRE		35.5280	8.55	
SUB-TOTAL AREA NO UTILIZABLE		116.9960	28.14	
TOTAL SECTOR CENTRO		415.74	100.00	

Las políticas de usos de suelo establecidas para cada una de las zonas de actividad en el área de estudio son las siguientes:

Nuevo centro urbano. Integración del equipamiento y el comercio de impacto urbano, tales como el Centro de Gobierno, Administración Pública y Privada, Centros Comerciales, Servicios Especializados, Oficinas y Despachos. Se complementa con habitacional de nivel medio y residencial.

Habitacional Residente. Uso habitacional predominante, con una nueva concentración comercial y de servicios a un costado del acceso al puente Machado, como complemento al Centro Urbano, pretendiendo elevar el nivel a vivienda tipo medio, consolidando los servicios de infraestructura.

Anexo Zona Turística. Se define como zona de usos mixtos habitacional-comercial en la franja entre el bulevar Benito Juárez y la Av. Jacobo Rosseau, debiendo reglamentarse las condiciones a cumplir para la ocupación y utilización de los terrenos y las características de la edificación de vivienda y comercio. El resto de la zona prevalece con el uso habitacional.

Corredor Urbano Benito Juárez. Conserva su carácter de corredor urbano solo que se plantea la consolidación de dos patrones de ocupación:

Tramo Puente Machado-Arroyo Guaguatay. Se consolida el comercio y los servicios urbanos para atención de la población residente. El establecimiento de giros turísticos está permitido aunque no de manera predominante.

Tramo Arroyo Guaguatay-Arroyo Rosarito. Se promueve la ocupación comercial y de servicios con giros especialmente de tipo turístico. Deberá condicionarse la construcción nueva o rehabilitación de locales a la asignación de giros turísticos o complementarios a esta actividad.

Habitacional residente y turístico. Prevalece el usos habitacional para vivienda residente y turística. Deberá impulsarse la política de mejoramiento de la zona para impulsar la promoción de vivienda turística. La franja ligada a la playa deberá mezclar el uso habitacional y los servicios turísticos de primera mano para residentes temporales.

Zona Turística. Consolidación de los usos comerciales y de servicios ligados a la actividad turística. Desplazamiento de la ocupación habitacional residente. La ocupación y utilización de los terrenos estará sujeta a una estricta revisión de la demanda de estacionamiento del giro. Los equipamientos existentes deberán redirigirse hacia subsistemas de carácter cultural y/o de servicios a la población visitante.

3.1.3.- Recomendaciones Generales.

Estas recomendaciones se estructuran en dos tipos, en Acciones y en Proyectos Estratégicos, los cuales fueron identificados en el Esquema de Mejoramiento Urbano propuesto, y que tienen por objeto el mejorar y consolidar los espacios para el desarrollo de las actividades urbanas y turísticas de la zona, siendo estos los siguientes:

Acciones para el Mejoramiento Urbano:

Se refieren a las recomendaciones referentes a actividades necesarias que no tienen una repercusión en espacios físicos específicos o inversiones en obras concretas, o que son un conjunto de acciones dispersas espacialmente que aisladas no tendrían un impacto significativo en el mejoramiento del sector centro, pero ya en conjunto si repercuten favorablemente en la regeneración funcional o formal de esta zona, tales como:

- *Reforzar la Vigilancia y Seguridad Publica mediante la instalación de casetas de vigilancia y operativos específicos dirigidos a las necesidades de cada zona del Sector Centro, con personal y equipo adecuados en numero y en características tanto para el Corredor Urbano, como para la zona de Playas, y para las zonas Residenciales Turísticas y Urbanas, que promuevan un ambiente de libertad responsable que se transforme en un clima de seguridad que promueva una mayor afluencia de turismo y residentes con un nivel socioeconómico más estable y frecuente.*
- *Proveer de mas espacios públicos y ampliar los pocos existentes en la zona, para que conjuntamente con el estudio de nuevos mecanismos, promuevan un mayor y mejor numero y tipo de actividades cívico, sociales, recreativas y culturales que conduzcan a una más intensa y frecuente afluencia turística tanto nacional como extranjera y con una mayor permanencia, lo cual repercutiría en la derrama económica de la actividad turística y comercial de la zona.*
- *Diseñar y llevar a cabo campañas permanentes de limpieza individual de cada una de la propiedades y los frentes de calle, y colectivas en vías publicas de uso comercial, en*

favor de la imagen del Sector Centro, que muestren la cara real de los Rosaritense ante una necesidad de mejorar el ambiente que los rodea para si mismos y para el turismo nacional y extranjero como muestra del resurgimiento de una identidad de servicio turístico austero pero pujante y decidido.

- *Programa de Pavimentación de vialidades aisladas y/o de colonias en su conjunto, con estudio de las secciones y el tipo de pavimento, de acuerdo al destino asignado en los programas de planeación o de vialidad y transporte, que permitan optimizar los recursos y el funcionamiento de las calles y las banquetas de acuerdo a la cantidad y tipo de flujos tanto vehiculares como peatonales.*
- *Elaborar estudios de ingeniería de tránsito, para la optimización de la vialidad Blvr Benito Juárez, con el objeto de descongestionarlo y lograr un tráfico mas fluido, reduciendo los cuellos de botella que se tienen en los puntos de mayor afluencia, mediante la incorporación de un programa de semaforización, racionalización y eliminación de altos de disco, construcción de puentes peatonales y paraderos de transporte público para reducir número de paradas de los vehículos, vías alternas de circulación para disminuir el tránsito en horas y días pico, etc.*
- *Establecer un Programa de Recatastración y Actualización del Catastro de la zona con mayor movimiento económico e inmobiliario de Playas de Rosarito, que permita equilibrar los ingresos con las necesidades de egreso en la prestación de los servicios públicos.*
- *Reglamentar y reestructurar el Ambulantaje individual en la vía pública del Corredor Urbano Benito Juárez y en la Zona de Playas, asignando rutas y lugares estratégicos de ubicación implementando operativos de vigilancia constantes, lo cual redundaría en un mayor control de operaciones, y en una elevación de la recaudación por concepto de permisos y una disminución en conceptos de limpieza.*
- *Reubicar el Ambulantaje colectivo (Tianguis) del Sector Centro, a las zonas habitacionales de tipo medio o populares de la zona oriente de la ciudad, que son las que utilizan en mayor medida estos servicios comerciales, para evitar desplazamientos innecesarios de la población, y los congestionamientos viales del Blvr. Benito Juárez cada que se establecen en la zona.*
- *Elaborar, promover e incentivar la aplicación de un Reglamento de Imagen Urbana que racionalice los anuncios publicitarios, comerciales en espectaculares, directorios comerciales y en fachadas, así como en la imagen de los establecimientos actuales y futuros con giros comerciales y de servicios turísticos del Sector Centro, especialmente en el Corredor Urbano Benito Juárez, evitando o disminuyendo por lo menos, la contaminación y anarquía visual, en busca de despejar el panorama complejo que prevalece actualmente y lograr una uniformidad dirigida e identidad con las funciones del mejoramiento de una imagen turística para este sector.*
- *Reglamentar el uso y conservación de la Zona Federal Marítimo Terrestre, en forma realista y operativa, dirigido a las concesiones comerciales, habitacionales, de servicios turísticos, rentas de motos, caballos y otros giros, así como del ambulantaje, para ordenarlos territorialmente y que compartan con el Ayuntamiento los esfuerzos económicos y humanos necesarios para la vigilancia, limpieza e infraestructura necesaria para el funcionamiento óptimo de esta zona.*

- *Promover una mayor incidencia del transporte Turístico(Vehículos abiertos), ligando a los orígenes y destinos turístico-comerciales del Zona Turística e incluyendo las playas, con estaciones de transferencia del pasaje publico al turístico, dotándolos de terminales bien ubicadas y distribuidas respecto de las áreas propuestas para estacionamiento, de acceso a playas y de las terminales de transporte publico interurbano y suburbano.*
- *Reestructurar el sistema de estacionamiento actual de la zona turística, incorporando las playas en las demandas y considerando los déficits actuales de los usos turísticos y comerciales de la zona, mediante la introducción de estacionómetros, en las zonas comerciales, utilización de baldíos en forma provisional como estacionamientos para la zona turística, mientras se gestiona la construcción de estacionamientos formales tanto para la zona turística como para las playas y prever que el crecimiento de la demanda futura tendrá que ser resuelto por las nuevas edificaciones que se realicen, mediante un estricto control urbano.*
- *Redistribuir y reubicar las terminales de transporte público interurbano y suburbano, redistribuyendo también los puntos de origen destino mediante los estudios correspondientes, para evitar la concentración de vehículos y personas innecesarios en la zona turística y fomentar con esto la redistribución de las actividades principalmente las del Corredor Urbano Benito Juárez, el nuevo Centro de Gobierno y las de la afluencia semanal de acceso a las playas.*
- *Elaborar un plan maestro para la consolidación del Centro de Gobierno, previendo las necesidades de estacionamiento, diseño de espacios exteriores, plazas, áreas verdes y mobiliario urbano, accesibilidad peatonal y vehicular y su integración con el sector centro, y la previsión también de los usos complementarios comerciales y de servicio que se requerirán.*
- *Constituir un Fideicomiso para la Zona Turística, con el objeto de poder incorporar y conjuntar en una forma transparente, ordenada y democrática, tanto la toma de decisiones como el manejo de los recursos de la sociedad, de los recursos públicos y de la iniciativa privada, así como para responder a los financiamientos requeridos para las inversiones resultantes de este macroproyecto y posteriormente en la administración de los inmuebles y recursos resultantes.*

- Recomendaciones de aplicación por zonas.- De acuerdo a los problemas observados en la síntesis del diagnóstico, se desprenden una serie de recomendaciones que de manera indicativa, mas no limitativa, podrán ligarse a acciones concretas aplicables a una o mas zonas del sector centro, o a proyectos estratégicos específicos describiéndose estas a continuación:

Nuevo Centro Urbano.

- Solución a los flujos viales ligados al puente machado.
- Planificación de usos de suelo.
- Diseño de espacios públicos.
- Solución de accesos y espacios para estacionamiento.

Habitacional Residente.

- Complementar ligas viales paralelas al bulevar Juárez.

- Integrar cauce del arroyo Guaguatay al desarrollo de la zona.
- Ocupar grandes baldíos.
- Complementar servicios de infraestructura.

Anexo Zona Turística.

- Planificación de usos de suelo para equilibrar y normar la mezcla de usos comerciales, de servicios, administrativos y habitacionales.
- Reforzar la comunicación vial, para integrarlo tanto al área urbana como con el sector centro.
- Revisar la capacidad de estacionamiento.
- Diseñar las rutas peatonales que ligar a la zona oriente de la ciudad con el centro turístico y comercial.
- Diseñar los espacios exteriores de jardines y plazas entre edificios de los distintos ordenes de gobierno.
- Incorporar al conjunto, instalaciones del orden federal para consolidar la afluencia de los usuarios al centro administrativo.

Corredor Urbano Benito Juárez.

- Mejoramiento de imagen urbana.
- Revisión de la capacidad vehicular y nivel de funcionamiento.
- Rediseño de franja de estacionamiento.
- Diseño de funcionamiento en cruces para mejorar la fluidez.
- Integración de paraderos de transporte público.
- Instrumentación de normatividad y lineamientos de construcción en el corredor.

Habitacional residente y turístico.

- Reforzar la comunicación norte-sur.
- Ocupar grandes baldíos.
- Integrar cauce del arroyo Guaguatay al desarrollo de la zona.
- Desarrollar proyecto de espacios para arribo a la playa.
- Diseño de subcentro urbano.

Zona Turística.

- Mejoramiento de imagen urbana.
- Planificación de usos de suelo para equilibrar y normar la mezcla de usos comerciales locales y servicios turísticos.
- Revisar la capacidad de estacionamiento.
- Desarrollar proyecto de espacios para arribo a la playa.
- Diseñar las rutas peatonales que ligan el bulevar Juárez con la zona de playa.

La Playa.

- Desarrollar proyecto de organización de actividades.
- Diseñar espacios de llegada.
- Dotar de equipamiento urbano y servicios de apoyo.
- Definir recorridos.
- Normar y vigilar la utilización de la zona.



3.2.- Esquema de Desarrollo para el Mejoramiento Urbano de Puerto Nuevo.

3.2.1. – Objetivos de planeación para Puerto Nuevo.

De acuerdo a los resultados del diagnóstico y a las expectativas generadas por el presente estudio, el objetivo general versa en lo siguiente:

“ Implementar una estrategia de desarrollo y diseño urbano para Puerto Nuevo mediante el desarrollo de alternativas concretas de solución a problemas que pueda instrumentarse por etapas, que despierte el interés y fomente la participación de todos los grupos involucrados, de tal forma que aproveche las ventajas competitivas del lugar, incremente los atractivos para los visitantes, ofrezca seguridad y confort y sea congruente con la calidad paisajística de la zona costera.”

Como objetivos particulares se plantean los siguientes:

1. Regularización de la tenencia de la tierra e incorporación al catastro municipal.
2. Resolver el déficit de estacionamiento a través de acciones secuenciadas que permitan en etapas solventar los volúmenes de demanda identificados como provisional, real y reglamentario.
3. Diversificar los atractivos del lugar para incrementar la atracción de visitantes al lugar y fomentar su estancia más prolongada.
4. Mejorar la imagen urbana del lugar a fin de elevar la identidad de Puerto Nuevo como destino turístico único dentro del corredor costero.
5. Ordenar la estructura y calidad de recorridos en la localidad, dándole preferencia seguridad y confort al peatón.

3.2.2.- Descripción del Esquema de Mejoramiento Urbano de Puerto Nuevo.

La cristalización de las siguientes etapas de diseño urbano para Puerto Nuevo depende de la conjunción de una serie de acciones de carácter organizacional, de gestión y de compromiso por parte de los diferentes grupos que integran esta comunidad. Alcanzar una visión compartida por toda la población y la claridad en las ventajas de la inversión tanto pública como privada en la localidad representa un paso decisivo en la solución a los problemas que aquejan al lugar.

Al mismo tiempo que se trabajan las acciones de mejoramiento físico, se deberán incorporar acciones de carácter administrativo tales como: vigilancia, control de accesos, recolección de desechos sólidos, conformación de estructura administrativa comunitaria, gestión para la regularización de la propiedad e incorporación al catastro a la localidad, gestión de obras de mejoramiento de servicios públicos, etc.

Es importante apuntar la necesidad de realizar proyectos concretos de mejoramiento urbano para la localidad, para que a través de un organismo administrativo (que puede ser la asociación Gobierno-Iniciativa Privada en Fideicomiso), se controle la ocupación del suelo y se busquen recursos y créditos para desarrollar y operar los proyectos.

ETAPA I.

Esta opción pretende incorporar acciones de implementación inmediata para la solución a los problemas principales de la localidad. Se prevé que la inversión sea tal que puedan aplicarse las acciones como un ejercicio inicial para mejorar el funcionamiento del lugar y captar más visitantes.

Los preceptos de diseño urbano que dirigen esta primera opción son los siguientes:

- a) Solución a la demanda de estacionamiento mediante la consolidación de las áreas de estacionamiento existentes y conservación de cajones en calles internas.
- b) Organización de accesos y flujos vehiculares internos.
- c) Limpieza y reaprovechamiento de la vía pública.

La propuesta de usos de suelo consolida el uso comercial turístico para los predios ocupados del polígono 2, que concentran los servicios restauranteros característicos del lugar. Algunos terrenos disponibles dentro de este polígono se destinan a usos comerciales de apoyo a la población residente, o complementarios a la actividad turística. Fuera del área de estacionamiento propuesta para el polígono 1, los terrenos disponibles se designan para usos comercial y de servicios con frente a la carretera federal, mientras que la fracción oeste restante se destina como área de conservación por la existencia de escurrimientos pluviales, aunque puede ser compatible con usos recreativos. En el polígono 3 se asigna el uso comercial turístico a las edificaciones existentes, con la posibilidad de incorporar algunos equipamientos de apoyo a la actividad turística y para la población residente; a la superficie restante (*descontando el estacionamiento propuesta*) se le asigna el uso habitacional turístico que corresponde con el proyecto en vías de implementarse.

En cuanto a ordenamiento de flujos, esta opción mantiene la ocupación de estacionamientos a lo largo de las calles interna aunque determina un solo sentido de circulación por calle, reafirmando el circuito de las calles Rentería-Del Mar-Barracuda.

La integración al poblado desde la carretera federal es de vital importancia para mejorar la afluencia de visitantes. Aprovechar el derecho de vía para instalar un carril de desaceleración dará más seguridad al conductor en su arribo o salida del lugar.

Como primera opción, las áreas de estacionamiento propuestas se manejan a nivel de terreno, aprovechando una superficie de 1.4390 has. en los tres polígonos para una disponibilidad de 526 cajones, adicional a la capacidad existente a lo largo de las calles internas. Deberán, sin embargo mejorarse sus condiciones de diseño y operación, en especial aquellas referidas a los accesos y a la comunicación peatonal con la zona de restaurantes. Aun y cuando esta opción no condiciona a la pavimentación de estas áreas, la estabilización de los terrenos a través de la nivelación y compactado o la colocación provisional de grava es fundamental para la adecuada operación de los estacionamientos.

(Ver plano REM-PN-14.- Esquema de Mejoramiento Urbano de Puerto Nuevo Etapa I).

ETAPA II

Con acciones complementarias de mayor impacto, esta opción plantea un mayor trabajo a nivel de diseño del espacio público. Al resolverse la demanda de espacios para estacionamiento y luego de organizar los flujos vehiculares al interior del lugar, la inversión deberá dirigirse hacia diversificar las posibilidades de actividad al exterior para los visitantes.

Los preceptos de diseño que se adhieren en esta opción son los siguientes:

- a) Consolidación de áreas de estacionamiento.
- b) Incorporación de nuevos espacios públicos.
- c) Equipamiento de la vía pública.

En materia de estacionamiento, las acciones de habilitación de espacios mencionadas en la opción anterior se refuerzan mediante su pavimentación, construcción de isletas, iluminación y forestación.

Se propone urbanizar por completo la calle de integración a la carretera federal, mejorar la señalización e iluminación de la misma y construir el encauzamiento para los accesos a estacionamientos y calles internas.

Los usos del suelo se mantienen como se plantearon en la opción A, aunque se deberá trabajar en la delimitación precisa de cada predio y en la regularización de la propiedad y en su registro a catastro municipal.

Para dar mayor diversidad al espacio público, se propone la construcción de la plaza Puerto Nuevo como destino peatonal de la calle Rentería, la cual estará enfatizada por un asta bandera (o algún otro elemento escultórico) como punto de referencia del sitio. Esta plaza permitirá abrir la perspectiva hacia la costa, además de proveer de nuevos espacios para la venta de artesanías.

El mejoramiento de la vía pública consistirá en la solución a desniveles en banquetas a través de escaleras o rampas, homogeneización de los materiales en pisos (cerámicas o pétreos) en banquetas, la forestación, la colocación de mobiliario urbano y alumbrado público para hacer más amenos y atractivos los recorridos. Deberán incorporarse dispositivos para la libre circulación de personas con capacidades diferentes, como rampas, barandales y estacionamientos reservados frente a los negocios.
(Ver plano REM-PN-15.- *Esquema de Mejoramiento Urbano de Puerto Nuevo Etapa II*).

ETAPA III.

Esta opción plantea como principal objetivo el reservar la vía pública para uso predominantemente peatonal, de tal forma que la circulación vehicular durante las horas de afluencia de visitantes se limite a accesos de servicio. Para lograr esto, se deberá generar mayor capacidad en las áreas de estacionamiento ya previstas en las etapas anteriores y eliminar los cajones de las calles internas y aprovechar nuevos espacios para mejorar la calidad de la vía pública.

Los preceptos de diseño que se adhieren en esta opción son los siguientes:

- a) Concentración de los espacios de estacionamiento.
- b) Diseño del espacio exterior en función del peatón.
- c) Ampliación de la vía pública e integración de la edificación a un concepto de diseño propio del lugar.

Para resolver la demanda de estacionamiento, eliminando la necesidad de utilizar los espacios de las calles internas, se deberán construir dos edificios de estacionamiento de tres niveles, sobre las áreas existentes en los polígonos 2 y 3 para generar una capacidad total de 831 vehículos. Con este tipo de instalaciones, puede gestionarse la construcción de un acceso propio controlado, que comunique a Puerto Nuevo con la autopista Tijuana-Ensenada, integrándose al edificio de estacionamiento del polígono 2. Esta accesibilidad le aseguraría un mayor volumen de visitantes y una mejor promoción para la localidad.

Eliminar los estacionamientos de las calles internas permitirá rediseñar la configuración de las banquetas, ampliándolas a primera instancia para obtener nuevos espacios que pueden albergar pequeñas áreas de estar y comer al exterior, así como sitios de concesión para venta de artículos afines a la actividad turística del lugar.

Se incorpora la edificación como un elemento conformador del espacio público representativo de Puerto Nuevo, a través de espacios porticados que le darán homogeneidad arquitectónica al conjunto, umbrales que pueden enmarcar el acceso a cada calle, muretes, jardineras y escalinatas que en conjunción con los desniveles existentes le darán diversidad a los recorridos por el lugar.

El ordenamiento espacial se completa al reutilizar los terrenos habitacionales al oeste del conjunto construido, configurando una plaza para venta de artesanías, redistribuyendo y uniformizando los locales que ya existen en ese sitio, sin que esto contrarreste la visual hacia la costa, mediante recorridos que tengan como fondo el mar. Esta plaza se anexa a la plaza puerto Nuevo mencionada en la opción anterior, formando ambas un espacio de estar y recorrer sobre el límite de la plataforma costera que conforma el emplazamiento de Puerto Nuevo.

(Ver plano REM-PN-16.- *Esquema de Mejoramiento Urbano de Puerto Nuevo Etapa III*).

Plano REM-PN-14.- Esquema de Mejoramiento Urbano de Puerto Nuevo Etapa I.

Plano REM-PN-15.- Esquema de Mejoramiento Urbano de Puerto Nuevo Etapa II.

Plano REM-PN-16.- Esquema de Mejoramiento Urbano de Puerto Nuevo Etapa III.

3.2.3. – Recomendaciones Generales para la Consolidación de Puerto Nuevo.

De acuerdo a los objetivos planteados, la estrategia de mejoramiento urbano para Puerto Nuevo se soporta en los siguientes lineamientos:

- a) Planteamiento secuenciado de acciones para la solución de estacionamientos.
- b) Ordenamiento espacial y secuencia de recorridos
- c) Diseño espacial con énfasis en el peatón.
- d) Diversidad del espacio público.

Con estos lineamientos se conforma la imagen estratégica para Puerto Nuevo:

“ Una comunidad costera que ofrece productos culinarios y artesanales únicos en la región, que aprovecha y refuerza las cualidades paisajísticas y ambientales del lugar, a través del diseño integrado del espacio exterior y arquitectónico del emplazamiento, en un ambiente de limpieza, seguridad y confortabilidad que promueve la convivencia humana y refuerza los valores distintivos de nuestra cultura ”

Uno de los puntos principales de los que parte la estrategia fue la disposición de estacionamientos debido a que actualmente representa uno de los mayores problemas para el buen desenvolvimiento de las actividades en Puerto Nuevo. Es evidente que la disposición actual de estacionamientos genera una serie de conflictos de flujos al interior del lugar, además de absorber gran parte del espacio exterior y complicar los desplazamientos peatonales.

RECOMENDACIONES PARA RESOLVER EL DÉFICIT DE ESTACIONAMIENTO	
DEFICIT REGLAMENTARIO	CONSTRUIR EDIFICIO (2 NIVELES) SOBRE LOS ESTACIONAMIENTOS PROVISIONALES I, II Y III
DEFICIT REAL	CONSTRUIR EDIFICIO (2 NIVELES) SOBRE LOS ESTACIONAMIENTOS PROVISIONALES I Y III
DEFICIT PROVISIONAL	AMPLIAR LOS ESTACIONAMIENTOS I Y III

De acuerdo a lo anterior, el punto de partida de la estrategia fue la definición de alternativas para resolver los estacionamientos y acondicionar espacios expeditos para lograr en última instancia liberar a las calles de su función de almacenamiento vehicular y destinarlas exclusivamente al uso peatonal. De esta forma, se ganan espacios abiertos con los que se logra incorporar nuevos elementos urbanos que hagan más diversos los recorridos, tales como plazas, miradores, áreas verdes y espacios porticados.

La estrategia propuesta, revalora la calle, ya que la transforma en un elemento que no solo sustenta los flujos peatonales, sino que se conforma como un nuevo espacio público con carácter propio que ahora podrá contener otra serie de atractivos que refuercen la identidad de Puerto Nuevo.

La limpieza de la vía pública también se logra al organizar los espacios destinados a la venta de artesanías, ya que se disponen lugares específicos de venta sin que éstos dependan de los espacios de banquetas para funcionar.

La organización de recorridos incluye la demarcación precisa de la circulación vehicular, la cual se permite en las calles, a pesar de eliminar los estacionamientos, únicamente para servicio y suministro de productos a los establecimientos y viviendas. Así se refuerza el circuito formado por las calles Rentería-Del Mar-Barracuda y se determina la circulación en un solo sentido para el resto de las calles.

Los accesos y salidas al conjunto son piezas fundamentales de este proyecto ya que se propone definir sus parámetros mediante el trabajo de isletas y cordones, se demarcan espacios para llegada de autobuses turísticos, entradas a estacionamientos, paradero de autobuses suburbanos, y se aprovecha el derecho de vía de la carretera federal al proponer un carril paralelo de integración para acceso a la localidad.

Para la realización de estas estrategias y de acuerdo a los objetivos planteados, se proponen las siguientes acciones las cuales pretenden resolver de una manera secuenciada los problemas observados en Puerto Nuevo:

Estacionamiento:

- Diseño y acondicionamiento del frente de carretera: construcción de cordones, banquetas e isletas para definir accesos, retiro de estacionamientos en batería, disposición de señalamiento, construcción de carril de integración, disposición de apeadero de transporte público y espacios para estacionamiento de autobuses turísticos.
- Ampliación, diseño y acondicionamiento de estacionamiento en polígono 1. Integración de mirador, isletas y caminamientos peatonales hacia el área de restaurantes. Forestación de isletas. Caseta de vigilancia. Aprovechamiento total a nivel de 351 cajones.
- Diseño y acondicionamiento de estacionamiento en polígono 2. Definición de accesos, isletas y caminamientos peatonales hacia área de restaurantes. Forestación de isletas. Caseta de vigilancia. Aprovechamiento a nivel de 131 cajones.
- Diseño y acondicionamiento de estacionamiento en polígono 3. Definición de accesos, isletas y caminamientos peatonales hacia área de restaurantes. Forestación de isletas. Caseta de vigilancia. Aprovechamiento de a nivel de 171 cajones.
- Construcción de edificios de estacionamientos en polígonos 2 y 3 para generar un adicional de 480 cajones.
- Demarcación de cajones de estacionamiento en cordón y en batería a lo largo de las calles, siguiendo el sentido de circulación. Aprovechamiento de 243 cajones.
- Consolidación de áreas de estacionamiento: pavimentación permanente, luminarias, banquetas y forestación.

Usos de suelo:

- Promover la ocupación de los terrenos disponibles en el polígono 1 para usos comerciales y de servicios y de conservación-recreación pasiva.
- Consolidar el uso de servicios turísticos en el polígono 2 y complementar con usos comerciales y de recreación al aire libre.
- Integrar las edificaciones comerciales y el desarrollo habitacional-turístico propuesto en el polígono 3, con la actividad turística del polígono 2.
- Habilitación de locales en polígono 3 para disposición de servicios al turismo tales como oficinas de promoción turística, agencias de viajes, casetas telefónicas, servicios cambiarios, banco; oficinas públicas para servicios tales como seguridad y protección civil, correo, telégrafo, servicios médicos de primer contacto, etc.
- Reutilizar a largo plazo los terrenos de viviendas en límite costero para disponer espacios públicos y comerciales.

Flujos internos:

- Reestructuración de flujos vehiculares internos mediante el establecimiento circuitos soportados por circulaciones de un sentido por calle.
- Pavimentación de calle Paseo Del Mar.
- Retiro de obstáculos y acondicionamiento de banquetas mediante rampas y escalones para permitir la circulación peatonal continua.
- Empedrado en acceso al mar, utilizado por pescadores.
- Comunicar a través de andadores los estacionamientos propuestos en los polígonos 1 y 3 con la actividad turística del polígono 2.
- Integrar a través de pasajes a los usuarios de las futuras viviendas propuestas en el polígono 3 con el área de restaurantes.
- Controlar en días pico, el acceso vehicular a las calles locales para permitir el libre tránsito peatonal.
- Rediseñar banquetas para aprovechar mayores espacios de circulación peatonal y sitios de estacionamiento provisional.

Imagen urbana y espacios públicos:

- Mejorar la imagen de accesos.
- Uniformizar la construcción de locales de artesanías.
- Disponer de mobiliario urbano, alumbrado público y forestación en andadores de la zona de restaurantes y venta de artesanías.
- Construcción de plaza como remate al acceso principal.
- Construcción de plaza de artesanías.
- Integrar fachadas mediante la construcción de porticados.
- Dar más carácter peatonal a las calles a través de la implementación de materiales cerámicos o pétreos.
- Generar elementos de referencia tales como umbrales en accesos, asta bandera en plaza.
- Aprovechar el potencial paisajístico costero, abriendo las visuales hacia el mar mediante la construcción de miradores.



4.- PROYECTOS ESTRATÉGICOS.-

Como su nombre lo dice, estos proyectos son en si mismos un conjunto de acciones coincidentes territorialmente en un mismo espacio urbano para la solución de varios problemas pero cumpliendo con un mismo objetivo, proyectos que en el caso del Esquema de Mejoramiento Urbano del Sector Centro se han identificado de dos tipos, los de **Participación Social (Institucional, Social y Privada)**, y los de **Participación Institucional** exclusivamente, siendo estos los siguientes:

Proyectos de Participación Social:

- I. **Proyecto de Mejoramiento del Corredor Urbano Benito Juárez.-** Los problemas de integración de la zona demandan una revisión de la estructura vial actual y las posibilidades de enlazar calles existentes en dos vertientes: en el sentido este-oeste para mejorar la comunicación de la zona con el oriente de la ciudad y restar dependencia al puente Machado; y en el sentido norte-sur para mejorar la comunicación interna en la zona y así restar afluencia al bulevar Benito Juárez, en función de que la dinámica turística local y regional a que está sometida este corredor zona se ve reflejada en la utilización del suelo sobre el bulevar Benito Juárez y la zona Turística-Comercial, elementos que deberán mejorarse en su imagen urbana y funcionamiento vial, para ofrecer un mejor contexto urbano, tanto al visitante como al usuario local.

- II. **Proyecto de Estacionamiento Complementario de la Zona Turística.-** Factor fundamental que deberá atenderse para que la zona funcione adecuadamente es el estacionamiento. En este sentido, se hace necesario la búsqueda de espacios suficientes que

soporten en las diversas áreas, las necesidades derivadas de la actividad comercial local y de servicios turísticos eventuales. El aprovechamiento de terrenos baldíos, reutilización de instalaciones deterioradas y un replanteamiento del uso de las calle en la zona Turística-Comercial (donde se observa el mayor problema de estacionamiento) son acciones que deberán evaluarse.

- III. **Proyecto de Mejoramiento Urbano de Puerto Nuevo.-** Estudio requerido para resolver los problemas detectados en el diagnóstico, y plantear las opciones de solución al déficit de estacionamiento, y la regeneración de la imagen urbana de la zona, previendo el ordenamiento de los usos del suelo, y la incorporación de reservas disponibles y aptas para la consolidación de este centro de servicios turísticos.

Proyectos Institucionales:

- IV. **Proyecto de Ordenamiento Territorial de la zona turística Costera-** En el mismo sentido del párrafo anterior, uno de los potenciales existentes en la zona mayormente desaprovechado quizás por ser tierra de nadie y de todos, es la playa. Su uso irregular deberá organizarse a través de un proyecto que estructura las diversas actividades que actualmente se dan, además de incorporar nuevas posibilidades recreativas a través de elementos constructivos ligeros. Es importante ofrecer espacios de llegada a los visitantes así como elementos de apoyo a las actividades recreativas para evitar la improvisación de los visitantes.
- V. **Recomendaciones Generales para la Consolidación del Centro Urbano.-** Este proyecto estratégico de carácter institucional, ya que comprende prácticamente la zona del Centro de Gobierno, y requiere de estudios específicos a nivel plan maestro que no están incluidos en los alcances de este estudio, por lo que solo se incorporaran recomendaciones generales para una posterior elaboración del citado proyecto, que sirvan como base para establecer objetivos de diseño.

(Ver plano RPE-UP-17.- *Ubicación de Proyectos Estratégicos del Sector Centro*).

Plano RPE-UP-17.- Ubicación de Proyectos Estratégicos del Sector Centro.

4.A.- Resumen de Inversiones y Derramas de los "Proyectos Estratégicos de la Zona Turística y Puerto Nuevo".							
Clase	Proyecto Estratégico	Inversión	% Total	Inversión a Derramar	% de Derrama	Unidad de Derrama	Importe por unidad de Derrama
MUCB 1	Mejoramiento Urbano Corredor B. Juárez.						
	Propiedades de Predios y Establecimientos	18,531,895.00	8.34%	11,361,526.00	61.31%	M2 de Terreno Colindante	23.93
	Concesiones	4,796,000.00	2.16%	2,366,173.00	49.34%	Varios	
	Suma =	23,327,895.00	10.50%	13,727,699.00	58.85%		
ECZT 2	Sistema de Estacionamiento Complementario de la Zona Turística.						
	Edificios de Estacionamiento.	50,311,900.92	22.63%	29,597,768.21	58.83%	cejon de estacionamiento	12,012.08
	MerCADE de Artesanías.	26,575,200.00	11.94%	25,997,596.66	98.05%	M2 de Local Comercial	6,645.26
	Suma =	76,887,100.92	34.59%	55,595,364.87	72.30%		
MUPN 3	Mejoramiento Urbano de Puerto Nuevo.						
	Centro Gastronómico	69,499,702.50	37.57%	76,719,690.84	91.95%	M2 de Terreno. Varios	3,148.43
	Concesiones	1,436,320.50	0.63%	2,158,392.16	150.27%		
	Plaza de las Artesanías.	10,532,458.78	4.74%	10,532,458.78	100.00%	M2 de Local	4,634.73
	Suma =	95,468,481.78	42.96%	89,410,481.78	93.71%		
OZTC 4	Ordenamiento Territorial de la Zona Turística Costera.						
	Propiedades Colindantes	14,316,178.00	6.40%	6,956,166.95	48.92%	M2 de Concesion = 24 mases.	157.49
	Concesiones	12,901,200.00	5.54%	12,901,200.00	100.00%	Varios	
	Fideicomiso Zona Turística Costera	0.00	0.00%	4,118,711.05	0.00%	M2 de Local	
	Suma =	26,519,378.00	11.94%	23,368,078.00	88.12%		
	Total de Inversiones en Proyectos Estratégicos =	222,082,965.10	100.00%	182,101,819.65	82.00%		

4.B.- Resumen de Financiamiento y Aportaciones Iniciales por Participantes para el "Mejoramiento Urbano de la Zona Turística y Puerto Nuevo" en Playas de Rosarito, B.C.											
Proyecto	Inversión	% Partic.	Aportación Inicial Privada		SECTUR	SECTURE	Aportación Inicial Pública, AYUNTAMIENTO		Financiamiento		
			Importe	%			Importe	%	Importe	%	
Mejoramiento del Corredor de Servicios Urbanos y Turísticos Benito Juárez.	23,327,895.00 10.50%	100.00%	3,600,000.00	15.43%	2,000,000.00	2,000,000.00	2,000,000.00	25.72%	13,727,895.00	58.83%	
Sistema de Estacionamiento Complementario de la Zona Turística.	76,827,210.32 34.59%	100.00%	30,130,884.32	39.22%	500,000.00	500,000.00	500,000.00	1.95%	45,196,326.00	58.83%	
Mejoramiento Urbano de Puerto Nuevo.	95,408,481.78 42.96%	100.00%	17,880,096.36	18.74%	2,000,000.00	2,000,000.00	2,000,000.00	6.29%	71,528,385.42	74.97%	
Ordenamiento Territorial de la Zona Turística Costera.	26,519,378.00 11.94%	100.00%	9,407,751.20	35.48%	1,000,000.00	1,000,000.00	1,000,000.00	11.31%	14,111,626.80	53.21%	
Total =	222,082,965.10 100.00%	100.00%	61,018,731.88	27.48%	5,500,000.00	5,500,000.00	5,500,000.00	7.43%	144,564,233.22	65.09%	

4.1. – Proyecto de Mejoramiento del Corredor Urbano Benito Juárez.



El Bulevar Benito Juárez en Rosarito, Baja California se constituye como la principal vialidad de esta población, dividiendo longitudinalmente la estructura urbana en el sentido Norte- Sur, cuenta con una gran concentración de comercios y servicios de importancia creando un Corredor Urbano cuyo estado actual presenta una estructura anárquica debido a la mezcla indiscriminada de usos que presenta, a su carente imagen urbana, así como a la sobre-utilización de la vialidad anteriormente mencionada; por ella se accede a los diversos núcleos habitacionales que, a ambos lados de la misma se encuentran, distribuye y capta el flujo vehicular y peatonal que se genera con motivo de las actividades comerciales, turísticas y de servicios concentradas en el

centro tradicional de la ciudad.

Este conjunto de actividades, genera problemas muy particulares que pueden ilustrarse una vez que se ha analizado el espacio urbano del Corredor Urbano y que, para efectos de dimensionarlos dentro del contexto de la problemática general del Sector Centro se explican de la siguiente manera:

4.1.1.- Síntesis de la Problemática del Corredor Urbano.

El área de estudio que comprende el Corredor Urbano Benito Juárez comprende una superficie total de 66.6590 has. siendo 71.21% área utilizable y el 28.79% restante es ocupado por vialidades. La vialidad conocida como Bulevar Benito Juárez cuenta con una sección variable de 43.40 a 45.75 ml con tres carriles de circulación vehicular en ambos sentidos, a lo largo del trayecto se aprecia la existencia de señalamientos de alto de disco y semáforos que no contribuyen a mantener las condiciones de tráfico eficiente requeridas, esta vialidad dispone de cajones de estacionamiento en batería, que son utilizados en forma



exclusiva por los giros comerciales que tienen su acceso desde el Bulevar, creando condiciones de ineficiencia en la circulación vehicular así como dificultad para apreciar las fachadas de los comercios ubicados sobre esta vía, en ambos lados del Bulevar existen banquetas de sección variable (de 2.20 ml hasta 5.40 ml) las cuales en algunos casos se encuentra deterioradas y además presentan continuas obstrucciones y desniveles, provocando con ello un trayecto incómodo para el peatón.

Aunque pueden apreciarse también algunos aciertos en el tratamiento de banquetas, como se observa en la zona del Hotel Festival Plaza donde, basándose en cerámicas de color se produce un efecto de atracción e interés para el turista.

Actividades Locales.

En el Bulevar se generan flujos vehiculares y peatonales que tienen su origen en el Norte de la ciudad, así como por un afluente mayormente vehicular proveniente de los

Fraccionamientos Habitacionales Costeros como son las Colonias Hda. Villa Floresta, Los Ángeles, Tijuana, La Fuente, Cervera Kirikiades, Miramar y Mexicali cuya población de tipo permanente y semi-permanentes o de temporada necesariamente tiene que utilizar el Bulevar para integrarse a las actividades laborales, de comercio y servicios o turísticas que la ciudad genera, un comportamiento similar se presenta con los desarrollos habitacionales de carácter permanente que se encuentran al poniente del Bulevar desde la Colonia Machado hasta la Centro Carretera los cuales, debido a que se encuentran entre la Autopista a Ensenada y el Bulevar Benito Juárez, solo encuentran esta vía como única opción de integración; aunque también puede apreciarse que, debido a que se han instalado recientemente nuevos establecimientos comerciales al Norte del Bulevar, se ha reducido el número de viajes a los que tradicionalmente se visitaban en la zona centro. Un problema muy grave detectado en esta vialidad es la presencia del tianguis o “mercado sobre ruedas” en dos de las vialidades de la Col. Anexa Obrera que desembocan en el Bulevar, este comercio ambulante ocasiona severos problemas de trafico, saturando la vialidad además del cruce indiscriminado de peatones haciendo necesaria la intervención de los agentes de tránsito municipales.



De la misma manera se presenta la afluencia de vehículos, en su mayoría de transporte publico que acceden al Bulevar a través de los puentes vehiculares existentes trasladando a los habitantes que residen al otro lado de la carretera para que estos realicen diversas actividades en la Zona Turística y del Corredor Urbano Benito Juárez, en virtud de que la dotación del equipamiento y los servicios continua concentrada en esta zona.

Cabe también señalar que el flujo al Corredor Urbano, se presenta en forma peatonal, tanto por los puentes vehiculares como a través de los puentes destinados para este efecto.

Estas actividades, requieren de una vía ágil y ordenada, de un sistema de transporte público óptimo, con estaciones de apeo seguras y con áreas de estacionamiento que conduzca al mejor uso de la vía publica.

Actividades Turísticas

Debido a las actividades turísticas propias de Rosarito y, en función de que el Bulevar Benito Juárez constituye la única ruta de acceso y salida de la ciudad se presenta en éste un volumen de tráfico vehicular y peatonal que obedece a las características que aquí se describen:

El turista que asiste a este centro, lo hace en su mayoría durante los fines de semana (viernes por la tarde, sábado y domingo con algunas excepciones en las que la afluencia se genera a partir de los jueves), este comportamiento se presenta debido a que los visitantes proceden en gran medida de poblaciones de EE.UU. cercanas a la frontera, así como de la ciudad de Tijuana, Tecate y, en menor medida de Mexicali, Baja California, aunque estos últimos se encuentren con mayor presencia en las zonas habitacionales de carácter habitacional turístico o de temporada.

En virtud de esta situación, se advierte que el turismo que concurre a la zona lo hace principalmente por medio de vehículo propio, utilizando con mayor intensidad el estacionamiento sobre el Bulevar Benito Juárez, habiéndose detectado vehículos que permanecen en un mismo cajón por mas de ocho horas, provocando una oferta de estacionamiento para visitantes muy baja, asimismo, se observa un uso indiscriminado y desordenado del estacionamiento en las calles aledañas a esta vialidad, especialmente en la zona comprendida entre la playa y el propio Bulevar.



En lo que se refiere al turismo que visita el sitio en transporte público, se aprecia que las actividades de llegada y salida se concentran en la zona turística, situación que provoca conflictos de saturación y congestión de la vialidad del Bulevar, en fines de semana y en periodos festivos.

En resumen, las actividades turísticas requieren de mejores condiciones para el desplazamiento en vehículo así como en forma peatonal.

Usos del Suelo. Las características de ocupación del Bulevar Benito Juárez de acuerdo al PDUCP de Rosarito lo describen como un elemento concentrador de usos *Comerciales y de servicios* que tiene una función de servicio a nivel ciudad con 19.2160 has., mismas que representan el 28.82% del área utilizable en el área del corredor, convirtiendo a la actividad comercial urbana en el uso predominante dentro de esta zona de estudio, le sigue en importancia el uso destinado al *Comercio y servicios turísticos* con una superficie de 9.0950 has y el 13.64% del área utilizable, es importante señalar que el uso de suelo que precede en porcentaje es el *Baldío*, según el levantamiento existe un 11.86% de superficie disponible siendo algunos de estos baldíos la Reserva San Fernando y la zona anexa a Plaza del Sol, mismos que en la actualidad se proponen como reservas comerciales, existe también en un porcentaje considerable el *Equipamiento urbano* con 4.7629 has representadas por unos campos deportivos, centros escolares y de seguridad social, el uso *Habitacional Urbano* ocupa únicamente el 5.07% del área utilizable y constituyen en su mayoría lotes habitacionales que tienen también un giro comercial y/o de servicios o que están ubicados sobre las vialidades que desembocan o entroncan con el Bulevar Benito Juárez.

Ocupación y Utilización del Suelo.- De acuerdo a los datos arrojados por el levantamiento realizado en la zona se observa una ocupación del suelo por edificaciones del 35% y una utilización del 53%; el uso más intensivo es el *Comercio Turístico* con un factor de ocupación de .49, seguido por los *Servicios Turísticos* con .43 y el *Comercio Urbano* con .42, de la misma manera el uso de menor intensidad de ocupación registrado en la zona es la *Infraestructura* y el *Habitacional Turístico*; en cuanto a la utilización sobresalen los *Servicios turísticos* con un factor de 1.26.

RESUMEN DE USOS DEL SUELO. ZONA DE CORREDOR URBANO

USO	NUMERO DE LOTES	SUPERFICIE DE DESPLANTE	SUPERFICIE CONSTRUIDA	COS	CUS	SUPERFICIE TOTAL DE TERRENO	%
AREA UTILIZABLE							71.21%
Habitacional Urbano	35	0.7921	1.1314	0.23	0.33	3.3784	7.12%
Habitacional Turístico	2	0.2347	0.2347	0.09	0.09	2.4811	5.23%
Comercio Urbano	118	7.9893	11.2841	0.42	0.59	19.2160	40.48%
Comercio Turístico	57	3.0166	3.6183	0.49	0.59	6.1755	13.01%
Equipamiento Público	6	0.5397	0.5397	0.11	0.11	4.7629	10.03%
Equipamiento Privado	4	0.1566	0.2675	0.33	0.56	0.4811	1.01%
Servicios Turísticos	7	0.9823	3.6688	0.34	1.26	2.9195	6.15%
Industria	2	0.0648	0.0648	0.43	0.43	0.1507	0.32%
Infraestructura	0	0.0000	0.0648	0.00	0.00	0.0000	0.00%
OCUPACION	181	13.7761	20.8741	0.35	0.53	39.5652	83.35%
DISPONIBILIDAD	20					7.9048	16.65%
SUBTOTAL AREA UTILIZABLE	201					47.4700	100.00%
AREA NO UTILIZABLE							28.79%
Vialidades						19.1890	100.00%
SUBTOTAL AREA NO UTILIZABLE						19.1890	100.00%
TOTAL						66.6590	

(Ver plano RPE-CU-18.- Diagnóstico del Corredor Urbano Benito Juárez).

Plano RPE-CU-18.- Diagnóstico del Corredor Urbano Benito Juárez.

Mobiliario Urbano.- Elementos o accesorios que se encuentren en la vía pública, y que obedecen a una función complementaria de las actividades de los habitantes de una ciudad, principalmente las que se refieren a la circulación peatonal, las de circulación vial y del transporte público. Por estar estos elementos ubicados en las calles fundamentalmente, forman parte de la imagen urbana de una ciudad y casi podríamos decir que dan forma a la calidad o deterioro de la misma, siendo estos elementos de suma importancia en el análisis de este estudio para poder proponer las modificaciones o mejoras necesarias.

Los elementos principales del diagnóstico de Mobiliario Urbano se enuncian de la siguiente manera:

En Banquetas:

- Bancas de descanso para peatones.
- Apeaderos para transporte público.
- Basureros.
- Estaciones de acopio de basura.

- Teléfonos Públicos.
- Señalamiento Informativo o Turístico.
- Buzones.
- Forestación en banquetas.
- Iluminación (Luminarias en banquetas)
- Espacios Publicitarios (públicos y concesiones privadas)
- Estaciones para cruces peatonales.
- Concesiones comerciales en vía pública (revistas, snacks, etc.)

En arrollo de Vialidades:

- Señalamiento vial funcional, horizontal y vertical.
- Señalamiento Informativo o Turístico.
- Forestación en camellones.
- Iluminación (Luminarias)
- Cruces Peatonales.
- Puentes Peatonales.

Bancas.- Como se puede apreciar, las bancas representan también un equipamiento o amueblado de la imagen urbana de calles, que en el estudio que nos ocupa guardan las características que a continuación se describen:

Se observa la existencia de 35 bancas generalmente de concreto que se encuentran diseminadas a lo largo del Boulevard Benito Juárez, 26 bancas en la acera este, y solo 9 bancas en la acera oeste. Algunas de ellas se encuentran en esquinas, y funcionan como área de espera de transporte público, y algunos de estos ejemplos disponen de cubierta para proporcionar sombra a los usuarios.

Se aprecia también que casi la totalidad de las piezas, contienen anuncios publicitarios que quizás correspondan al origen del financiamiento del suministro de las mismas, no existiendo constancia de esto, y debido a la falta de regulación de las leyendas de carácter publicitario no guardan homogeneidad y distorsionan y complican la imagen urbana del Bulevar.

Haciendo un análisis de la proporción y forma de las bancas, se determina que no están diseñadas de acuerdo a medidas antropométricas que provean confort, asimismo se aprecia la existencia de otros ejemplos de bancas que se encuentran en tramos intermedios de las calles, que se encuentran muy próximas a los límites del arroyo vial.

El estado físico de las bancas es deficiente, ya que la mayoría o están fracturadas de las bases de concreto, o del respaldo de madera, y en su totalidad están graffiteadas.

Para una mayor apreciación de los conceptos vertidos en este análisis a continuación se presenta un anexo gráfico de las condiciones de las bancas:.

Registro Fotográfico:



Aspecto de las bancas que se encuentran en el Blvd. Benito Juárez, resalta la pobre calidad de diseño.



Imagen que muestra el poco atractivo de utilización de las bancas para los transeúntes.



Vista que muestra la desproporción de las bancas, así como su localización sin orden ni atractivo.



Imagen que muestra la suma proximidad de la banca al límite de la banqueta, lo cual resulta peligroso e incómodo.



Vista de la ubicación de bancas sin atractivo ni calidad.



Imagen que permite apreciar la nula proporción antropométrica de las bancas del Blvd. Benito Juárez, se observa que no existe claridad de funcionamiento en su ubicación.



Imagen que ilustra el deterioro de las bancas cuya cubierta se está cayendo. Funciona como apeadero?



Se observa un prototipo de banca tipo de bancal, donde la cubierta sin proporción, las leyendas publicitarias carecen de calidad en el diseño. Se aprecia que el área de ascenso y descenso no es respetada por los vehículos.



Conclusiones generales sobre el Mobiliario Existente: Las bancas que se encuentran en el Boulevard Benito Juárez muestran características negativas tanto físicas como funcionales y visuales, que contribuyen a deteriorar la imagen urbana del entorno y a la operación de las actividades para lo que fueron instaladas..

La ubicación y distribución desordenada, la insuficiencia en número, la incomodidad de sus proporciones, la anarquía del contexto, el mal estado de las bancas, así como la ausencia de calidad de leyendas publicitarias, son las condiciones que predominan, mismas que requieren de la inmediata intervención del ayuntamiento de Playas de Rosarito y de la comunidad para su inmediata solución.

Dentro de lo que corresponde al mobiliario urbano en lo que a las bancas se refiere, se recomiendan las siguientes acciones siguientes.

1. Remover las bancas existentes hasta que se tenga la respuesta económica y técnica al suministro y operación del mobiliario urbano en forma integral..
2. Elaborar un nuevo diseño acorde a las dimensiones antropométricas, y de acuerdo al proyecto integral de regeneración de la imagen urbana del Bulevar.
3. Evaluar la conveniencia de licitar el suministro y mantenimiento de bancas o de proporcionarlas el Ayuntamiento
4. Determinar los prototipos de distribución de acuerdo con su función, integrándolos a otros elementos como pisos, basureros, maceteros, sombreaderos, vegetación, equipamiento
Bancas desintegradas, de diferente forma, en mal estado, el piso refleja deterioro. La colocación de las bancas frente a la tierra acusan incongruencia y pobreza en la solución.

complementario como teléfonos, señalamientos, mapas etc.

5. Elaborar un reglamento de publicidad y su tipología para el suministro y ubicación de las bancas.

4.1.2.- Estrategia de Mejoramiento del Corredor Urbano Benito Juárez.

La estrategia de mejoramiento para el corredor Juárez se sustenta en la necesidad de consolidar este espacio como un elemento que integra y brinda servicios urbanos y turísticos tanto a la ciudad como al corredor Tijuana-Rosarito-Ensenada. La confluencia de flujos y actividades a escalas urbanas y regionales que se desarrollan en este corredor hace necesario un proyecto integral que resuelva los problemas de circulación vial y peatonal, de imagen urbana y de control de usos del suelo.

De esta manera, los objetivos a perseguir en la estrategia de mejoramiento del corredor son:

- Mejorar la estructura de flujos vehiculares y peatonales. La función del corredor como columna vertebral de la zona centro debe mejorarse mediante el diseño de la sección de la vialidad y sus elementos complementarios como el señalamiento y la semaforización. Es importante la demarcación de carriles de circulación, estacionamiento y cruces peatonales seguros.
- Consolidar el corredor como un elemento integrador de la zona centro con las diversas zonas de la ciudad y el corredor turístico Tijuana-Rosarito-Ensenada. Las acciones de mejoramiento vial del corredor deberán estar ligadas al reforzamiento de la estructura vial de la zona centro y de la ciudad a fin de que puedan desfogarse flujos que actualmente tienen que recurrir al corredor para llegar a otras partes de la ciudad. La función comercial y de servicios del corredor y la zona centro se verá incorporada a la ciudad a través de vialidades perpendiculares al corredor y con nuevos cruces a desnivel sobre la autopista Tijuana-Ensenada.
- Favorecer el control en la ocupación del suelo mediante elementos normativos. Deberá organizarse la ocupación de los usos del suelo a lo largo del corredor identificando la vocación de los distintos tramos para promover giros comerciales y de servicios afines y compatibles entre sí. De la misma forma, la normatividad en la ocupación deberá estar dirigida a apoyar la distribución de usos y giros.
- Mejorar la imagen urbana. La relevancia del corredor como elemento estructural de la ciudad y del corredor turístico Tijuana-Rosarito-Ensenada, demanda elevar la calidad de su imagen urbana mediante la construcción de elementos distintivos, vegetación, coordinación de elementos de fachada, complemento del equipamiento urbano, mejoramiento de los servicios urbanos, instalación de nomenclatura y regulación de la iconografía.

Con el propósito de mejorar la imagen del Corredor Urbano Benito Juárez, convirtiéndolo en una zona de mayor atracción hacia el usuario tanto local como turístico se proponen acciones de mejoramiento, las cuales pretenden ordenar la mezcla de usos que en algunas de las áreas que comprenden este corredor se manifiestan, así como incrementar el potencial de aquellas otras que en la actualidad se encuentren sub-utilizadas.

De acuerdo a las características particulares observadas a lo largo del corredor, dentro de esta estrategia se procedió a delimitar el corredor urbano en 4 zonas de acuerdo al uso de suelo predominante en cada una de ellas y su vocación:

- **Zona 1 Rosa Gaviota:** Es la zona comprendida entre el arroyo Rosarito y la calle del Ciprés. Con una superficie de 17.0523 has. en esta zona están contenidas la mayoría de los comercios y servicios turísticos como el Hotel Festival Plaza, Hotel Rosarito etc., y es la zona con mayor presencia de turistas durante los fines de semana; por lo que esta sección está identificada como la de mayor importancia dentro del Corredor Urbano. La concentración actual de servicios turísticos en esta zona

permite generar una estrategia de impulso a estas actividades de acuerdo a los siguientes objetivos particulares de diseño:

- Conformar un perfil urbano distintivo que resalte los valores culturales de la localidad.
 - Ordenar la ocupación comercial de la vía pública a través de concesiones.
 - Diseño ambiental integral dirigido a la atención del visitante: equipamiento, vegetación, pavimentos, nomenclatura y mobiliario urbano.
 - Consolidación del uso turístico.
 - Énfasis en el peatón en el diseño de la vialidad y andadores.
- **Zona 2 Azul Delfin:** Con una superficie de 21.9511 has. esta zona está delimitada por la calle del Ciprés y el límite del Fracc. Quintas del Mar y la calle Lucio Blanco, en esta sección se encuentra el Hotel Las Brisas, los centros comerciales Quinta Plaza y Plaza del Sol, además aquí se localizan dos grandes baldíos (Reserva San Fernando y zona aledaña a Plaza del Sol) mismos que en la actualidad están destinadas al uso comercial para tiendas de tipo departamental; convirtiendo a esta sección en un punto de concentración meramente comercial. La estrategia de desarrollo para esta zona se enfoca hacia la consolidación del uso comercial de gran cobertura a través de tiendas departamentales aprovechando la disponibilidad de suelo existentes. Esta zona fungirá como el centro de abastecimiento regional del corredor turístico Tijuana-Rosarito-Ensenada. Los objetivos de diseño a destacar son:
 - Saturación de baldíos y promoción de usos comerciales de gran escala.
 - Mejoramiento de imagen urbana: regularización de letreros comerciales, nomenclatura, mobiliario urbano.
 - Regularización y orden de la ocupación comercial sobre la vía pública.
 - **Zona 3 Plata Manatí:** Esta sección cuenta con una superficie de 12.0444 has. y cuenta con una mezcla de usos, predominando el uso comercial urbano, algunos lotes con uso comercial turístico, uso habitacional y algunos otros que son baldíos; cabe destacar que dentro de esta zona se encuentran una gran cantidad de terreno destinada a equipamiento deportivo, aquí se realizan encuentros deportivos de varias organizaciones de la ciudad aun cuando las instalaciones no estén en óptimas condiciones. Esta zona tiene como límites imaginarios la calle Lucio Blanco y el límite del Fracc. Quintas del Mar, así como la calle Calz. a la Playa ubicada en el Fracc. Tijuana. Se propone consolidar esta zona como sustento comercial de este sector de la ciudad, en apoyo al nuevo centro urbano. Los objetivos de estrategia para esta zona son:
 - Integración del diseño de la vialidad al uso comercial en cuanto a accesos, estacionamiento y señalización.
 - Consolidación de los servicios urbanos ligados a la vialidad.
 - Control en la ocupación de la vía pública.
 - Consolidación de equipamientos.
 - **Zona 4 Oro Pelicano:** Delimitada por la calle Calz. a la Playa en un extremo y por el Puente Machado en el otro, esta zona alcanza una superficie de 15.6112 has. y presenta una concentración considerable de comercios de tipo turístico identificados por una serie de mueblerías “rústicas” y tiendas de artesanías o “curios”, así como el Restaurante Ortega’s, se ubican algunas áreas

habitacionales y otras de carácter comercial urbano así como también la presencia de algunos baldíos que, al igual que en las otras secciones dan un mal aspecto a la imagen urbana del corredor. Se establece como estrategia general para esta zona darle el sentido de acceso a la ciudad y al corredor ofreciendo al visitante la imagen de integración de la función urbana y turística del corredor en base a los siguientes objetivos particulares:

- Normar la mezcla de usos comerciales urbanos y turísticos a fin de homologar la imagen de la zona.
- Enmarcar el acceso.
- Ordenar la iconografía.
- Promover el cambio de usos habitacional por comercial y de servicios.

(Ver plano RPE-CU-19.- Mejoramiento del Corredor Urbano Benito Juárez).

Plano RPE-CU-19.- Mejoramiento del Corredor Urbano Benito Juárez.

Las acciones de mejoramiento propuestas para la zona del corredor urbano se dividen en dos categorías:

Acciones Genéricas: Son aquellas acciones que no tienen una ubicación específica y se aplican en toda el área del corredor urbano; estas acciones pueden ser de mejoramiento y/o normativas.

Acciones Específicas: Son acciones aisladas ubicadas en un punto específico dentro de la zona del corredor urbano.

Acciones Genéricas.

De Mejoramiento:

- **Complementar el señalamiento vial vertical y horizontal:** A lo largo del corredor, en aquellos entronques y cruces en donde se presente problemática de tránsito, para mejorar la fluidez vehicular.
- **Reubicación y rediseño de paradores de transporte público:** Reubicar a lo largo de la vialidad así como mejorar el aspecto de las paradas de autobús, ya que las actuales carecen de cubiertas o mobiliario adecuado.
- **Establecimiento de rutas de transporte público del Bulevar hacia las playas en zonas distintivas :** Uno por zona, para incrementar la relación entre el corredor y la zona de playa aun en

aquellas zonas en donde no exista acceso directo a la playa, evitando así la concentración de actividades de playa en la actual zona turística.

- **Reconstrucción de banquetas como andadores comerciales y turísticos:** Mejorando el aspecto e imagen descuidada y en algunos casos inexistente de las banquetas para la circulación peatonal. En algunos casos se hace inclusive la restricción de zonas de estacionamiento si así se requiere.
- **Establecimiento de un sistema de señalamiento inductivo e informativo turístico-comercial:** Este punto incluye la construcción de directorios informativos y la colocación de nomenclatura de accesos a playa y sistema de estacionamientos, así como festones publicitarios que contengan información sobre los eventos turísticos en la localidad, los cuales facilitarían el acceso de la circulación turística-comercial a su destino.
- **Reforestación de camellón sustituyendo palmeras a cada 20 metros con piezas de mayor altura y colocación de arriates o maceteras con setos y/o flores:** Con el objetivo de mejorar la imagen actual del camellón, rediseñando la ambientación con la que cuenta actualmente.
- **Forestación de banquetas con arbustos en arriates semifijos:** Haciendo de las áreas peatonales sitios más agradables y permitiendo al mismo tiempo la visual de fachadas comerciales desde la vialidad.
- **Dotación de mobiliario urbano en banquetas:** Bancas, depósitos de basura, casetas telefónicas, jardineras y/o maceteros, buzones, etc., para complementar los servicios en la zona del corredor, debido a que en la actualidad estos son casi inexistentes, y haciendo de la circulación peatonal una actividad más placentera.
- **Incorporación en banquetas de facilidades para la accesibilidad en la circulación de personas con capacidades diferentes:** En la actualidad este tipo de facilidades no existen en el corredor y, debido a las actividades turístico-comerciales que se ofrecen a lo largo del mismo es imperativa la implementación de un sistema de este tipo.
- **Introducción de hitos o referencias urbanas que identifiquen las zonas distintivas del corredor:** Por medio de elementos de altura considerable como torres-informativas o banderolas que permitan la identificación de cada una de las zonas y, que también sirvan como referencias dentro del contexto urbano a nivel ciudad.
- **Dotación de alumbrado público en banquetas como elementos de seguridad y de imagen urbana:** Para facilitar y hacer más segura la circulación peatonal en las banquetas y complementar la imagen urbana de las fachadas comerciales.
- **Delimitar y diferenciar los cruces peatonales sobre la vialidad Benito Juárez:** Distinguiéndose en su imagen la actividad turística-comercial para mejorar los conflictos vehiculares que en la actualidad se presentan debido a los cruces indiscriminados sobre esta vialidad.
- **Reconstrucción de carpeta asfáltica de la vialidad en las áreas de estacionamiento:** Misma que se encuentra muy deteriorada a causa del agua que arrojan los comercios colindantes con la misma.
- **Delimitación del espacio concesionable en banquetas para la actividad comercial:** Mediante el establecimiento de periodos y horarios determinados para el comercio ambulante; normando la forma de uso e instalación del mismo.

Normativas:

- **Regular y uniformizar dimensiones, colores y materiales de anuncios comerciales y publicitarios en fachadas.:** Con el fin de evitar la contaminación visual y lograr una percepción más ordenada de las fachadas sobre el corredor Benito Juárez.
- **Retiro de anuncios publicitarios y comerciales en banquetas:** Relacionado con el punto anterior , tiene como objetivo el ordenamiento de la imagen general del corredor urbano, y el desalojo en banquetas de todos aquellos elementos que impiden la circulación peatonal sobre las mismas.
- **Regular, normar y promover la utilización de colores, texturas y materiales en fachadas de acuerdo a cada zona distintiva:** Para lograr la identificación y mejor ubicación de las zonas propuestas, y, generar puntos de interés en cada una de las mismas de acuerdo al manejo de los materiales.
- **Restringir la utilización de banquetas con actividades comerciales:** Determinando una sección mínima de circulación peatonal y dejando opcional su ocupación temporal al comercio colindante.
- **Establecer un reglamento de comercio ambulante:** De manera que sea posible diferenciar el comercio móvil del semi-fijo y el fijo, normando los giros , ubicaciones, mobiliario, horarios, etc.
- **Regular, medir y administrar el uso del estacionamiento en vía pública, dando preferencia al usuario turístico y comercial:** Esta medida se toma con el fin de que no existan vehículos estacionados por mas de un tiempo determinado, solucionando además de manera parcial el problema de estacionamiento que existe en la zona por medio de restricciones, espacios para discapacitados, estacionómetros etc.
- **Programar la restricción de la incorporación vehicular al bulevar en horarios críticos y temporadas altas:** Esto con el fin de evitar la saturación vial que presenta esta vialidad durante los fines de semana o los periodos vacacionales.

Acciones Específicas.

- **Concesión a particulares de construcción y mantenimiento de puentes peatonales bajo la normatividad del Ayuntamiento:** Con el fin de que la circulación turística-comercial sea mas segura y no entorpezca continuamente el flujo vehicular.
- **Construcción de retorno vehicular en el extremo sur del corredor para propiciar un circuito o recorrido turístico:** Debido a que no existe un retorno que permita la reincorporación al Bulevar Benito Juárez del flujo vehicular que circula de norte a sur, sino hasta el entronque de la Autopista de cuota con la Carretera Federal No. 1.
- **Implementar sistema de semaforización, incorporando otros cruces y sincronizarlos con los existentes:** Con el objetivo de que la circulación vehicular sea mas fluida y no se vea interrumpida por altos o señalamientos innecesarios.
- **Suprimir cruces y vueltas a izquierda** de acuerdo a un estudio de aforos y origen destino en el camellón central del Bulevar Benito Juárez, eliminando altos para los vehículos.
- **Colocación de cerco de contención de 0.90 m de altura en el camellón de la Zona Rosa Gaviota:** Esta medida con el propósito de controlar el flujo peatonal tan abundante en esta zona, propiciando la utilización de los cruces y puentes peatonales destinados para este fin.

- **Reubicación urgente del tianguis de la zona centro:** Para disminuir el flujo peatonal urbano “forzado” del sector oriente y el conflicto vehicular y de estacionamientos que genera en la zona.

(Ver plano RPE-CU-20.- Criterios de Mejoramiento del Corredor Urbano – Tramo Tipo).

(Ver plano RPE-CU-21.- Criterios de Mobiliario en Corredor – Hito Distintivo).

(Ver plano RPE-CU-22.- Criterios de Mobiliario Urbano en Corredor - Camellón)

(Ver plano RPE-CU-23.- Criterios de Mobiliario Urbano en Corredor – Camellón Detalles).

(Ver plano RPE-CU-24.- Criterios de Mobiliario Urbano en Corredor – Puente Peatonal).

(Ver plano RPE-CU-25.- Criterios de Imagen Urbana en Corredor Urbano- Fachadas).

Plano RPE-CU-20.- Criterios de Mejoramiento Urbano del Corredor- Tramo Tipo.

Plano RPE-CU-21.- Criterios de Mobiliario Urbano en Corredor- Hito Distintivo.

Plano RPE-CU-22.- Criterios de Mobiliario Urbano en Corredor- Camellón.

Plano RPE-CU-23.- Criterios de Mobiliario Urbano en Corredor- Camellón Detalles.

Plano RPE-CU-24.- Criterios de Mobiliario Urbano en Corredor- Puente Peatonal.

Plano RPE-CU-25.- Criterios de Imagen Urbana en Corredor- Fachadas.

4.1.3.- Prefactibilidad para el Mejoramiento del Corredor Urbano Benito Juárez.

4.1.3.1.- Resumen de Estimación de Inversión para el "Mejoramiento del Corredor Urbano Benito Juárez".											
Clave	CONCEPTO	%	IMPORTE TOTAL	ZONA 01 ROSA/CAVIOTA DERRAMA / M2	IMPORTE	ZONA 02 AZUL/DELFIN DERRAMA / M2	IMPORTE	ZONA 03 PLATA/MANATI DERRAMA / M2	IMPORTE	ZONA 04 ORO/PELICANO DERRAMA / M2	IMPORTE
			474,700.00		94,591.00		186,040.00		92,389.00		101,680.00
A.-	Estudios y Proyectos	1.8011	855,000.00	1.8015	170,401.50	1.8011	335,074.50	1.8009	166,383.00	1.8012	183,141.00
B.-	Mejoramiento de Banquetas .	23.8521	11,322,575.00	31.5139	2,980,935.00	18.4594	3,434,180.00	23.9690	2,214,470.00	26.4850	2,692,990.00
C.-	Mejoramiento de Vialidad.	19.4171	9,217,280.00	30.8573	2,918,825.00	12.5451	2,333,895.00	23.7040	2,189,990.00	17.4525	1,774,570.00
D.-	Mejoramiento de Camellones.	4.0721	1,933,040.00	8.9641	847,920.00	2.2281	414,520.00	4.0905	377,920.00	2.8784	292,680.00
	Total =	49.1424	23,327,895.00	73.1368	6,918,081.50	35.0337	6,517,609.50	53.5644	4,948,763.00	48.6170	4,943,381.00

4.1.3.2.- Identificación de Acciones y Estimación de Inversión para el "Mejoramiento del Corredor Urbano Benito Juárez".														
Clase	CONCEPTO	UNIDAD	P.U.	ZONA 01 ROSA/CAVIOTA		ZONA 02 AZUL/DELFIN		ZONA 03 PLATA/MANATI		ZONA 04 ORO/PELICANO		TOTAL (UTILIZABLE)		
				CANTIDAD	IMPORTE	CANTIDAD	IMPORTE	CANTIDAD	IMPORTE	CANTIDAD	IMPORTE	CANTIDAD	IMPORTE	
												Hoja 1 de 3		
												474,700.00		
												PI M2 VENDIBLE		
A.-	Estudios y Proyectos													
A.1.-	Proyecto Ejecutivo de Ingeniería de Tránsito para reordenamiento	Estudio	150,000.00	0.1993	29,895.00	0.3919	58,785.00	0.1946	29,190.00	0.2142	32,130.00	1.00	150,000.00	0.3160
A.2.-	Proyecto Ejecutivo de Ampliación de Banquetas, Modificación de Camellones y	Estudio	500,000.00	0.1993	99,650.00	0.3919	195,950.00	0.1946	97,300.00	0.2142	107,100.00	1.00	500,000.00	1.0533
A.3.-	Proyecto de Reglamentación de Imagen Urbana del Corredor en Edificaciones y anuncios.	Estudio	150,000.00	0.1993	29,895.00	0.3919	58,785.00	0.1946	29,190.00	0.2142	32,130.00	1.00	150,000.00	0.3160
A.4.-	Proyecto Ejecutivo de Señalamiento Turístico para el	Estudio	55,000.00	0.1993	10,961.50	0.3919	21,554.50	0.1946	10,703.00	0.2142	11,781.00	1.00	55,000.00	0.1159
	Sub-Total =				170,401.50		335,074.50		166,383.00		183,141.00		855,000.00	1.8011
B.-	Mejoramiento de Banquetas .													
B.1.-	Demolición de banquetas existentes, con sección promedio de 3.00 mts por ambos lados, incluye guarniciones y retiro de escombros en canchilla y fuera de	Ml.	375.00	1,505.00	564,375.00	1,948.00	730,500.00	1,218.00	456,750.00	1,570.00	588,750.00	6,241.00	2,340,375.00	4.9302
B.2.-	Construcción de Banquetas de concreto armado con franjas de concreto aparente, y recuadros con concreto estampado con color integrado, incluye guarniciones y rampas para	M.L.	900.00	1,595.00	1,435,500.00	2,033.00	1,829,700.00	1,303.00	1,172,700.00	1,600.00	1,440,000.00	6,531.00	5,877,900.00	12.3823
B.3.-	aparente texturizados de .90 cms de altura y 80 cms de diam, como jardinerías ambientales en banquetas, incluye forestación con césped y flores.	Pza.	800.00	194.00	155,200.00	247.00	197,600.00	158.00	126,400.00	194.00	155,200.00	793.00	634,400.00	1.3364
B.4.-	Arbolitos para iluminación y ornato en banquetas, de fierro forjado con cuatro humanitas, de 3.05 mts de altura.	Pza.	1,000.00	77.00	77,000.00	98.00	98,000.00	63.00	56,700.00	78.00	70,200.00	316.00	301,900.00	0.6360
B.5.-	Bancas de descanso para peatones, de fierro forjado o herrería, de 1.80 mts de largo.	Pza.	600.00	77.00	46,200.00	98.00	58,800.00	63.00	37,800.00	78.00	46,800.00	316.00	189,600.00	0.3994
B.6.-	concreto aparente texturizados de .75 cms de altura y .61 cms de diam,	Pza.	400.00	77.00	30,800.00	98.00	39,200.00	63.00	25,200.00	78.00	31,200.00	316.00	126,400.00	0.2663
B.7.-	Pasadores de Transporte público, a base de estructura metálica tubular, lamina y malla perforada pintada, incluye maceteros y espacios comerciales.	Pza.	18,000.00	5.00	90,000.00	4.00	72,000.00	1.00	18,000.00	2.00	36,000.00	12.00	216,000.00	0.4550

4.1.3.3.- Formas de Participación y Financiamiento para el "Mejoramiento del Corredor de Servicios Urbanos y Turísticos Benito Juárez".			
Participantes	Forma de participación	% de Participación	Importe de la Participación
1.- Proprietarios de Predios colindantes con el Bhr. Benito Juárez.	Aportación de recursos con el pago de las obras realizadas en proporción al beneficio de la dotación de plusvalía, y en combinación con la aportación de los establecimientos comerciales.	34.09%	7,953,064.00
2.- Establecimientos Comerciales y Turísticos colindantes con el Bhr. Benito Juárez.	Aportación de recursos con el pago de las obras realizadas en proporción al beneficio de la dotación de plusvalía, y en combinación con la aportación de los propietarios de los predios.	14.61%	3,408,456.00
3.- Concesionarios de Anuncios Publicitarios en Puentes Peatonales.	Aportación total de recursos para la construcción de puentes peatonales, mediante la concesión, con la responsabilidad de la conservación y mantenimiento.	15.43%	3,600,000.00
4.- Concesionarios de Anuncios Publicitarios en Bancas y Paradores de Transporte Público.	Aportación parcial de recursos para el suministro del mobiliario urbano mediante el pago de la concesión de espacios publicitarios normados por un reglamento de uso e imagen, con la responsabilidad de la conservación y mantenimiento.	0.93%	216,000.00
5.- Concesionarios de Anuncios Publicitarios en Hitos Distintivos en esquinas para cruces y descanso de peatones.	Aportación de 24 meses de renta de espacio de .60 x 1.20 para el suministro del mobiliario urbano mediante el pago de la concesión de espacios publicitarios normados por un reglamento de uso e imagen, con la responsabilidad de la conservación y mantenimiento.	4.20%	980,000.00
6.- Concesionarios de Espacios comerciales en vía pública, fijos y semifijos.	Aportación parcial de recursos para las obras a realizar mediante la aportación de 24 meses del pago de la concesión de espacios en la vía pública normados por un reglamento de uso e imagen.	5.02%	1,170,375.00
Suma de Aportación Privada =		74.28%	17,327,895.00
7.- Gobierno Federal a través de SECTUR	Aportación de recursos a fondo perdido como apoyo para la promoción de las actividades turísticas a uno de los polos de desarrollo del COCCOTIREN, en proporción a las aportaciones del Estado y el Municipio.	8.57%	2,000,000.00
8.- Gobierno Estatal a través de SECTURE	Aportación de recursos a fondo perdido como apoyo para la promoción de las actividades turísticas a uno de los polos de desarrollo del COCCOTIREN, en proporción a las aportaciones de la Federación y el Municipio.	8.57%	2,000,000.00
9.- Gobierno Municipal a través de Desarrollo Social Municipal.	Aportación de recursos a fondo perdido como apoyo para la promoción de las actividades turísticas a uno de los polos de desarrollo del COCCOTIREN, en proporción a las aportaciones de la Federación y el Estado.	8.57%	2,000,000.00
Suma de Aportación Pública =		25.72%	6,000,000.00
Totales =		100.00%	23,327,895.00
10.- BANOBRAS	Financiamiento de los recursos necesarios a un una instancia oficial (fondo de Urbanización del Estado), correspondientes a las aportaciones de las concesiones de mobiliario urbano y de vía pública, y a las de los propietarios y establecimientos que así lo requieren, a plazos no mayores de tres años.	58.85%	13,727,895.00

**4.1.3.4.- Distribucion de la inversion derramable para el
"Mejoramiento del Corredor de Servicios Urbanos y Turísticos Benito Juárez"**

Participante	Inversión correspondiente	Unidad de Derrama	Cantidad de derrama	Importe por unidad de derrama	Participante Tipo.	Aportación Tipo.
Predios colindantes.	7,953,064.00	M2 de Terreno	474,700.00	16.75	350.00	5,863.86
Establecimientos Comerciales	3,408,456.00	M2 de Construcción	208,741.00	16.33	250.00	4,082.16
Subtotal de predios =	11,361,520.00		474,700.00	23.93	350.00	8,376.94
Concesiones de Anuncios Publicitarios en Paradores de Transporte Público	216,000.00	Parador	12.00	18,000.00	1.00	18,000.00
Concesiones de Anuncios Publicitarios en Hitos distintivos (24 meses de adelantado).	980,000.00	Espacio en hito	224.00	4,375.00	1.00	4,375.00
Concesiones de Espacios Comerciales en Vía Pública (24 meses de adelantado).	1,170,375.00	M2 de Piso	3,121.00	375.00	20.00	7,500.00
Subtotal de Concesiones =	2,366,375.00					
Total a Derramar=	13,727,895.00					



4.2.- Proyecto de Estacionamiento Complementario de la Zona Turística.

La falta de estacionamiento es sin duda alguna, uno de los principales problemas identificados en el diagnóstico urbano preliminar de este estudio, sobre todo en la Zona conocida como Turística donde la concentración de actividades comerciales y de servicios turísticos, demandan una gran cantidad de espacios de estacionamiento, problema que se agudiza en las posibilidades de solución por las grandes diferencias en las demandas de estacionamiento dependiendo del día de la semana o de la temporada de afluencia turística.

El fenómeno antes mencionado se origina por la falta de aplicación de los reglamentos de Edificación y los que rigen los giros comerciales para su ocupación, ya que un gran numero de establecimientos Comerciales (Curio's, taquerias, etc.) y de Servicios Turísticos como Bares, Discoteques o los llamados Antros, no cumplen con los mínimos de espacios requeridos para los usos establecidos, saturando los espacios disponibles en el Bulevar Benito Juárez, los cuales son ocupados por empleados de los establecimientos o por visitantes que los utilizan hasta por 24 Horas, limitando la rotación de los escasos espacios.

En la actualidad se resuelve parcialmente y en forma temporal la demanda con la utilización de lotes baldíos, que no cumplen con los requisitos funcionales y de seguridad y sobre todo que no garantizan una solución permanente ya que los propietarios de dichos predios pueden optar por construirlos con otro uso, quedando sin posibilidad de rescatar estos espacios para estacionamiento.

Al déficit reglamentario se le debe sumar en días pico, el déficit cíclico ocasionado por la afluencia de visitantes en fines de semana, días festivos o verano, que no necesariamente acuden a los establecimientos comerciales, sino a circular o a las Playas, significando esta situación un problema que ahuyenta a los turistas nacionales y principalmente a los extranjeros, desplazándose al sur del corredor y perdiendo esta oportunidad de movimiento turístico y económico, para la zona.

En otras palabras, el problema del estacionamiento no solo esta ligado a la demanda de la actividad comercial y turística en establecimientos, sino que la demanda de la plusvalía turística de la zona en general es fuerte y sin un destino específico o permanente, y si tomamos en cuenta que el déficit actual es ya significativo, si no se realizan acciones tendientes a resolver este problema, el crecimiento potencial de esta zona será rebasado por lo que la solución a este grave problema, deberá ser resuelta en forma integral con otras acciones paralelas a la solución del déficit actual como son, la aplicación de reglamentos a las construcciones futuras para no incrementar las

deficiencias actuales y futuras, y a su vez llevar a cabo acciones para complementar el estacionamiento requerido actual en forma permanente.

Mediante este proyecto estratégico, se pretende resolver **la falta de estacionamiento**, uno de los mayores problemas que presenta la zona el cual impide el adecuado funcionamiento de dicha zona, siendo necesaria la búsqueda de espacios suficientes que soporten eficientemente las necesidades de estacionamientos que derivan de las actividades comerciales y turísticas que tienden a concentrarse en la zona.

El desarrollo de este proyecto comprende dos etapas: el diagnóstico, es decir, el cálculo de la demanda de estacionamiento y la solución, la propuesta del sistema complementario de estacionamiento.

4.2.1.- Demanda de Estacionamiento de la Zona Turística.

Para poder proponer una solución adecuada a la problemática de estacionamiento, es indispensable determinar de una manera **precisa ¿cuántos espacios de estacionamiento se requieren? , ¿quiénes lo demandan? y ¿en dónde?**, para poder conocer esta información se realizó un cálculo del déficit actual de estacionamiento a nivel manzana, el cual se compone de los siguientes elementos:

A.- Estacionamientos Requeridos por Norma según Uso Existente.

Para determinar el número de espacios que son necesarios dentro de la zona turística, se obtuvieron los datos a partir del levantamiento de campo de usos y ocupación del suelo que se vertió en el padrón que se presenta en los anexos donde se establecieron los requerimientos por cada lote, así como la disponibilidad por cada uno, proceso en el cual se aplicaron los diversos criterios dependiendo del uso que a continuación se describen:

- **Habitacional**, el habitacional urbano no genera déficit en estacionamiento, sin embargo el habitacional turístico sí, requiriéndose un espacio por condominio o departamento.
- **Comercio**, para conocer el déficit que genera este uso tanto urbano como turístico, se consideró un cajón de estacionamiento por cada 50 m² de superficie construida, dicho criterio se siguió para todos los usos comerciales, con excepción de los bares Iggy's y Papas & Beer, en los cuales y debido a sus características de excesiva saturación no sólo se consideró la superficie construida sino también la de terreno, además el criterio utilizado fue distinto: una persona por cada 1.50 m², y cuatro personas por vehículo.
- **Equipamiento**, el cálculo de los espacios que se requieren para este uso se realizó de una manera muy específica, y tomando como base el Sistema Normativo de Equipamiento Urbano de SEDESOL, aplicándose coeficientes diversos dependiendo del subsistema (Educación y Cultura, Salud y Asistencia Social, Comercio y Abasto, Comunicaciones y Transporte, Recreación y Deporte, Administración Pública y Servicios Urbanos).
- **Servicios Turísticos**, En los hoteles y moteles se requiere un espacio de estacionamiento por cada habitación, además de los cajones para visitantes que es uno por cada 7 cuartos.
- **Industria**, se necesita un cajón por cada 150 m² de superficie construida.
- **Infraestructura**, Se requiere un cajón por cada 50 m² de estacionamiento.

B.- Estacionamientos Particulares Existentes dentro del Predio.

Por medio del levantamiento de campo realizado por el consultor, se obtuvo el número de espacios de estacionamiento existentes dentro de los predios, que satisfacen la demanda de los usos existentes distintos al habitacional.

C.- Capacidad de Estacionamiento en Vía Pública.

Para conocer el número de vehículos que podrían estacionarse sobre la calle, primero se determinó el tipo de estacionamiento (cordón o batería) con que cuenta cada vialidad, resultando que sólo el Blvd. Benito Juárez alberga estacionamiento de tipo cordón mientras que el resto de la zona cuenta con estacionamiento de tipo batería, para de este modo dividir la longitud entre un coeficiente determinado de 7.50 ml. en batería y 2.80 ml., cabe mencionar que dichos coeficientes se propusieron con cierta holgura para poder así absorber los espacios no aprovechables de las esquinas.

D.- Capacidad de Estacionamientos Provisionales.

Para conocer la capacidad de los terrenos baldíos particulares que de manera provisional son utilizados como estacionamientos, se dividió la superficie total de los terrenos entre 35 m² (superficie aproximada que ocupa una automóvil incluyendo las circulaciones).

Tomando como base los datos obtenidos anteriormente, se obtuvieron tres tipos de déficit.

I.- DÉFICIT REGLAMENTARIO.- Los diversos reglamentos indican que cada establecimiento que requiere espacios de estacionamiento debe satisfacerlos de forma particular (dentro de la superficie del predio), es decir no se consideran los que cabrían en la vía pública; para calcular este déficit solo hay que restarle al total de estacionamientos requeridos por norma el número de estacionamientos particulares existentes.

II.- DÉFICIT REAL.- En este tipo de déficit si se consideran los espacios que aporta la vía pública, ya que en realidad son utilizados. Para conocer el déficit real es necesario realizar la siguiente operación: al total de estacionamientos requeridos se le resta la suma de los espacios particulares existentes y la capacidad de espacios en la vía pública.

III.- DÉFICIT PROVISIONAL.- A diferencia de los anteriores, en este déficit se incluyen además los baldíos que de forma temporal son utilizados como estacionamiento, es decir al total de estacionamientos requeridos habrá que restarle la suma de espacios particulares existentes, la capacidad de la vía pública y la capacidad de los baldíos utilizados como estacionamiento.

Cabe mencionar que el cálculo se realizó a nivel manzana, y para efectos de disponer de información general de toda la zona, no se suman naturalmente los datos por manzana, ya que el superávit que presentan algunas manzanas sobre todo las ubicadas al Noreste de la Zona Turística que son predominantemente de tipo habitacional no compensa el déficit con que cuentan otras, debido a la localización geográfica alejada de las mismas; este criterio se basa en radios de influencia determinados en función a la distancia que recorrería un peatón desde el lugar en donde estaciona su automóvil hasta su destino.

Déficits Existentes

Déficit Reglamentario A - B	3,958 Espacios
Déficit Real A-(B+C)	2,494 Espacios
Déficit Provisional-(B+C+D)	2,442 Espacios

El déficit calculado anteriormente es a nivel manzana, para efectos de una mejor comprensión se organizaron por rangos, resultando lo siguiente:

Localización del Déficit Según Rangos

Rangos	Déficit Reglamentario		Superficie Neta	
		%	Hectáreas	%
SIN DÉFICIT	0	0.00 %	15.3046	18.76 %
0-50	CON DÉF.	688	33.8022	41.44 %
51-100		540	5.5739	6.83 %
101-250		800	7.0652	8.66 %
251-350		311	0.3818	0.47 %
694		694	0.3995	0.50 %
925		925	0.6771	0.83 %
SUBTOTAL	3,958	87.14 %	63.2043	77.49 %
Sección de Playa 01	242	5.33 %	11.5986	14.22 %
Sección de Playa 02	342	7.53 %	6.7622	8.29 %
SUBTOTAL	584	12.86 %	18.3608	22.51 %
TOTAL	4,542	100.00 %	81.5651	100.00 %

Tomando como base los rangos determinados con anterioridad, resultan tres zonas homogéneas las cuales concentran el 73.11 % del déficit en el 18.30 % de la superficie total del área de proyecto; las características de dichas zonas son las siguientes:

Localización del Déficit según Zonas Homogéneas

	Déficit Reglamentario		Superficie Neta	
	Espacios	%		%
SIN DÉFICIT	0	0.00	0.4069	2.73
A RANGO 51-100	550	16.56	5.2870	35.42
B RANGO 101-250	835	25.14	7.4768	50.10
C RANGOS 251-350, 694, 925	1,936	58.30	1.7546	11.75
TOTAL	3,321	100.00	14.9253	100.00

Los déficits de las Áreas Urbanas y Comerciales se indican gráficamente en el plano que referencia a continuación de este párrafo, en las manzanas correspondientes, las cuales se identifican con la numeración que se les asigna en el plano catastral, así como los de las Secciones de Playa 1 y 2 en su ubicación correspondiente.

(Ver plano RPE-ES- 26).- Demandas de Estacionamiento de la Zona Turística)

Plano RPE-ES- 26.- Demandas de Estacionamiento de la Zona Turística

4.2.2.- Sistema Complementario de Estacionamiento de la Zona Turística.

Tomando como base el déficit cuantitativo anteriormente determinado, se definieron los radios de influencia de las posibles ubicaciones de estacionamientos en predios seleccionados por no estar construidos o susceptibles de transformar su uso para alojar los inmuebles en cantidad y ubicación para abatir las demandas de estacionamiento dentro de los rangos y las zonas homogéneas de demandas identificadas en el diagnóstico o derivados del mismo, resultando 8 subsistemas de Áreas Urbanas y Comerciales que complementarían el sistema de estacionamientos de la Zona Turística y 1 subsistema de Playa, siendo que el procedimiento para la determinación del Sistema se estructura de la siguiente manera:

- 1) Se localizan los baldíos existentes en la zona y que tienen susceptibilidad de convertirse en estacionamiento.
- 2) De los baldíos ubicados en el paso anterior se eligen los que funcionarán como subsistema de estacionamiento.
- 3) Dependiendo de la dimensión de la zona a dotar se proponen radios de cobertura que pueden ser de 150 ó 200 m., los cuales parten del centro del o los terrenos seleccionados (ya que algunos subsistemas se estructuran en base a dos estacionamientos).
- 4) Se identifica el total del déficit de cada subsistema (se suma el déficit reglamentario de las manzanas que integran cada subsistema, sin considerar el superávit).
- 5) En base a la capacidad por nivel del predio elegido, se determinan los niveles necesarios para satisfacer la demanda del subsistema.

Sistema de Estacionamientos Propuesto

<i>Subsistema</i>	Déficit Reglamentario de Estacionamiento	Superficie de Terreno Propuesto como Estacionamiento (M2)	Capacidad de Estacionamiento Por Nivel	Niveles Requeridos Según Déficit Reglamentario	Capacidad Total de Estacionamiento
A (2 estacionamientos)	412	3,294.68	43	4 (por estacionamiento)	350
B	128	2,390.96	67	2	134
C	212	1,599.85	45	5	228
D	694	5,670.05	177	4	708
E	220	1,910.15	51	4	204
F	213	1,902.96	44	3	134
G	123	2,522.70	60	3	180
H (2 estacionamientos)	313	4,673.56	41	2 (por estacionamiento)	166
SUBTOTAL	2,315	23,964.91			2,104
I (5 estacionamientos)	584	12,591.44	253 ó 32 (según caso específico)	1 (por estacionamiento)	360
TOTAL	2,899	36,556.35			2,464

- *El déficit de estacionamiento de los bares Iggy's y Papas & Beer no fueron considerados en este cálculo debido a que no coinciden los tiempos de utilización con el resto de los usos, se propone una solución de forma independiente.*
- *El Subsistema responde a la demanda de tipo reglamentario por resultar la mas crítica.*

- *La problemática que presenta la zona de playa se analizó de una forma independiente, (Ver Capítulo 4.4. Ordenamiento Territorial de la Zona Turística Costera), sin embargo gráficamente sí quedó incluido dentro de los planos Demandas de Estacionamiento y Sistema de Estacionamiento*

(Ver plano RPE-ES- 27).- Sistema de Estacionamiento Zona Turística.)

Con el objeto de establecer las capacidades reales de los predios destinados para estacionamiento, y para detectar las inversiones requeridas, se desarrollaron los Criterios Arquitectónicos de dos tipos de estacionamiento que ejemplifican a grandes rasgos las variedades de inmuebles requeridos, proponiendo criterios formales en fachada como son arcos en los accesos, cornisas en pretilos, faldones verticales, entre otros:

Estacionamiento Tipo 1: Con características mixtas de uso, combinando por su ubicación y por el hecho de estar ocupado actualmente por comercio informal, el estacionamiento con el uso comercial y de servicios, con una alta ocupación y utilización del suelo lo que da por resultado 2 niveles comerciales y 4 niveles de estacionamiento con capacidad para 177 automóviles cada uno y 708 espacios de estacionamiento en total.

(Ver plano RPE-ES- 28).- Criterios Arquitectónicos de Estacionamiento Tipo 1 Planta Baja)

(Ver plano RPE-ES- 29).- Criterios Arquitectónicos de Estacionamiento Tipo 1 P. Alta y Planta Tipo)

(Ver plano RPE-ES- 30).- Criterios Arquitectónicos de Estacionamiento Tipo 1 Cortes y Fachadas)

Estacionamiento Tipo 2: Con características de uso solo para estacionamiento con ocupación total del predio y una utilización del suelo tipo medio con 2 niveles de estacionamiento mínimo, con capacidad de 134 espacios de estacionamiento por nivel y con la característica de utilizar predios baldíos disponibles.

(Ver plano RPE-ES- 31).- Criterios Arquitectónicos de Estacionamiento Tipo 2)

Plano RPE-ES- 27.- Sistema de Estacionamiento Complementario de la Zona Turística.

**Plano RPE-ES- 28.- Criterios Arquitectónicos de Estacionamiento Tipo 1
(Planta Baja)**

Plano RPE-ES- 29.- Criterios Arquitectónicos de Estacionamiento Tipo 1.

(Planta Alta y Planta Tipo)

Plano RPE-ES- 30.- Criterios Arquitectónicos de Estacionamiento Tipo 1.

(Cortes y Fachadas)

Plano RPE-ES- 31.- Criterios Arquitectónicos de Estacionamiento Tipo 2.

4.2.3.- Prefactibilidad del Sistema de Estacionamiento de la Zona Turística.-

**4.2.3.1.- Identificación de Acciones y Estimación de Inversión para el
" Estacionamiento Complementario de la Zona Turística.
" Edificios de Estacionamiento "**

							Hoja 1 de 3
							132,738.83
Clave	CONCEPTO	UNIDAD	P.U.	CANTIDAD	IMPORTE TOTAL		Por M2 Comercial Construido
A.-	Estudios y Proyectos						
A.1.-	Estudio de Factibilidad del Sistema Complementario de Estacionamiento de la Zona Turística, incluye Anteproyecto y estudio de derrama económica.	Estudio	250,000.00	1.0000	250,000.00		1.8834
A.2.-	Proyecto Ejecutivo de Estacionamientos Tipo 1	Estudio	700,000.00	1.0000	700,000.00		5.2735
A.3.-	Proyecto Ejecutivo de Estacionamientos Tipo 2	Estudio	280,500.00	1.0000	280,500.00		2.1132
A.4.-	Proyecto Ejecutivo de Estacionamientos Tipo 3	Estudio	180,000.00	1.0000	180,000.00		1.3560
	Sub-Total =				1,410,500.00		10.6261
B.-	Adquisición de Terrenos						
B.1.-	Adquisición de terreno destinado para construcción de estacionamiento No. 1.	m2	1,200.00	2,142.50	2,570,995.92		19.3688
B.2.-	Adquisición de terreno destinado para construcción de estacionamiento No. 2.	m2	1,100.00	2,531.06	2,784,166.33		20.9748
B.3.-	Adquisición de terreno destinado para construcción de Estacionamiento No. 3.	m2	800.00	2,522.70	2,018,157.60		15.2040
B.4.-	Adquisición de terreno destinado para construcción de estacionamiento No. 4.	m2	800.00	1,902.96	1,522,366.00		11.4689
B.5.-	Adquisición de terreno destinado para construcción de estacionamiento No. 5.	m2	500.00	1,910.15	955,075.40		7.1951
B.6.-	Adquisición de terreno destinado para construcción de estacionamiento No. 6.	m2	1,800.00	4,000.65	7,201,170.00		54.2507
B.7.-	Adquisición de terreno destinado para construcción de Estacionamiento No. 7.	m2	1,500.00	1,599.85	2,399,767.80		18.0789
B.8.-	Adquisición de terreno destinado para construcción de estacionamiento No. 9.	m2	700.00	2,975.01	2,082,509.45		15.6888
B.9.-	Adquisición de terreno destinado para construcción de estacionamiento No. 12.	m2	900.00	1,612.97	1,451,669.67		10.9363
B.10.-	Adquisición de terreno destinado para construcción de estacionamiento No. 13.	m2	900.00	1,681.71	1,513,542.15		11.4024
	Sub-Total =				24,499,420.32		184.5686
C.-	Construcción de Edificios para Estacionamientos						
C.1.-	Construcción de edificio de Estacionamiento No. 1 en 3 niveles, a base de firmes y columnas de concreto armado,rampas de acceso y salida, caseta de control, isletas de concreto e instalaciones especiales.	m2	2,100.00	5,810.00	12,201,000.00		91.9173
C.2.-	Construcción de edificio de Estacionamiento No. 2 en 2.5 niveles, a base de firmes y columnas de concreto armado,rampas de acceso y salida, caseta de control, isletas de concreto e instalaciones especiales.	m2	2,100.00	5,810.00	12,201,000.00		91.9173
C.3.-	Construcción de edificio de Estacionamiento No. 3 en 2.5 niveles a base de firmes y columnas de concreto armado,rampas de acceso y salida, caseta de control, isletas de concreto e instalaciones especiales.	m2	2,100.00	6,300.00	13,230,000.00		99.6694
C.4.-	Construcción de edificio de Estacionamiento No. 4 en 2.5 niveles a base de firmes y columnas de concreto armado,rampas de acceso y salida, caseta de control, isletas de concreto e instalaciones especiales.	m2	2,100.00	4,690.00	9,849,000.00		74.1983
C.5.-	Construcción de edificio de Estacionamiento No. 5 en 4 niveles a base de firmes y columnas de concreto armado,rampas de acceso y salida, caseta de control, isletas de concreto e instalaciones especiales.	m2	2,100.00	7,140.00	14,994,000.00		112.9587
C.6.-	Construcción de edificio de Estacionamiento No. 6 en 4 niveles correspondientes al estacionamiento, a base de firmes y columnas de concreto armado,rampas de acceso y salida, caseta de control, isletas de concreto e instalaciones especiales.	m2	2,500.00	22,586.68	56,466,700.00		425.3970

Clave	CONCEPTO	UNIDAD	P.U.	CANTIDAD	IMPORTE TOTAL	Por M2 Comercial Construido
C.7.-	Construcción de edificio de Estacionamiento No. 7 en 5 niveles a base de firmes y columnas de concreto armado,rampas de acceso y salida, caseta de control, isletas de concreto e instalaciones especiales.	m2	2,300.00	7,980.00	18,354,000.00	138.2715
C.8.-	Construcción de edificio de Estacionamiento No. 9 en dos niveles a base de firmes y columnas de concreto armado,rampas de acceso y salida, caseta de control, isletas de concreto e instalaciones especiales.	m2	2,000.00	4,773.90	9,547,797.60	71.9292
C.9.-	Construcción de edificio de Estacionamiento No. 12 en 3.5 niveles a base de firmes y columnas de concreto armado,rampas de acceso y salida, caseta de control, isletas de concreto e instalaciones especiales.	m2	2,100.00	6,125.00	12,862,500.00	96.9008
C.10.-	Construcción de edificio de Estacionamiento No. 13 en 3.5 niveles a base de firmes y columnas de concreto armado,rampas de acceso y salida, caseta de control, isletas de concreto e instalaciones especiales.	m2	2,100.00	6,125.00	12,862,500.00	96.9008
	Sub-Total =			77,340.58	24,402,000.00	183.8347
TOTAL DE ESTACIONAMIENTOS =					\$ 50,311,920.32	379.03
Costo promedio de cajon de estacionamiento por adquisición individual:						
	Terreno: 1,500.00/m2 * 35m2/ cajon =		52,500.00			
	Construcción: 350.00/m2 * 35m2/ cajon =		12,250.00		\$ 64,750.00	por cajón.
Costo promedio de cajon de estacionamiento por habilitación colectiva:						
	\$ 50'357,074.22 / Deficit de estacionamientos=		2,464.00		\$ 20,418.80	por cajón.

4.2.3.3.- Formas de Participación y Financiamiento para el "Estacionamiento Complementario de la Zona Turística".			
Participantes	Forma de participación	% de Participación	Importe de la Participación
1.- Propietarios de Predios Deficitarios de Espacios de Estacionamiento en la Zona Turística.	Aportación del 60% de los recursos proporcional a las razones deficitarias, para la adquisición de Terrenos, y la construcción de Edificios en la Zona Turística, en coparticipación al 60%, con los establecimientos comerciales.	19.26%	14,798,884.11
2.- Establecimientos Comerciales y Turísticos Deficitarios de Espacios de Estacionamiento en la Zona Turística.	Aportación del 60% de los recursos proporcional a las razones deficitarias, para la adquisición de Terrenos, y la construcción de Edificios en la Zona Turística, en coparticipación al 40%, con los propietarios de los terrenos.	19.26%	14,798,884.11
Suma de Aportación Propietarios =		38.53%	29,597,768.21
3.- Locatarios de Mercado de Artesanías.	Aportación de recursos para la adquisición proporcional de terreno, y las obras correspondientes a la Edificación de Locales comerciales.	33.84%	25,997,596.66
Suma de Aportación Mercado Artesanías =		33.84%	25,997,596.66
4.- Fideicomiso de la Zona Turística de Playas de Rosarito.	Aportación del 40% de los recursos para la adquisición de terrenos y la construcción de la edificación de Edificios de Estacionamientos, mediante un crédito con BANOBRAS, pagadero a un máximo de cinco años con los ingresos del cobro de 2,464 espacios de estacionamiento.	25.68%	19,731,845.45
Suma de Aportación Fideicomiso =		25.68%	19,731,845.45
5.- Gobierno Federal a través de SECTUR	Aportación de recursos a fondo perdido para Estudios y Proyectos, como apoyo para la promoción de las actividades turísticas a uno de los polos de desarrollo del CCTDFREN, en proporción a las aportaciones del Estado y el Municipio.	0.65%	500,000.00
6.- Gobierno Estatal a través de SECTURE	Aportación de recursos a fondo perdido para Estudios y Proyectos, como apoyo para la promoción de las actividades turísticas a uno de los polos de desarrollo del CCTDFREN, en proporción a las aportaciones de la Federación y el Estado.	0.65%	500,000.00
7.- Gobierno Municipal a través de Desarrollo Social Municipal.	Aportación de recursos a fondo perdido para Estudios y Proyectos, en coparticipación con el Consejo Consultivo de Desarrollo Económico de Playas de Rosarito, como apoyo para la promoción de las actividades turísticas a uno de los polos de desarrollo del CCTDFREN, en proporción a las aportaciones de la Federación y el Estado.	0.65%	500,000.00
Suma de Aportación Pública =		1.95%	1,500,000.00
Totales =		100.00%	76,827,210.32
8.- BANOBRAS	Financiamiento de los recursos necesarios al Fideicomiso de la Zona Turística, correspondientes a los de las aportaciones de los propietarios y del fideicomiso, a un plazo no mayor de cinco años, garantizado con los ingresos de estacionamiento y los inmuebles.	58.83%	45,196,326.19

4.2.3.4.- Distribución de la inversión derramable para el "Estacionamiento Complementario de la Zona Turística"						
Participante	Inversión correspondiente	Unidad de Derrama	Cantidad de derrama	Importe por unidad de derrama	Participante Tipo.	Aportación Tipo.
1.- Proprietarios de Predios Deficitarios de Espacios de Estacionamiento en la Zona Turística.	14,798,884.11	Cajon de Estacinam.	2,464.00	6,006.04	4.00	24,024.16
2.- Establecimientos Comerciales y Turísticos Deficitarios de Espacios de Estacionamiento en la Zona Turística.	14,798,884.11	Cajon de Estacinam.	2,464.00	6,006.04	4.00	24,024.16
Subtotal de Proprietarios =	\$ 29,597,768.21		2,464.00	12,012.08	4.00	48,048.33
3.- Locatarios de Mercado de Artesanías.	25,997,596.66	M2 de Local Comercial.	9,289.00	2,798.75	20.00	55,975.02
Subtotal de Mercado de Artesanías =	\$ 25,997,596.66		0.00	2,798.75	20.00	55,975.02
5.- Fideicomiso de la Zona Turística de Playas de Rosarito.	19,731,845.45	M2 de Construcción Existente.	2,464.00	8,008.05	2,464.00	19,731,845.45
Subtotal Fideicomiso =	\$ 19,731,845.45		2,464.00	8,008.05	2,464.00	19,731,845.45
Total a Derramar=	\$ 75,327,210.32					



4.3. – Proyecto de Mejoramiento Urbano de Puerto Nuevo.

La estrategia de mejoramiento urbano para Puerto Nuevo como ya se mencionó, se basa en la solución a las necesidades de estacionamiento, la estructuración y reaprovechamiento del espacio exterior y el mejoramiento de la imagen urbana, de la mano de la regularización de la tenencia de la tierra, la incorporación al catastro municipal y la conformación de un órgano gestor y promotor de proyectos urbanos para la localidad.

El punto de partida para este proceso se establece en el esquema de mejoramiento urbano para Puerto Nuevo y los criterios de diseño urbano asignados para lograr elevar la calidad ambiental del lugar.

4.3.1. – Criterios de Mejoramiento Urbano de Puerto Nuevo.

Los criterios de mejoramiento urbano se refieren a aquellas acciones de diseño aplicables a los elementos de la imagen urbana de Puerto Nuevo, todas como resultado de la reutilización de los espacios abiertos toda vez que se resuelve la necesidad de estacionamiento y se reutiliza la vía pública.

De esta forma, las acciones generales de diseño urbano a aplicar sobre la vía pública son las siguientes:

- Construcción de banquetas. Se propone ampliar el espacio de banquetas a 3.15 metros con el fin de obtener una serie de espacios aprovechables para concesiones a los mismos locatarios, áreas verdes, colocación de arriates y mobiliario urbano.
- Construcción de hitos distintivos. Emplazados en las esquinas, estos hitos constituyen elementos de referencia y de apoyo a las actividades del visitante ya que se componen de una estructura prismática vertical que permite la instalación de elementos distintivos, relojes nomenclatura y publicidad. Adicionalmente en la base de estos elementos se propone incorporar arriates para maceteros y bancas metálicas incrustadas de tal forma que se conforme un elemento escultórico-funcional de referencia al peatón.
- Construcción de arriates. Conformado a base de concreto aparente texturizado, estos arriates se dispone de manera semifija a lo largo de la calle Rentería a manera de enmarcar el acceso principal al conjunto. Se propone la forestación de cada arriate.
- Dotación de arbotantes para iluminación y ornato. De acuerdo a un diseño tradicional a base de hierro forjado dispuestos de manera alternada en ambas aceras de todas las calles del lugar.
- Dotación de bancas de descanso. Se proponen de hierro forjado de 1.80 metros de largo, dispuestas sobre las banquetas de ambas aceras a lo largo de las calles locales.

- Colocación de depósitos de basura. Fijos de concreto aparente.
- Construcción de pórticos en banquetas. Se proponen con dos propósitos: uno, servir como elemento integrador a la arquitectura del lugar mediante una serie de columnas y techos inclinados con teja de barro, y dos, generar espacios sombreados para hacer más comfortable los recorridos de los visitantes, a la vez que permite la formación de espacios en concesión para comer al exterior, protegidos de los cambios de clima. Es importante que para que se logre la integración arquitectónica de las fachadas, deberán trabajarse de manera individual los pretiles de cada local que así lo requiera a fin de que el porticado quede contenido.
- Orden en la iconografía. Se requiere normar la instalación y el tipo de letreros comerciales dispuestos en cada local a fin de que éstos formen parte de las fachadas y no que las deformen.
- Forestación de banquetas. Se propone la disposición de palmas de 30 pies en áreas ajardinadas, dispuestas de manera estratégica para enmarcar los espacios principales. En las calles de acceso controlado se propone plantar árboles de 3.60 metros de altura.
- Señalamientos en piso para tránsito peatonal. Para reforzar el carácter peatonal del lugar se propone el señalamiento en piso en esquinas a base de pintura de tráfico.
- Demarcación y habilitación de áreas comerciales para concesión. Se aprovechan los espacios exteriores generados por los pórticos para que los locatarios utilicen el frente de su negocio para disponer mesas. El frente generado es de 3.60 metros, sin embargo se recomienda disponer las mesas adheridas a los muros de la edificación para permitir la circulación peatonal en la franja restante porticada.

La conformación del circuito de circulación vehicular a través de las calles Rentería-Del Mar-Barracuda permite reservar las otras tres calles locales para circulación vehicular restringida y para tránsito peatonal preferente, lo que permite las siguientes acciones:

- Ampliación de banquetas.
- Disposición de espacios de carga y descarga para comercios.
- Reposición de pavimento tipo adoquín.
- Instalación de puertas para control de acceso vehicular a calle.
- Disposición de espacios para pórticos, áreas verdes, concesiones y mobiliario de apoyo al visitante.

(Ver plano RPE-PN-32.- Criterios de Diseño Urbano de Puerto Nuevo)

(Ver plano RPE-PN-33.- Detalles de Mejoramiento Urbano para Puerto Nuevo)

(Ver plano RPE-PN-34.- Criterios de Imagen Urbana para Puerto Nuevo)

Plano RPE-PN-32.- Criterios de Diseño Urbano de Puerto Nuevo.

Plano RPE-PN-33.- Detalles de Mejoramiento Urbano para Puerto Nuevo.

Plano RPE-PN-34.- Criterios de Imagen Urbana para Puerto Nuevo.

4.3.2. - Prefactibilidad para el Mejoramiento Urbano de Puerto Nuevo.

**4.3.2.1.- Identificación de Acciones y Estimación de Inversión para el
"Mejoramiento Urbano de Puerto Nuevo," B.C.
"Centro Gastronómico" .**

Clave	CONCEPTO	UNIDAD	P.U.	CANTIDAD	IMPORTE	33,338.50 P/ M2 VENDIBLE
A.-	Estudios y Proyectos					
A.1.-	Proyecto Ejecutivo de Ingeniería de Tránsito y vialidad, para reordenamiento Vial y accesos.	Estudio	125,000.00	1.0000	125,000.00	3.7494
A.2.-	Proyecto Ejecutivo de Ampliación de Banquetas, pavimento faltante y mobiliario urbano.	Estudio	250,000.00	1.0000	250,000.00	7.4988
A.3.-	Proyecto de Reglamentación de Imagen Urbana de Puerto Nuevo en Edificaciones y anuncios.	Estudio	100,000.00	1.0000	100,000.00	2.9995
A.4.-	Proyecto Ejecutivo de Señalamiento Turístico para Puerto Nuevo	Estudio	55,000.00	1.0000	55,000.00	1.6497
	Sub-Total =				530,000.00	15.8975
B.-	Mejoramiento de Banquetas.					
B.1.-	Demolición de banquetas existentes, con sección promedio de 1.50 mts. incluye guarniciones y retiro de escombro en carretilla y fuera de la obra.	ML.	187.50	695.00	130,312.50	3.9088
B.2.-	Colocación de palmeras de 30' de altura en plaza	Pza.	2,600.00	20.00	52,000.00	1.5598
B.3.-	Construcción de Banquetas de 3.15 de sección promedio, a base concreto armado con franjas de concreto aparente, y recuadros con concreto estampado con color integrado, incluye guarniciones y rampas para discapacitados..	ML.	750.00	1,523.50	1,142,625.00	34.2734
B.4.-	Arriates semifijos de concreto aparente texturizados de 90 cms de altura y 80 cms de diam., como jardineras ambientales en banquetas, incluye forestación con setos y flores.	Pza.	800.00	71.00	56,800.00	1.7037
B.5.-	Arbotantes para iluminación y ornato en banquetas, de fierro forjado con cuatro luminarias, de 3.05 mts de altura.	Pza.	1,000.00	120.00	120,000.00	3.5994
B.6.-	Bancas de descanso para peatones, de fierro forjado o herrería, de 1 80 mts de largo.	Pza.	600.00	111.00	66,600.00	1.9977
B.7.-	Depósitos de Basura fijos de concreto aparente texturizados de 75 cms de altura y 61 cms de diam.	Pza.	400.00	54.00	21,600.00	0.6479
B.8.-	Guardacantones metálicos para protección de transeúntes en área de acceso.	Pza.	250.00	10.00	2,500.00	0.0750
B.9.-	Paradores de transporte público, a base de estructura metálica tubular, lámina y malla perforada pintada, incluye maceteras y espacios comerciales.	Pza.	18,000.00	2.00	36,000.00	1.0798
	Sub-Total =				1,628,437.50	48.8456
B.10.-	Hitos distintivos de identificación turística, a base de estructura ligera de stud metálico cartón de yeso y emplaste con molduras de resina imitación cantera incluye reloj, anuncios, directorios.	Pza.	35,000.00	3.00	105,000.00	3.1495
B.11.-	Nodos de descanso para peatones, a base de ladrillo, concreto y emplaste con molduras de resina imitación cantera.	Pza.	8,000.00	1.00	8,000.00	0.2400
	Sub-Total =				3,369,875.00	3.3895
C.-	Mejoramiento de Vialidad.					
C.1.-	Sello de Pavimento de Vialidad en áreas de circulación, con sección promedio de 7.70 mts.	ML.	440.00	54.00	23,760.00	0.7127
C.2.-	Pavimentación a base de concreto sobre vialidad, con sección promedio de 8.50 mts.	ML.	2,260.00	179.00	404,540.00	12.1343
C.3.-	Señalamiento de piso en cruces para peatones, incluye cuatro franjas por crucero, a base de pintura tráfico.	Crucero.	1,500.00	22.00	33,000.00	0.9898

Clave	CONCEPTO	UNIDAD	P.U.	CANTIDAD	IMPORTE	P/ M2 VENDIBLE
C.4-	Complementación de señalamiento vial vertical según normas de SCT y SAHOPE. Funcional e indicativo.	Lote.	32,000.00	1.0000	32,000.00	0.9599
C.5-	Instalación de puertas metálicas de 4.80 x 0.70 mts. para control de acceso a vialidades locales. (2 hojas)	Pza.	2,500.00	6.0000	15,000.00	0.4499
	Sub-Total =				493,300.00	14.7967
D.-	Pórtico en banquetas					
D.1.-	Construcción de pórtico en banquetas; estructura a base de columnas de 0.40x0.40m a base de ladrillo, y estructura de cubierta a base de barrote de 2"x6" + hoja de triplay de 1/2" + teja de barro	m2	450.00	2,878.49	1,295,320.50	38.8536
	Sub-Total =				1,295,320.50	38.8536
E.-	Estacionamiento A					
E.1.-	Adquisición de terreno destinado para estacionamiento.	m2	800.00	9,552.00	7,641,600.00	229.2125
E.2.-	Construcción de estacionamiento a un solo nivel; pavimentación a base carpeta asfáltica. Incluye rampas de acceso y salida, caseta de control, isletas y banquetas de concreto y vegetación.	m2	300.00	9,552.00	2,865,600.00	85.9547
	Sub-Total =				10,507,200.00	315.17
F.-	Estacionamiento B					
F.1.-	Adquisición de terreno destinado para estacionamiento.	m2	1,500.00	4,590.00	6,885,000.00	206.5180
F.2.-	Construcción de edificio de estacionamiento en tres niveles a base de firmes y columnas de concreto armado. Incluye rampas de acceso y salida, caseta de control, isletas de concreto, 2 escaleras metálicas e instalaciones especiales.	m2	2,500.00	13,770.00	34,425,000.00	1,032.5899
	Sub-Total =				41,310,000.00	1,239.11
G.-	Estacionamiento C					
G.1.-	Adquisición de terreno destinado para estacionamiento.	m2	1,350.00	2,700.00	3,645,000.00	109.3331
G.2.-	Construcción de edificio de estacionamiento en tres niveles a base de firmes y columnas de concreto armado. Incluye rampas de acceso y salida, caseta de control, isletas de concreto, 2 escaleras metálicas e instalaciones especiales.	m2	2,500.00	8,100.00	20,250,000.00	607.4059
	Sub-Total =				23,895,000.00	716.7389
H.-	Plaza y Mirador Puerto Nuevo					
H.1.-	Parte Proporcional de Adquisición de terreno destinado para la Plaza y Mirador Puerto Nuevo.	m2	1,500.00	1,036.68	1,555,020.00	46.6434
H.1.-	Firme a base de concreto.	m2	250.00	1,036.68	259,170.00	7.7739
H.2.-	Colocación de palmeras de 30' de altura en plaza.	Pza.	2,600.00	5.00	13,000.00	0.3899
H.3.-	Bancas de descanso para peatones, de fierro forjado o herrería, de 1.80 mts de largo.	Pza.	600.00	12.00	7,200.00	0.2160
H.4.-	Depósitos de basura fijos, de concreto aparente texturizados de 75 cms de altura y 61 cms de dian.	Pza.	400.00	5.00	2,000.00	0.0600
H.5.-	Asta bandera de 12mts. de longitud incluye base de concreto de 2.80x2.80mts.	Pza.	25,000.00	0.50	12,500.00	0.3749
H.6.-	Arbotantes para iluminación y ornato en banquetas, de fierro forjado con cuatro luminarias, de 3.05 mts de altura.	Pza.	1,000.00	8.00		
	Sub-Total =				1,848,890.00	55.4581
	TOTAL DEL CENTRO GASTRONOMICO =				84,878,023.00	2,448.25
	INVERSION PROMEDIO POR ESTABLECIMIENTO DE		547.00	M2	=	\$ 1,339,195.46

4.3.2.3.- Formas de Participación y Financiamiento para el "Mejoramiento Urbano de Puerto Nuevo".			
Participantes	Forma de participación	% de Participación	Importe de la Participación
1.- Propietarios de Predios del Centro Gastronómico Turístico y Comercial Puerto Nuevo.	Aportación del 60% de los recursos para el pago de las obras de Mejoramiento realizadas en proporción al beneficio de la demanda de plusvalía, y en combinación con la aportación de los establecimientos comerciales.	64.33%	61,373,704.67
2.- Establecimientos Turísticos Comerciales y Restaurantes.	Aportación del 20% de los recursos para el pago de las obras de Mejoramiento realizadas en proporción al beneficio de la demanda de plusvalía, y en combinación con la aportación de los propietarios de los predios.	16.08%	15,343,926.17
3.- Locatarios de la Plaza de las Artesanías.	Aportación para la adquisición proporcional de terreno para la construcción de 64 Locales Comerciales de 16,00 M ² cada uno, con la proporcional aportación de recursos para las obras de Mejoramiento y estacionamiento.	11.04%	10,532,458.78
4.- Concesionarios de Anuncios Publicitarios en Bancas y Paradores de Transporte Público.	Aportación parcial de recursos para el suministro del mobiliario urbano mediante el pago de la concesión de espacios publicitarios normados por un reglamento de uso e imagen, con la responsabilidad de la conservación y mantenimiento.	0.04%	36,000.00
5.- Concesionarios de Anuncios Publicitarios en Hitos Distintivos en esquinas para cruces y descanso de peatones.	Aportación de 24 meses de renta de espacio de 60 x 1.20 para el suministro del mobiliario urbano mediante el pago de la concesión de espacios publicitarios normados por un reglamento de uso e imagen, con la responsabilidad de la conservación y mantenimiento.	0.11%	105,000.00
6.- Concesionarios de Espacios Comerciales y de Servicios fijos en vía pública.	Aportación parcial (6.04%) de recursos para las obras de mejoramiento en vía pública, y la aportación del 60% de la construcción de 2,794.00 M ² de Frigoríficos, más la aportación del 70% del valor de suelo como concesión de espacios en la vía pública a 24 meses de adelanto, normados por un reglamento de uso e imagen.	2.11%	2,017,392.16
Suma de Aportación Privada =		93.71 %	89,410,481.78
7.- Gobierno Federal a través de SECTUR	Aportación de recursos a fondo perdido como apoyo para la promoción de las actividades turísticas a uno de los polos de desarrollo del COCCOTFISEN, en proporción a las aportaciones del Estado y el Municipio.	2.10%	2,000,000.00
8.- Gobierno Estatal a través de SECTURE	Aportación de recursos a fondo perdido como apoyo para la promoción de las actividades turísticas a uno de los polos de desarrollo del COCCOTFISEN, en proporción a las aportaciones de la Federación y el Municipio.	2.10%	2,000,000.00
9.- Gobierno Municipal a través de Desarrollo Social Municipal.	Aportación de recursos a fondo perdido como apoyo para la promoción de las actividades turísticas a uno de los polos de desarrollo del COCCOTFISEN, en proporción a las aportaciones de la Federación y el Estado.	2.10%	2,000,000.00
Suma de Aportación Pública =		6.29 %	6,000,000.00
Totales =		100.00 %	95,410,481.78
- BANOBRAS	Financiamiento de los recursos necesarios a un Fideicomiso integrado por: Propietarios de Predios y Establecimientos, Propietarios de terrenos disponibles para estacionamientos y los Gobiernos Federal, Estatal y Municipal en las proporciones del valor de sus aportaciones, para financiar exclusivamente las inversiones en obras de mejoramiento urbano y estacionamientos, a plazo no mayores de cinco años.	74.97%	71,528,885.42

4.3.2.4.- Distribución de la inversión derramable para el "Mejoramiento Urbano de Puerto Nuevo".						
Participante	Inversión correspondiente	Unidad de Derrama	Cantidad de derrama	Importe por unidad de derrama	Participante Tipo.	Aportación Tipo.
Predios Utilizables en proyecto del Centro Gastronómico.	61,375,704.67	M2 de Terreno	24,367.62	2,518.74	200.00	503,748.04
Establecimientos Comerciales en proyecto del Centro Gastronómico.	15,343,926.17	M2 de Construcción	31,065.62	493.92	400.00	197,567.94
Subtotal de predios =	76,719,630.84		24,367.62	3,148.43	200.00	629,685.06
Concesiones de Anuncios Publicitarios en Paradores de Transporte Público	36,000.00	Parador	2.00	18,000.00	1.00	18,000.00
Concesiones de Anuncios Publicitarios en Hitos distintivos (24 meses de adelanto).	105,000.00	Espacio en hito	24.00	4,375.00	1.00	4,375.00
Concesiones de Espacios Comerciales en Vía Pública (24 Meses de adelanto).	2,017,392.16	M2 de Piso	2,780.00	725.68	32.00	23,221.78
Subtotal de Concesiones =	2,158,392.16					
Adquisición de Locales para Venta de Artesanías en la Plaza de las Artesanías.	10,532,458.78	M2 de Construcción	2,272.50	4,634.75	36.00	166,850.83
Subtotal Plaza de Las Artesanías =	10,532,458.78		2,272.50	4,634.75	36.00	166,850.83
Total a Derramar =	89,410,481.78					



4.4.- Ordenamiento Territorial de la Zona Turística Costera.

Como se pudo observar en el diagnóstico general de la zona turística de Rosarito, la playa representa un elemento que le da un valor agregado a la ciudad y en especial, a las zonas colindantes a ella. A pesar de esto, desde siempre, la playa ha sido un espacio desatendido, sin equipamiento, sin control de las actividades que en ella se dan, carece de orden, con una imagen urbana deficiente y en general sin responder a la importancia de este lugar de recreación cuyo radio de servicio sobrepasa los límites de la propia ciudad.

En el diagnóstico general se identificaron tres grandes áreas que componen la franja de la playa de acuerdo a la forma de utilización actual: de uso controlado frente al hotel Rosarito; de uso desordenado, intensivo y constante frente a la zona correspondiente al Centro Urbano-Turístico; y moderado frente a la zona habitacional al norte. Esta zonificación se retoma para el presente análisis y se detalla, ya que la zona norte se subdivide en dos secciones debido a la propia configuración costera.

4.4.1.- Síntesis de la Problemática de la Zona Turística Costera.-

Este análisis se enfoca a la descripción de las características de cada una de las cuatro zonas de playa identificadas, en lo referente a:

- Descripción física de la zona.
- Usos del suelo colindantes.
- Imagen urbana.
- Actividades y ocupación de la playa.
- Problemática.

La playa como zona de impacto se compone de dos grandes áreas básicas:

Área urbanizada: con una superficie de 356,726.05 m²., que incluye aquellos usos que cuentan con un frente hacia la costa.

Área de playa: es la franja de arena que alberga la actividad de playa y tiene una superficie de 36.0013 has. en una extensión de 2 kilómetros. La amplitud de la franja de arena es variable ya que parte de una sección de 27.88 metros hasta 148.90 metros. Se incluye en esta área la Zona Federal Marítimo Terrestre que oficialmente tiene una superficie de 308,221.82 m²., aunque en la realidad está invadida en un 5 % por algunas construcciones.

El siguiente cuadro muestra la dosificación de usos de suelo en el ámbito de influencia de la zona de playa.

Al realizar una sección tipo de la playa, se pueden observar tres franjas con usos diferenciados a partir del límite de la zona federal marítimo-terrestre hacia el mar:

CUADRO DE USOS DEL SUELO DE ZONA DE PLAYA

USO	VILLASERENA		QUINTAS DEL MAR		LOS PELICANOS		CENTRO PLAYAS		TOTAL ZONA DE PLAYA	
	SUP. M2	%	SUP. M2	%						
ÁREA URBANIZADA										
ÁREA UTILIZABLE										
Habitacional Urbano	45,413.92	78.76%	0.00	0.00%	3,277.76	5.68%	8,967.21	15.55%	57,658.89	100.00%
Habitacional Turístico	18,607.44	14.78%	80,849.60	64.21%	4,447.85	3.53%	22,005.15	17.48%	125,910.04	100.00%
Comercio Turístico	0.00	0.00%	0.00	0.00%	680.92	4.04%	16,183.73	95.96%	16,864.65	100.00%
Servicios Turísticos	39,079.99	46.25%	1,131.06	1.34%	23,014.54	27.23%	21,279.86	25.18%	84,505.45	100.00%
Baldíos	16,857.94	75.59%	0.00	0.00%	1,395.65	6.26%	4,047.13	18.15%	22,300.72	100.00%
Suma =	119,959.29	39.04%	81,980.66	26.68%	32,816.72	10.68%	72,483.08	23.59%	307,239.75	100.00%
ÁREA NO UTILIZABLE										
Vialidades	30,791.91	62.68%	182.74	0.37%	4,452.23	9.06%	13,698.85	27.89%	49,125.73	100.00%
Cauce del Río	0.00	0.00%	251.00	69.61%	109.57	30.39%	0.00	0.00%	360.57	100.00%
Suma =	30,791.91	62.22%	433.74	0.88%	4,561.80	9.22%	13,698.85	27.68%	49,486.30	100.00%
Subtotal =	150,751.20	42.26%	82,414.40	23.10%	37,378.52	10.48%	86,181.93	24.16%	356,726.05	100.00%
ÁREA NO URBANIZADA ZOFEMAT										
Invasión	9,437.90	63.24%	1,748.46	11.72%	2,725.63	18.26%	1,011.39	6.78%	14,923.38	100.00%
Cauce del Río	0.00	0.00%	1,689.40	46.57%	1,938.48	53.43%	0.00	0.00%	3,627.88	100.00%
Playa Disponible	50,249.70	17.35%	68,217.47	23.55%	64,563.65	22.29%	106,639.74	36.81%	289,670.56	100.00%
Subtotal =	59,687.60	19.37%	71,655.33	23.25%	69,227.76	22.46%	107,651.13	34.93%	308,221.82	100.00%
TOTAL DE SECCION	210,438.80	31.65%	154,069.73	23.17%	106,606.28	16.03%	193,833.06	29.15%	664,947.87	100.00%

- a) Franja de transición: adyacente al área urbanizada, presenta un ancho variable. Se caracteriza por ser una depresión sujeta a inundaciones en temporadas de lluvias o cuando la marea rebasa el nivel máximo promedio; la constitución de la superficie es muy inestable y floja. Aquí se dan principalmente actividades de circulación peatonal y vehicular (arriba de la zona urbanizada), y algunas actividades recreativas y deportivas informales.
- b) Franja de descanso y esparcimiento terrestre: tiene un ancho más o menos constante, que alcanza en promedio 15.00 metros donde se dan actividades de descanso mediante la instalación de sombrillas, carpas, sillas, etc.
- c) Franja de circulación peatonal y esparcimiento marítimo: se estima una amplitud de 20.00 metros para esta franja, que es la distancia aproximada entre la marea baja y la alta. Se le considera como zona húmeda ligada a las actividades acuáticas. Por la estabilidad y dureza de su superficie, esta franja es comúnmente utilizada para caminatas y circulación de vehículos motorizados.

(Ver Plano .RPE-PL-35.- Diagnóstico de la Zona Turística Costera.)

Las características específicas que se observan a lo largo de la playa, en sus distintas franjas, tienen diversos matices. A grandes rasgos, la playa se divide en dos grandes segmentos: Sur que colinda con la zona turística-comercial, desde el arroyo Guaguatay al norte hasta el hotel Rosarito al sur, y; el segmento Norte que colinda con la zona habitacional residente y turístico del sector centro, que se extiende desde la colindancia con las instalaciones de la CFE al norte, hasta el arroyo Guaguatay al sur.

El segmento Sur alberga la mayor cantidad de visitantes debido a su proximidad al bulevar Juárez, las rutas y estaciones de transporte y a la atracción de usuarios de los servicios comerciales y turísticos de la zona urbanizada contigua. Las actividades en este segmento tienen mayor continuidad, mayor afluencia y mayor diversidad, lo cual se facilita por la gran amplitud de la franja de arena. Sin embargo, estas coincidencias, conllevan a un mayor desorden, debido a la falta de definición de espacios, equipamiento y vigilancia que priva en este segmento de playa. Los usos colindantes, aunque con actividades afines muchos de ellos (servicios turísticos), no están integrados a la playa. La imagen genérica es poco atractiva y la edificación trata de aprovechar el recurso paisajístico de la costa mas allá de la franja de playa por la gran contaminación visual que genera la mezcla de actividades desordenadas.

El segmento Norte, guarda una relación menos directa con el bulevar, cuenta con menos acceso, y por su colindancia con áreas habitacionales, se caracteriza por una afluencia menor y más espaciada en el tiempo. Se combinan los usuarios locales con los visitantes externos en actividades principalmente de carácter familiar. La falta de espacios públicos en la zona urbanizada hace que a lo largo de este segmento se dificulte la llegada y el estacionamiento para los visitantes. El uso de la playa es de menor densidad y menor diversidad de actividades, por lo que la imagen de pasividad es más acorde con la edificación habitacional colindante. La estrechez de la franja de arena genera problemas de erosión costera en ciertos tramos, y la contaminación derivada de las actividades de PEMEX y CFE al norte condiciona el uso de la playa hacia ese lugar.

(Ver plano RPE-PL-36.- Características de la Zona de Playa.)

Plano RPE-PL-35.- Diagnóstico de la Zona Turística Costera.

Plano RPE-PL-36.- Características de la Zona de Playa.

De acuerdo a características físicas más particulares, los segmentos anteriores se subdividen en cuatro secciones: Villaserena y Quintas del Mar en el segmento Norte, y Los Pelícanos y Centro Playas en el segmento Sur.

Villaserena: Esta sección se extiende desde el extremo norte de la zona de playa (condominio de PEMEX) hasta el frente del fraccionamiento Villa del Mar, con una longitud de 1,004.62 metros lineales y una superficie de 5.9687 has. En esta sección, la mayor amplitud de playa alcanza 49.70 metros, mientras que al mismo tiempo se presenta la parte más angosta de toda la playa con 27.88 metros que corresponde al límite sur de esta sección.

Los usos del suelo colindantes son básicamente habitacional urbano y turístico ambos usos con una superficie de 29,853.48 m². La ocupación del frente de playa presenta un nivel bajo de utilización debido a que son usos habitacionales de hasta dos niveles de construcción. Existen 6 vialidades que de alguna forma desembocan a la playa, aunque ninguna de ellas está preparada para recibir a los visitantes.

Por la estrechez de la playa, las construcciones colindantes a esta sección han sido sometidas a impactos por erosión costera, lo cual ha generado el abandono de algunas edificaciones, lo cual deteriora la imagen urbana en esta sección.

El uso de la playa en esta sección está muy ligado a la actividad familiar. Puede decirse que la distancia que separa la playa del bulevar Juárez, sirve como filtro para limitar la llegada de visitantes por medio de vehículos propios, lo que da lugar a la llegada de pequeños grupos familiares. Por otro lado, la existencia de vivienda turística le asigna un uso particular a la playa por lo propios habitantes temporales. Todo esto permite observar un uso moderado de la playa, de bajo impacto y con una baja densidad de ocupación.

Los mayores problemas que se pueden observar, son las repercusiones a la zona urbanizada, debido a la inexistencia de estacionamiento para visitantes que a su llegada saturan las vialidades próximas a la playa y obstruyen el acceso a las viviendas.

Quintas del Mar: Esta sección cubre la zona de playa desde el frente a Villa del Mar hasta la desembocadura del arroyo Guaguatay al sur, con una longitud de 774.68 metros y una superficie de 7.3068 has. Es de destacar que a pesar de que cuenta con una longitud menor en comparación con la primera sección, su superficie es mayor, debido a que la amplitud de la playa alcanza hasta 80.00 metros.

En cuanto a usos de suelo, esta sección también se caracteriza por colindar con el uso habitacional turístico con una superficie de 26,151.41m². En la ocupación del frente de playa destacan dos elementos opuestos: la reserva San Fernando como gran baldío y un conjunto habitacional conformado por unidades continuas; ambos se extienden alrededor de 360 metros formando una barrera que impide el paso hacia la playa. Esto es grave si se toma en cuenta que solo existen dos vialidades que permiten el acceso directo a la playa.

Las actividades que se dan en la playa son muy similares a las de la sección precedente: de tipo familiar con un uso moderado del espacio y de baja densidad, y uno de los problemas principales que esta sección de la playa comparte con la sección Pelícanos es la desembocadura del arroyo Guaguatay, en tanto que este arroyo es portados de las descargas sanitarias de la planta de tratamiento de la ciudad.



Los Pelicanos: Esta sección se extiende desde la desembocadura del arroyo Guauatay hasta la calle Del Ciprés en la zona centro de la ciudad, cubriendo una longitud de 933.33 metros y una superficie de 6.9687 has. Aquí la franja costera alcanza un ancho de hasta 113 metros donde se ve reflejada con mayor claridad la configuración de las tres franjas: de transición, de descanso y esparcimiento terrestre, y de circulación peatonal y esparcimiento marítimo.

Los usos colindantes a la franja de transición mezclan los servicios turísticos, como uso predominante, con el habitacional urbano y turístico. Como parte del centro de la ciudad, en este caso, los usos colindantes son más intensivos, ya que aunque la ocupación de los terrenos no sobrepasa del 50 %, la utilización es más intensiva que en las otras secciones ya que presenta construcciones de más de cinco niveles, correspondientes a usos ligados a la actividad turística. Cabe mencionar que los servicios turísticos mencionados solo explotan la vista hacia el océano y no se integraron arquitectónicamente hacia la playa.

La posibilidad que tienen los visitantes de acceder por medio de transporte público o por vehículo propio en esta sección de la playa (por la proximidad del bulevar Juárez), determina una mayor diversidad de actividades y mayor intensidad de uso del espacio, aunado a las posibilidades que ofrece la playa por su amplitud. Estas opciones de actividad delinean el perfil del visitante como predominantemente joven en grupos, procedentes de la localidad y de Tijuana, con una frecuencia de visita mas constante en comparación con las dos secciones precedentes.

El mismo dinamismo de estos visitantes hace que la diversidad de actividades se de sin orden alguno, intercalando el campismo con el uso de vehículos motorizados, las actividades deportivas con la cabalgata de caballos, el surf con el uso pasivo de la playa. Ninguna de estas actividades cuenta con servicios de apoyo.

En cuanto a la accesibilidad, esta sección cuenta con seis ingresos vehiculares, aunque carece de espacios receptores y de estacionamientos para visitantes, quienes usan las aceras de las vialidades para aparcar los autos, restando capacidad para los requerimientos de la actividad de servicios de la zona.

En cuanto a imagen urbana, la baja ocupación de los terrenos adyacentes y la existencia de predios baldíos, ofrece un perfil urbano sumamente discontinuo en esta sección.



Centro Playas : A partir de la calle Del Ciprés hasta el muelle turístico del hotel Rosarito, esta sección alcanza los 880.06 metros de longitud de playa con una superficie de 10.7651 has., constituyéndose en la de mayor superficie. De la misma forma, es la que mayor amplitud de playa presenta, con una distancia de hasta 148.90 metros.

Los usos colindantes a esta sección son predominantemente de carácter turístico: habitacional, comercial y de servicios, y forman parte del corazón de la zona turística de la ciudad. A pesar de eso, solo el Hotel Rosarito

aprovecha el frente de playa acondicionándolo para su integración a través de áreas ajardinadas y caminamientos. En ningún otro caso se da esta integración.

Destaca la utilización intensiva de algunos predios con edificaciones de más de cinco niveles de altura, de hecho solo en el extremo norte hay construcciones de un solo nivel en la colindancia de esta sección, correspondientes al uso habitacional urbano.

La altura de las edificaciones en esta sección permite percibir una imagen congruente a la dinámica turística de la zona, por la existencia de hoteles, edificios de condominios y bares, aunque la mezcla de usos habitacionales urbanos desentona por la disparidad en alturas. Además, algunas construcciones en proceso de construcción y otras deterioradas por su abandono, restan interés a la composición del perfil urbano. A lo anterior se le suma la mala imagen generada por la acumulación de basura, desperdicios y heces de caballo, debido a la intensidad de uso a que está sometida esta parte de la playa y a la falta de vigilancia y mobiliario adecuado.



Esta sección cuenta con accesibilidad vial a través de cinco calles, de las cuales solo una permite el acceso de vehículos a un área de estacionamiento improvisada sobre la playa controlada por el ayuntamiento, sin mayor equipamiento que el necesario para delimitarla.



Como ya se comentó el uso de la playa en esta sección es intensivo por las mismas razones de accesibilidad que la sección anterior (proximidad al bulevar). Las actividades son igualmente diversas y sin organización de espacios de resguardo para cada una de ellas.



4.4.2.- Estrategia de Ordenamiento Territorial de la Zona Turística Costera.-

De acuerdo al análisis anterior, se puede concluir que los objetivos de diseño para la estrategia propuesta para esta zona se resumen en los siguientes de puntos clave a considerar para el reordenamiento de cada una de las secciones de la zona de playa en Rosarito, que son:

Concepto del Proyecto:

Delimitación y organización y física de zonas por tipos de actividad, dosificando dichas actividades y estableciendo los términos de compatibilidad y reglamentación de los usos, mediante un elemento estructurador, integrador y delimitador para la comunicación entre las distintas áreas de actividad formal e informal, que ordene y dignifique en lo posible la imagen de la zona costera, al dotarlas de la infraestructura y equipamiento mínimos para desarrollar las actividades actuales e incorporar otras propuestas, que no requieran de inversiones cuantiosa y que puedan desarrollarse paulatinamente, e incorporar además elementos concesionables que coadyuven en las inversiones de infraestructura o mantenimiento de esta zona, así como utilizar el espacio de playa para fomentar actividades complementarias de desarrollo social de la comunidad y de los visitantes..

Objetivos de diseño:

- a) Promover la **redistribución de la afluencia de visitantes y usuarios de la zona de playa**, para lograr una mayor comodidad en la estancia y utilización de los servicios que se ofrezcan, mediante la implementación de mayores operativos de control y facilidades de acceso, transporte, señalamiento, estacionamiento, específicos para las playas, diferenciando los que puedan ser establecidos en forma permanente o temporales de acuerdo a las demandas.
- b) **Dotación de espacios de estacionamiento para visitantes**, en las zonas identificadas como de mayor concurrencia en automóvil a las playas, con características formales para la demanda de la afluencia promedio, y espacios de estacionamiento complementarios informales para las demandas en temporadas altas de afluencia de visitantes, para proporcionarles seguridad, comodidad y accesibilidad a las playas, evitando además molestias a los vecinos de la zona costera, ayudando con esto a disminuir el déficit de estacionamiento en las zonas colindantes con actividades comerciales y de servicios turísticos, y que además pudieran constituirse estas facilidades, en una fuente de ingresos para solventar en lo posible los requerimientos económicos de la operación de la zona de playas. .
- c) Dotar de **andador peatonal formal en la zona Centro Playas**, que permitan en forma perenne e intensa, la comunicación norte sur de distintas actividades turísticas de la zona costera, y que permita rescatar áreas concesionables formales de actividades complementarias al turismo intenso de la zona.
- d) Dotar de **muro y andador peatonal formal en zona de riesgo por erosión costera**, que protejan los inmuebles colindantes, que promueva la comunicación entre las distintas actividades e instalaciones complementarias de esta zona, y que además delimite físicamente las zonas establecidas.
- e) Dotar de **andador peatonal informal en el resto de las zonas**, que permita la comunicación entre las distintas actividades e instalaciones complementarias de las mismas, que además delimite físicamente las zonas establecidas, y que fomente la identidad, unidad y claridad en la imagen visual de la zona costera.
- f) Delimitación y reglamentación de la concesión y uso, de **circuitos para paseos en caballo y vehículos de motor**, definiendo físicamente las rutas o senderos para cada modalidad, y estableciendo los espacios y facilidades para las estaciones terminales del concesionario.

- g) Dotación de **servicios de apoyo** suficientes a las distintas actividades turístico-costeras, como baños regaderas concesiones de comidas rápidas, accesorios de playa, etc.
- h) Dotación de **equipamiento complementario para actividades culturales, cívicas y sociales** de los visitantes y de la propia comunidad Rosaritense, utilizando formal e informalmente los espacios físicos y visuales que ofrece la playa para estas actividades.
- i) Implementación de un **sistema de Infraestructura y equipamiento para la seguridad y vigilancia** de los usuarios en las actividades marítimas y de la playa.
- j) Incorporación de mobiliario urbano y elementos que permitan con poca inversión, **homogenizar, delimitar visualmente** e identificar los espacios de las distintas zona de actividad.
- k) Introducir la **forestación dosificada estratégicamente** y con especies adecuadas para la costera, con el objeto de consolidar la imagen de esta zona, y crear microclimas que propicien el confort en la estancia de los visitantes y las visuales de los vecinos colindantes con la playa.

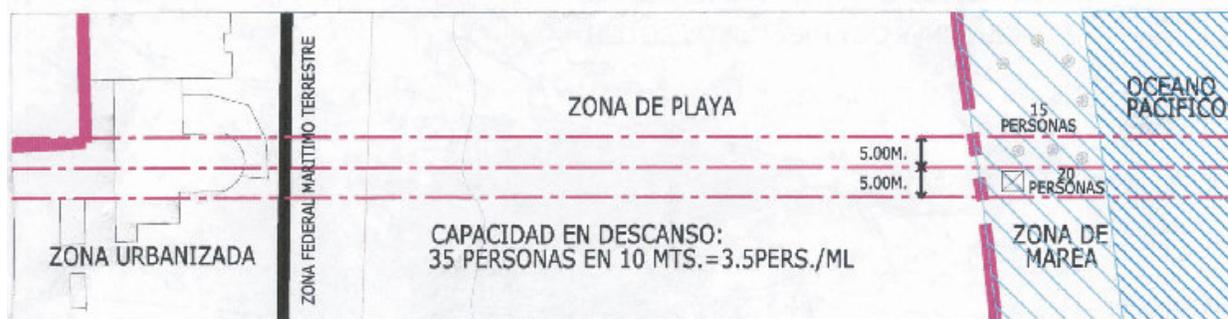
Programa Urbano

La realización del programa urbano tiene como puntos de partida la caracterización de actividades y perfil del visitante de cada sección de la playa. Las características en amplitud marcan la pauta para la capacidad de usuarios en cada sección.

Como primer paso se realizó un cálculo de la capacidad de usuarios para cada sección, de acuerdo a las siguientes consideraciones:

- 1.- De acuerdo a la utilización actual de la playa se caracteriza a cada sección identificada con un nivel de afluencia que va de Bajo a Alto.
- 2.- Se define un factor de utilización para cada sección de la playa, partiendo del volumen de usuarios en la sección de menor intensidad de utilización (Villaserena), de acuerdo a una disposición de 35 personas en una longitud de 10 metros para dar un factor de 3.5 personas por metro lineal (ver esquema de utilización de playa). De acuerdo al nivel de afluencia asignado a cada sección, este factor se va incrementando hasta alcanzar 5.5 personas por metro lineal.
- 3.- La afluencia total de visitantes a la playa se obtiene al multiplicar la longitud de cada sección por el factor de utilización de personas por metro lineal, para así identificar una afluencia total de 16,976 visitantes.

Esquema de Capacidad de alojamiento de visitantes en Zona de Playa



Calculo de Capacidad de servicio a visitantes a las Playas de Rosarito, B.C.

Area	Superficie Has.	Nivel de Afluencia	Factor de Utilización personas /ml	Longitud de Playa	Afluencia en personas
Sección 01 <i>Villaserena</i>	5.9687	<i>Bajo</i>	*1 3.5	1,004.62	3,516
Sección 02 <i>Quintas del Mar</i>	7.3068	<i>Medio</i>	4.5	774.68	3,486
Sección 03 <i>Los Pelicanos</i>	6.9687	<i>Alto</i>	5.5	933.33	5,133
Sección 04 <i>Centro Playas</i>	10.7651	<i>Alto</i>	5.5	880.06	4,840
Totales =	31.0093			3,592.69	16,976

El número de visitantes representa el universo de usuarios posibles de estar con cierto nivel de comodidad en un momento dado en las áreas reservadas para estancia, numero que será considerado para la definición del programa urbano, mismo que estará compuesto por los siguientes elementos:

- Áreas de Estacionamiento:
 - Estacionamiento formal.
 - Estacionamiento informal temporal.
- Módulos de servicio a usuarios:
 - Servicios Sanitarios
 - Concesiones comerciales de alimentos y bebidas.
 - Puesto de vigilancia y seguridad.
- Áreas de Estancia y Contemplación de Playa.
- Áreas de Recreación y Circulación marítimo terrestre. (*Diferenciales de mareas*)
- Áreas de Campamento y Comida. (*Áreas para acampar, preparación de comidas, comer, juegos infantiles, etc.*)
- Áreas recreativas-deportivas
 - Deporte (Deportivo –Turístico) formal
 - Usos múltiples (*deporte informal, actos Cívicos, sociales y deportivos masivos. O de grupos.*)
- Andador peatonal costero.
 - Formal
 - Informal.
- Circuitos Paseos en Caballos.(Concesiones)
- Circuitos Paseos en Vehículos de Arena.(Concesiones)

- Áreas forestadas.
- Áreas para Actividades Culturales.
 - Formal
 - Informal.
- Áreas de Concesión Comercial y de Servicios Turísticos.
- Área de Amortiguamiento o Transición.

Cálculo de Módulos de servicio a usuarios⁷.

El cálculo de módulos de servicio a usuarios resulta de estimar un radio de cobertura por unidad para cada sección de playa identificada. Por ejemplo, para la sección Villaserena, dado el nivel bajo de afluencia, se consideró un radio de influencia por módulo de 300 metros, con el cual, al dividir la longitud de playa correspondiente (1,004.62 metros) se obtiene un requerimiento de 3 módulos. Con este criterio se obtiene para las secciones de Quintas del Mar, Los pelícanos y Centro Playas, 3, 5 y 4 módulos respectivamente. El número de usuarios atendidos por módulo resulta de la división del total de afluencia entre el número de módulos.

Los estacionamientos requeridos resultan de una estimación del porcentaje de afluencia de usuarios en automóvil, donde como se vió en el diagnóstico, las secciones de Villaserena y Los Pelícanos tienen preponderancia sobre las otras dos secciones con un 50% y 40% respectivamente. Dichos porcentajes aplicados a la afluencia de usuarios arrojó el número total de cajones requeridos, que al dividirse entre el número de módulos resultante por sección se obtienen los espacios de estacionamiento por módulo, identificándose esta forma, dos tipos de módulos en función de la cantidad de usuarios a atender:

Modulo Tipo A, con 6 unidades que atenderá a un promedio de 488 usuarios distribuidos en las secciones Villaserena y Quintas del Mar. Contará con un promedio de 100 cajones de estacionamiento por módulo distribuidos en 40 cajones formales y 60 informales. Los requerimientos de servicios sanitarios para este tipo de módulo consideran 1 mueble por cada 80 personas. Se propone como concesiones 12 locales comerciales por módulo.

Modulo Tipo B, con 8 unidades que atenderá a un promedio de 270 usuarios distribuidos en las secciones de Los Pelícanos y Centro Playas. Contará con un promedio de 70 cajones de estacionamiento por módulo distribuidos en 30 cajones formales y 40 informales. Los requerimientos de servicios sanitarios para este tipo de módulo consideran 1 mueble por cada 80 personas. Se propone como concesiones 10 locales comerciales por módulo.

⁷ Este programa corresponde a la cuantificación numérica de las necesidades de espacios de los visitantes estimados, que servirán como referencia para la propuesta de ordenamiento de la zona de playa. El diseño y cantidad final de los espacios dependerá de las condiciones particulares del emplazamiento de cada sección de playa, por lo que no necesariamente corresponderá al 100% con este programa.

Calculo de demandas de Modulos de Apoyo a Usuarios de las playas de Playas de Rosarito, B.C.											
Sección	Superficie Has.	Nivel de Afluencia	Factor de Utilización personas /ml	Longitud de Playa en ml.	Afluencia en personas	Radio de acción	% de afluencia en automovil	No. de Visitantes en automovil	No. de cajones de estacionamiento	No. de Modulos	Personas atendidas por modulo
Sección 01											
<i>Villaserena</i>	5.9687	Bajo	3.5	1,004.62	3,516	300	50%	1,758	352	3	1,050
									105	por modulo	
										Tipo "A"	
Sección 02											
<i>Quintas del Mar</i>	7.3068	Medio	4.5	774.68	3,486	250	40%	1,394	310	3	1,125
									100	por modulo	
										Tipo "A"	
Sección 03											
<i>Los Pelicanos</i>	6.9687	Alto	5.5	933.33	5,133	200	30%	1,540	342	5	1,100
									73	por modulo	
										Tipo "B"	
Sección 04											
<i>Centro Playas</i>	10.7651	Alto	5.5	880.06	4,840	200	20%	968	242	4	1,100
									55	por modulo	
										Tipo "B"	
Totales =	31.0093			3,592.69	16,976			5,661	1,246	15	
6 Modulos Tipo "A" 1,000 personas 100 Cajones de estacionamiento											
Servicios sanitarios		Hombres= 4 sanitarios, 2 mingitorios, 4 lavabos, 6 regaderas interiores, 4 regaderas exteriores.									
<i>(1 Mueble p/c 80 personas)</i>		Mujeres= 6 sanitarios, 4 lavabos, 6 regaderas interiores, 4 regaderas exteriores.									
Concesiones		8 Locales de 4.00 m2 c/u									
		4 Locales de 20.00 m2 c/u									
Cajones de estacionamiento		50 cajones formales									
		50 cajones informales									
9 Modulos Tipo "B" 270 personas 64 Cajones de estacionamiento											
Servicios sanitarios		Hombres= 2 sanitarios, 2 mingitorios, 2 lavabos, 4 regaderas interiores, 2 regaderas exteriores.									
<i>(1 Mueble p/c 100 personas)</i>		Mujeres= 4 sanitarios, 2 lavabos, 4 regaderas interiores, 2 regaderas exteriores.									
Concesiones		8 Locales de 4.00 m2 c/u									
		2 Locales de 20.00 m2 c/u									
Cajones de estacionamiento		32 cajones formales									
		32 cajones informales									

Calculo de superficies por sección

La definición del programa urbano toma como punto de partida la demanda de módulos obtenida según el cálculo de visitantes en las distintas secciones de la zona de playa. Cada uso propuesto se incorpora a cada sección de acuerdo a las características de uso y visitantes actuales, hasta plantear una zonificación de la totalidad de la superficie.

Descripción de la Zonificación Propuesta para la Zona Turística Costera.-

El concepto general del ordenamiento para la playa, parte de la integración funcional de las franjas de actividad que se dan actualmente, con dos elementos estructuradores propuestos como son el andador peatonal y los módulos de servicio. El objetivo es que a través de estos elementos y las características particulares de cada sección de playa se logre el acondicionamiento de esta zona a las características y expectativas del visitante, y al mismo tiempo se integre adecuadamente a la zona urbanizada con la cual colinda, dando como resultado que la propuesta de zonificación se constituye en cuatro franjas de actividad:

- De esparcimiento marítimo. Espacio entre las mareas alta y baja de aproximadamente 20 metros, destinado exclusivamente a uso humano.

- b) De descanso y esparcimiento terrestre. Espacio colindante al límite de la marea alta, que abarca aproximadamente 20 metros de ancho. Se destina para uso humano exclusivamente.
- c) De usos mixtos. Espacio de amplitud variable de acuerdo a la sección correspondiente, que soporta las actividades dinámicas y masivas de la zona de playa. Se utiliza tanto por el ser humano como por animales y en algunos casos vehículos motorizados. Su utilización se adapta a las condiciones de compatibilidad con la zona urbanizada de cada sección.
- d) De llegada y tránsito. Colinda con la zona urbanizada. Integra los espacios de arribo peatonal y vehicular a la playa, disponiendo de espacios para concesiones, estacionamiento y distribuidores peatonales. Incorpora el andador costero y los módulos de servicio.

Cabe reiterar que la propuesta de andador se plantea bajo dos modalidades: uno de características construidas (formal) permanentes para la sección correspondiente a la zona turística y un tramo frente a las colonias Tijuana, Villa del Mar, La Fuente y Mexicali, para que sirva como protección a la acción erosiva de la costa, por ser este tramo el más estrecho; y otro de características ligeras (informal) aprovechando la misma arena de playa para las secciones colindantes con la zona habitacional y comercial. La intensidad en el uso de la playa de las distintas secciones demanda esta diferenciación de materiales y sistema constructivo para el andador.

El concepto de zonificación de la playa pretende delimitar en lo posible cada área de actividad, aprovechando el trazo serpenteante del andador informal y andadores secundarios, de tal forma que se logre resguardar aquellas actividades de carácter pasivo y convivencia familiar de las actividades dinámicas como el deporte y la recreación. Se pretende hacer una distribución equilibrada de estas actividades a lo largo de las secciones de la playa para desconcentrar al visitante. De esta forma se proponen 15 núcleos de servicios, 12 con sus respectivas áreas de estacionamiento y 3 independientes, todos con espacios para acampar y comer; dos áreas de deporte formal; diversas áreas para recreación y deporte informal; dos áreas para actividades culturales; tres distintos circuitos para paseos a caballo y dos más para vehículos motorizados.

(Ver plano RPE-PL-37.-Acciones de Ordenamiento Territorial de la Zona Turística Costera.)

Plano RPE-PL-37.- Acciones de Ordenamiento Territorial de la Zona Turística Costera.

Las secciones Centro Playas y Los Pelícanos se proyectan basadas en la diversidad de actividades que por su amplitud de playa y usuario habitual, se pueden desempeñar: deporte formal e informal, acampar, comer, paseos en moto y caballo. En este caso la relación con la zona turística es fundamental para la propuesta de actividades. El interés comercial que existe en la zona da pie a considerar espacios para concesiones a los usos comerciales y de servicios turísticos adyacentes. En la sección Centro Playas no se consideran espacios para estacionamiento como parte de los módulos de servicio (excepto el que estará ligado al espacio cultural del centro municipal) ya que este proyecto se complementa con la estrategia de estacionamientos que se plantea para la zona turística.

En el caso de las secciones de Villaserena y Quintas del Mar, los módulos de servicios incluyen los espacios para estacionamiento debido a la necesidad de descongestionar las calles en la zona habitacional y a la imposibilidad de generar espacios en la zona urbanizada. En estas dos secciones se aprovechan los accesos a playa existentes y se incorporan los tramos de vialidad propuestos en el esquema de desarrollo para el sector centro de Rosarito, los cuales permiten generar nuevos puntos de llegada a la playa. El tipo de usuario y la eventualidad con que utiliza la playa en estas dos secciones permiten establecer áreas de utilización múltiple, sin mayores elementos constructivos (ya se mencionó que el andador en estas secciones será a base de la misma arena).

Las áreas de acampar y comer se integran a cada módulo de servicio, aprovechando las instalaciones con que se dotarán. Solo los módulos de la sección Centro Playas no contarán con espacios para acampar, dada la continuidad e intensidad de afluencia en las actividades actuales y de las propuestas.

Para una mejor comprensión de estrategia de ordenamiento propuesta, se detallan a continuación la zonificación determinada para cada una de las zonas identificadas:

SECCION 01 / CENTRO-PLAYAS.-

Esta sección se proyecta como la de mayor dinámica en la zona de playa. El tipo de andador propuesto es formal (de concreto), con algunos tramos de andador informal (a base de arena); ambos en conjunto con un circuito propuesto para caballos, delimitan las áreas propuestas que son:

Cuatro módulos de servicio a usuarios.

Un área de estacionamiento en el complejo cultural del ex palacio municipal.

Cultural Formal, a la altura del antiguo palacio municipal, propuesto como casa de la cultura e integrado a la playa a través de una plaza y auditorio al aire libre.

Deporte formal, con apertura hacia la playa, en todo el frente de playa circundado por el circuito de caballos.

Deporte informal y recreación pasiva, a los costados de los módulos de servicio y áreas de comida, como resguardo a esta actividad.

Concesiones para la actividad turística en una franja frente a el área urbanizada ligada a la playa y una concentración importante frente al hotel Rosarito.

Todas estas áreas se conectan directamente con la playa, por lo que se logra un intercambio intenso de actividad terrestre y marítima. La construcción del andador formal en esta sección se propone dada la intensidad prevista de su uso, además, en congruencia con la actividad turística, este elemento contendrá además del mobiliario básico (luminarias, basureros), se propone localizar elementos de referencia ligados a los accesos, directorios, bancas, elementos móviles concesionados para venta de artesanías, alimentos, etc. Toda la edificación colindante contará con espacios factibles de concesionar ligados a este corredor, comunicados directamente a los cuatro módulos de servicio a usuarios que contendrán espacios equipados para la preparación de alimentos de los visitantes, instalaciones sanitarias y agua potable, además de algunos otros locales comerciales dentro de los mismos módulos.

Solo se dispone una área de estacionamiento en esta sección, ligada al área cultural, aprovechando el acceso a través de dos vialidades que delimitan la instalación cultural propuesta. El resto de módulos no incorpora estacionamientos dado el proyecto de localización de esta facilidad en la zona turística. Las calles ligadas a estos otros módulos incluirán un control para permitir el acceso vehicular solo en caso de emergencia, por lo que su función principal será de acceso peatonal, y finalmente se incorpora una ruta de paseo a caballo y una para motos, sin que éstas coincidan en su trazo.

SECCION 02 /LOS PELÍCANOS.

La característica principal de esta sección es la cantidad de accesos que ligan a la zona de playa con la zona urbanizada: 6 en total. Esta situación se aprovecha en la disposición de cuatro módulos de servicio cuyos estacionamientos son los más regulares en toda la franja playera. Esto es importante debido a la colindancia de esta sección con la zona turística-comercial, cuya demanda de estacionamiento se conforma de consumidores y usuarios de servicios de la zona, así como de visitantes de la playa.

Los servicios turísticos adyacentes a esta sección dan pie al establecimiento de cuatro áreas para concesión, que se integran directamente al andador, lo que permite que dichos establecimientos puedan extender su actividad hacia la playa con la ventaja de contar con un acceso peatonal definido, que puede ser el andador principal o andadores secundarios.

El andador en esta sección es de tipo natural y se dispone a manera de circuito rodeando las áreas de servicios al usuario y para acampar principal.

Un circuito para motos de playa define delimita las áreas de deporte formal e informal propuestas en esta sección.

Esta sección cuenta con cuatro módulos de servicio que de acuerdo a su disposición comparten algunas áreas para acampar, aunque cada uno de ellos dispone de áreas para comida.

(Ver plano RPE-PL-38.- Zonificación de Usos Secciones 1-2.)

Plano RPE-PL-38.- Zonificación de Usos Secciones 1-2.

SECCION 03 / QUINTAS DEL MAR.

El andador en esta sección es de tipo natural, solo un pequeño tramo en el extremo norte (donde la franja de playa se estrecha) es de concreto para proteger a la edificación de los efectos de las marejadas. El trazo del andador natural tiene dos vifurcaciones mediante las cuales se delimitan tres de los cuatro módulos de servicios propuestos en esta sección. Por la estrechez de la playa solo estos tres módulos integran áreas para comida y acampar. El módulo de servicios localizado en el extremo norte carece de servicios complementarios debido a la falta de espacio en la franja de playa.

Los accesos vehiculares a esta sección se dan a través de las áreas habitacionales existentes, sin embargo se plantea la demarcación y mejoramiento de cinco calles locales para que permitan el acceso a las áreas de estacionamiento propuestas.

La introducción de circuitos para caballo y motos de playa en esta sección permite en conjunto con los andadores propuestos, la delimitación de seis áreas para recreación pasiva y deporte informal de diferentes superficies y proporciones. En general, puede decirse que estas áreas conforman una franja paralela a la costa.

La disponibilidad de terrenos dentro de la zona federal ligados al área urbanizada permite proponer cinco espacios para concesiones para actividades turísticas, todas ligadas a los andadores y adyacentes a las áreas de estacionamiento.

Se recomienda especialmente en esta sección, la disposición de áreas jardinadas en la colindancia con usos habitacionales, para resguardar del impacto de la actividad playera. Caso específico es la franja de condominios horizontales localizado al sur de Quintas del Mar, donde se propone una franja ajardinada de alrededor de 5 metros entre la edificación y el andador, en la que se podrán disponer pequeños andadores para conectar las viviendas, dada la accesibilidad que tienen a la playa.

SECCION 04 / VILLASERENA.

Esta sección es la de mayores limitaciones por su poca amplitud de playa ya que alcanza en su dimensión promedio de 50 metros, de ahí que la franja de descanso y esparcimiento terrestre se extienda hasta topar con el trazo del andador.

En esta sección también aparecen los dos tipos de andador diferenciándose a partir de la parte central de la sección. El tramo sur corresponde al tipo de andador de concreto para proteger al área urbanizada de las marejadas, dada la estrechez de la franja de playa. En este tramo rodea uno de los tres módulos de servicios propuestos, junto al que se dispone un espacio para renta de caballos como punto de inicio de dos circuitos para este tipo de paseos, uno se dirige hacia el sur y se completa en la sección

contigua, y el otro se dirige hacia el norte. Ambos circuitos separan el andador de las áreas de estancia y descanso en playa, además de generar dos áreas para recreación pasiva y deporte informal. Por su parte, el tramo norte del andador es del tipo natural y mediante una conformación de dos tramos paralelos se delimitan los dos módulos de servicios restantes y las áreas de comida y acampar.

El impacto de las actividades de descarga de hidrocarburos en extremo norte de esta sección, conlleva a designar un espacio de amortiguamiento, sin posibilidad de acceso al mar. Sin embargo, parte de esta área se utiliza para actividades culturales, dada la amplitud que tiene y la posibilidad temporal de su uso, espacio delimitado por el mismo andador.

Se establecen cuatro franjas de terreno para concesiones para actividades turísticas, aprovechando la disponibilidad de suelo dentro de la franja federal colindante con el área urbanizada.

(Ver plano RPE-PL-39.- Zonificación de Usos Secciones 3-4)

Plano RPE-PL-39.- Zonificación de Usos Secciones 3-4.

Tabla resumen de Zonificación de la Zona Turística Costera.

Resumen de Usos y Superficies para el Ordenamiento Territorial de la Zona Turística Costera.										
USO	SECCION 01 CENTRO PLAYAS		SECCION 02 LOS PELICANOS		SECCION 03 QUINTAS DEL MAR		SECCION 04 VILLASERENA		Total	
	(m ²) Superficie	% de Uso por Sección	(m ²) Superficie	% de Uso por Sección	(m ²) Superficie	% de Uso por Sección	(m ²) Superficie	% de Uso por Sección	(m ²) Superficie	% de Uso por Sección
Andador de Formal (Concreto)	3,906.07	56.30%	0.00	0.00%	1,029.44	14.84%	2,002.37	28.86%	6,937.88	100.00%
Andador Informal (Terreno Mejorado)	2,195.34	12.53%	4,091.98	23.36%	6,169.02	35.21%	5,063.76	28.90%	17,528.10	100.00%
Cultural Informal	0.00	0.00%	0.00	0.00%	0.00	0.00%	3,153.75	100.00%	3,153.75	100.00%
Cultural Formal	6,463.22	100.00%	0.00	0.00%	0.00	0.00%	0.00	0.00%	6,463.22	100.00%
Circuitos de Paseos a Caballos	6,738.28	49.34%	0.00	0.00%	1,519.98	11.13%	5,399.04	39.53%	13,657.30	100.00%
Circuitos de Motos de Playas	0.00	0.00%	5,768.28	54.61%	4,794.21	45.39%	0.00	0.00%	10,562.49	100.00%
Estacionamiento Formal	7,875.99	30.85%	4,448.48	17.42%	7,489.12	29.33%	5,716.27	22.39%	25,529.86	100.00%
Estacionamiento Informal	0.00	0.00%	3,511.77	31.05%	4,571.90	40.43%	3,225.56	28.52%	11,309.23	100.00%
Estancia y Descanso en Playa	14,210.04	26.74%	8,905.78	16.76%	15,831.69	29.79%	14,193.20	26.71%	53,140.71	100.00%
Evento Deportivo Formal	37,448.79	79.83%	9,461.43	20.17%	0.00	0.00%	0.00	0.00%	46,910.22	100.00%
Recreación Pasiva y Deporte Informal	12,990.21	28.75%	17,289.10	38.27%	10,088.19	22.33%	4,811.76	10.65%	45,179.26	100.00%
Servicios al Usuario	2,738.71	27.39%	2,793.60	4.09%	2,730.34	27.30%	1,737.86	17.38%	10,000.51	100.00%
Comida y Acampar	0.00	0.00%	3,159.06	26.05%	5,324.65	43.91%	3,642.90	30.04%	12,126.61	100.00%
Concesión Actividades Turísticas	18,577.42	43.16%	7,289.11	16.93%	10,809.77	25.11%	6,367.34	14.79%	43,043.64	100.00%
Amortiguamiento y Transición	0.00	0.00%	0.00	0.00%	0.00	0.00%	9,268.49	100.00%	9,268.49	100.00%
Ocupacion =	113,144.07	99.77%	66,718.59	97.60%	70,358.31	96.09%	64,502.30	99.12%	314,803.27	98.33%
Areas Verdes =	265.48	0.23%	1,642.41	2.40%	2,228.17	3.04%	575.90	0.88%	4,711.96	1.47%
Area No Utilizable =	0.00	0.00%	0.00	0.00%	637.93	0.87%	0.00	0.00%	637.93	0.20%
Superficie Total =	113,409.55	100.00%	68,361.00	100.00%	73,224.41	100.00%	65,158.20	100.00%	320,153.16	100.00%
Superficie de Proyecto Dentro de la ZOFEMAT = 310,281.00 M2 96.92%										
Superficie de Proyecto Fuera de la ZOFEMAT = 9,872.16 M2 3.08%										
Superficie Total de Proyecto de Ordenamiento = 320,153.16 M2 100.00%										

4.4.3.- Criterios del Equipamiento Turístico.- Para que el ordenamiento urbano propuesto para esta zona definitivamente importante para la actividad económica de Playas de Rosarito resulte efectivo, se requiere del complemento de instalaciones que permitan el funcionamiento óptimo de las actividades determinadas en la zonificación, por lo que a continuación se muestran algunos de los elementos significativos que permiten delimitar los alcances de esta propuesta de diseño urbano y de espacios abiertos a nivel de criterios arquitectónicos tales como el de las Instalaciones de Servicios Complementarios al Usuario, Estacionamientos formales e informales, Equipamiento Cultural, Andador Formal e Informal, etc. Con el objeto de estar en posibilidad de medir los alcances económicos de las inversiones requeridas para su realización.

Los elementos de diseño urbano considerados como tipo dentro del proyecto de ordenamiento de la zona turística costera son:

- Andador Peatonal Formal.
 - Andador Peatonal Informal.
 - Zona de servicios complementarios al usuario.
 - Módulo de servicios al usuario.
 - Equipamiento cultural formal. Plaza Cívica-Cultural.
- a) **Andador Peatonal Formal.** De acuerdo al proyecto presentado por el despacho de arquitectos Módulo Siete, este tipo de andador tiene como característica principal el estar construido a base de concreto estampado y contar con un murete que lo separa de la playa a manera de contención a base de piedra bola. Formalmente se caracteriza por una configuración serpenteante que permite generar pequeñas plazas pergoladas en su conexión con las calles de acceso a la zona de playa. Se complementa con una franja jardinada en las colindancias con el área urbanizada. Se incluye forestación a base de plama y arbustos resistentes a la brisa marina, y se complementa con mobiliario urbano como bancas, botes de basura, estandartes y luminarias.
- b) **Andador peatonal informal.** Consiste en una sección de 3.30 metros de superficie de arena compactada con guarniciones de concreto a ambos lados. Este concepto es altamente flexible y de bajo costo, solo requerirá un mantenimiento a base de compactación constante. A lo largo de este andador se proponen algunos elementos de apoyo como luminarias y depósitos de basura, así como vegetación a base de palmeras y banderolas para darle más diversidad al recorrido. La disposición de este andador busca, además de conectar las distintas secciones, se utiliza como límite para las diversas áreas, aprovechando su flexibilidad.
- c) **Zona de servicios complementarios al usuario.** La concentración tipo de servicios complementarios a usuarios comprende una mezcla de elementos que vendrán a soportar la actividad de playa, tales como:

Estacionamiento formal. Para un promedio de 30 autos. Conformado por una superficie asfaltada delimitada por dentellones de concreto, ligada directamente a las calles de acceso a la playa mediante una caseta de control.

Estacionamiento temporal (informal). Previsto para los días de afluencia pico, dispuesto únicamente mediante suelo mejorado compactado para una capacidad adicional de 32 autos.

Módulo de servicios a usuarios. Conformado por una edificación de características constructivas ligeras para albergar locales comerciales, regaderas exteriores y baños para hombres y mujeres.

Áreas de comida y acampar. Comprende una superficie acondicionada para comer y acampar delimitada por los tramos de andador, equipada con bancas de madera con mesas, asadores, luminarias y depósitos de basura accesibles. Su proximidad al módulo de servicios brinda comodidad al visitante por la disponibilidad de agua y servicios sanitarios.

Puesto de vigilancia. Consiste en un módulo elevado dispuesto para la vigilancia de la zona de playa. Su proximidad al módulo de servicios da la posibilidad de utilizar los servicios sanitarios y las instalaciones necesarias sin costo extraordinario.

Toda la zona de servicios se desplanta sobre un terraplen a base de material mejorado que cobre parte del vado existente entre el área urbanizada y la franja costera. Las superficies previstas para una zona de servicios tipo son las siguientes:

AREA	CONTIENE	SUPERFICIE (m2)
Servicios al usuario	Locales comerciales Regaderas exteriores Sanitarios hombres y mujeres	479.43
Areas de comida y acampar	Bancas con mesa Asadores Puesto de vigilancia	1,522.38
Estacionamiento	Formal Temporal (informal) Caseta de control	1,126.93

- d) **Módulo de servicios al usuario.** Como parte de la zona de servicios a usuarios, este módulo concentra la edificación e instalaciones necesarias para el establecimiento de locales comerciales en concesión, regaderas al exterior y servicios sanitarios para hombres y mujeres, en un esquema de distribución simétrico soportado por una plaza vestibular pergolada. La utilización de maceteras y áreas jardinadas complementa el proyecto. La utilización de pretiles rectos con molduras y techos inclinados con teja se incorporan al pergolado de la plaza vestibular para darle mayor diversidad dentro de la simplicidad del proyecto. La plataforma sobre la que se desplanta el módulo se delimita mediante muros de contención a base de piedra bola para evitar que la acción de la marea afecte a la construcción. Los espacios y superficies por módulo son los siguientes:

ESPACIO	SUPERFICIE (M2)
Plaza vestibular	81.3445
Zonas de consumo	81.9200
Locales	81.0004
Concesiones	51.1966
Sanitarios mujeres	44.0002
Sanitarios hombres	44.0002
Regaderas exteriores	3.9322
Macetas	4.9222
Areas de circulación	35.2203
TOTAL =	427.5366

- e) **Equipamiento cultural.** Se propone desarrollar un complejo cultural aprovechando las instalaciones del ex palacio municipal, extendiendo la plaza existente hacia la playa, generando una plataforma a nivel que permita disponer una plaza cívica y un teatro al aire libre teniendo como marco el océano al fondo. Dado el desnivel existente entre la plaza y el nivel de playa, se propone un área de estacionamiento conformada con dos plataformas que quedarían parcialmente cubiertas, con capacidad para 232 autos con acceso por las calles Ciprés y Olivo, las cuales forman un circuito de un solo sentido para darle orden a la circulación vehicular. Parte de este proyecto aprovecha terreno dentro de zona federal y se integra al espacio construido de la plaza y el edificio del ex palacio municipal que se convertirá en una casa de la cultura. Las áreas así obtenidas se presentan en el siguiente cuadro:

EQUIPAMIENTO	SUP. CONST. DENTRO DE ZOFEMAT (M2)	SUP. CONST. FUERA DE ZOFEMAT (M2)	TOTAL
Plaza cívica-cultural	830.63	9,373.95	10,204.58 m2
Estacionamiento (en plataformas)	4,040.08	4,295.20	8,335.28 m2
Subtotal	4,870.71	13,669.15	18,539.86 m2
%	26.27	73.73	100.00%

(Ver plano RPE-PL-40.- Zona de Servicios Complementarios)

(Ver plano RPE-PL-41.- Criterios Arquitectónicos de Servicios Complementarios)

(Ver plano RPE-PL-42.- Criterios Arquitectónicos de Equipamiento Cultural)

(Ver plano RPE-PL-43.- Criterios Arquitectónicos de Andador Peatonal)

Plano RPE-PL-40.- Zona de Servicios Complementarios.

Plano RPE-PL-41.- Criterios Arquitectónicos de Servicios Complementarios.

Plano RPE-PL-42.- Criterios Arquitectónicos de Equipamiento Cultural.

Plano RPE-PL-43.- Criterios Arquitectónicos de Andador Peatonal.

4.4.3.- Prefactibilidad para el Ordenamiento Territorial de la Zona Turística Costera.-

4.4.4.1.- Resumen de la Identificación de Acciones y Estimación de Inversión para el "Ordenamiento Territorial de la Zona Turística Costera" .											
Clave	CONCEPTO	Derrama Promedio	IMPORTE TOTAL	SECCION 01 CENTRO PLAYAS DERRAMA / M2	IMPORTE	SECCION 02 PELICAMOS DERRAMA / M2	IMPORTE	SECCION 03 QUINTAS DERRAMA / M2	IMPORTE	SECCION 04 VILLASERENA DERRAMA / M2	IMPORTE
			41,896.00		18,360.00		6,780.00		10,940.00		5,810.00
A.-	Estudios y Proyectos	42.5627	1,782,953.00	52.4537	963,087.50	26.8473	182,025.00	38.0671	416,454.50	38.1043	221,386.00
B.-	Servicios al Usuario.	420.5037	17,614,900.00	226.7647	4,163,400.00	736.2537	4,924,000.00	441.4991	4,830,000.00	636.4028	3,697,500.00
C.-	Andador Peatonal	99.9523	4,187,000.00	83.8508	1,539,500.00	49.7788	337,500.00	88.1627	964,500.00	231.5835	1,345,500.00
D.-	Infraestructura.	70.0531	2,934,525.00	42.3216	777,025.00	114.2994	774,950.00	71.9013	786,600.00	102.5731	595,950.00
	Total =	633.07	26,519,378.00	405.39	7,443,012.50	917.18	6,218,475.00	639.63	6,997,554.50	1,008.66	5,860,336.00

4.4.4.2.- Identificación de Acciones y Estimación de Inversión para el "Ordenamiento Territorial de la Zona Turística Costera".

Clave	CONCEPTO	UNIDAD	P.U.	SECCION 01 CENTRO PLAYAS		SECCION 02 PELICAMOS		SECCION 03 QUINTAS		SECCION 04 VILLASERENA		TOTAL (UTILIZABLE)		Hoja 1 de 3 41,800.00 P/M2 VENDIBLE
				CANTIDAD	IMPORTE	CANTIDAD	IMPORTE	CANTIDAD	IMPORTE	CANTIDAD	IMPORTE	CANTIDAD	IMPORTE	
A.-	Estudios y Proyectos													
A.1.-	Levantamientos Topográficos de terreno para trazos geométricos de proyecto	Estrabo	250,000.00	0.4383	109,575.00	0.1618	40,430.00	0.2611	65,275.00	0.1388	34,700.00	1.00	250,000.00	5.9680
A.2.-	Estudio de impacto de mareas en zona costera para determinar áreas utilizables.	Estrabo	150,000.00	0.4383	65,745.00	0.1618	24,270.00	0.2611	39,165.00	0.1388	20,820.00	1.00	150,000.00	3.5808
A.3.-	Proyecto Ejecutivo de Sección con Andador Peatonal Formal incluye trazo, infraestructura, Equipamiento y Mobiliario Urbano tipo para todas las	Estrabo	470,000.00	1.0000	470,000.00	0.0000	0.00	0.2611	122,717.00	0.1388	65,236.00		657,953.00	15.7067
A.4.-	Proyecto Ejecutivo de Sección con Andador Peatonal Informal, incluye trazo, infraestructura, proyectos de Mobiliario de Servicios y Equipamiento.	Estrabo	200,000.00	0.4383	87,660.00	0.1618	32,360.00	0.2611	52,220.00	0.1388	27,760.00	1.00	200,000.00	4.7744
A.5.-	Proyecto de Reglamentación de los Usos del Suelo en las distintas Secciones por tipo de actividad.	Estrabo	150,000.00	0.4383	65,745.00	0.1618	24,270.00	0.2611	39,165.00	0.1388	20,820.00	1.00	150,000.00	3.5808
A.6.-	Proyecto de Derrama de obras, mantenimiento y operación de la Zona Turística Costera para la determinación de precios de Concesiones.	Estrabo	250,000.00	0.4383	109,575.00	0.1618	40,430.00	0.2611	65,275.00	0.1388	34,700.00	1.00	250,000.00	5.9680
A.7.-	Proyecto Ejecutivo de Señalamiento Turístico y Mobiliario Urbano para el ordenamiento de la zona Turística Costera.	Estrabo	125,000.00	0.4383	54,787.50	0.1618	20,225.00	0.2611	32,637.50	0.1388	17,350.00	1.00	125,000.00	2.9840
	Sub-Total =				963,087.50		182,025.00		416,464.50		221,386.00		1,782,953.00	42.5627
B.-	Servicios al Usuario.													
B.1.-	Estacionamiento Formal a base de relleno con material petreo compactado, Carpeta asfáltica, incluye ganancias perimetrales, para 40 espacios con 1,250.00 M2 de superficie promedio, incluye caseta de control y forestación perimetral.	Módulo	320,000.00	2.00	640,000.00	4.00	1,280,000.00	4.00	1,280,000.00	3.00	960,000.00	13.00	4,160,000.00	99.3077

Clave	CONCEPTO	UNIDAD	P.U.	SECCION 01 CENTRO PLAYA	SECCION 02 PELICANOS	SECCION 03 QUINTAS	SECCION 04 VILLASERENA	TOTAL (UTILIZABLE)	P/M2 VENDIBLE					
				CANTIDAD	IMPORTE	CANTIDAD	IMPORTE	CANTIDAD	IMPORTE					
B.2.-	Estacionamiento Informal a base de nivelación y compactación básica de terreno natural, incluye delimitación a base de poste de concreto a cada 1.22 mts. de 0.20 mts. de diámetro x 1.22 mts. de alto, incardos en la arena 0.61 mts. y rampas de acceso, en una superficie promedio de 1,250.00 M2 en dos secciones por modulo.	Modulo	25,000.00	0.00	4.00	100,000.00	3.00	75,000.00	11.00	275,000.00	6.5648			
B.3.-	Módulo de Servicios al Usuario, consta de Servicios Sanitarios, Concesiones Comerciales, vestíbulo, banquetas, rampas, jardines etc. con 315.00 M2 de construcción.	Modulo	787,500.00	4.00	3,150,000.00	4.00	3,150,000.00	3.00	2,362,500.00	15.00	11,812,500.00	281.9885		
B.4.-	Acondicionamiento de Espacios para Acampar y Alimentos con una superficie promedio de 800.00 M2 por espacio, incluye Fovestación dosificada, estaciones de alimentos y señalamiento normativo para su operación y vigilancia.	Espacio	50,000.00	0.00	6.00	300,000.00	6.00	300,000.00	18.00	900,000.00	21.4848			
B.5.-	Acondicionamiento de Espacios para Eventos Deportivos Formales , incluyen canchas de arena, redes , porterías, señalamiento, Graderías tubulares, etc.	M2.	10.00	37,340.00	9,400.00	94,000.00	0.00	0.00	46,740.00	467,400.00	11.1578			
	Sub-Total =				4,163,400.00		4,924,000.00		4,830,000.00	3,697,500.00	17,614,900.00	420.50		
C.-	Andador Peatonal													
C.1.-	Andador Peatonal Formal a base de relleno con material petreo, muro de contención de piedra y banquetas de concreto acabado estampado de 3.60 de sección.	ML.	2,500.00	536.00	1,390,000.00	0.00	0.00	206.00	515,000.00	398.00	995,000.00	1,160.00	2,900,000.00	69.2289
	Sub-Total =				1,539,500.00		337,500.00		449,500.00	330,500.00	1,287,000.00	30.7233		
	Sub-Total =				1,539,500.00		337,500.00		964,500.00	1,346,500.00	4,187,000.00	99.95		

Clave	CONCEPTO	UNIDAD	P.U.	SECCION 01 CENTRO PLAYAS		SECCION 02 PELICANOS		SECCION 03 QUINTAS		SECCION 04 YILLASERENA		TOTAL (UTILIZABLE)		P/M2 VENDIBLE
				CANTIDAD	IMPORTE	CANTIDAD	IMPORTE	CANTIDAD	IMPORTE	CANTIDAD	IMPORTE	CANTIDAD	IMPORTE	
D.-	Infraestructura.													
D.1.-	Introducción de Agua a módulos de Servicio al Usuario, inchufe, alimentación a un promedio de 100.00 mts. y abastecimiento.	Módulo.	45,000.00	4.00	180,000.00	4.00	180,000.00	4.00	180,000.00	3.00	135,000.00	15.00	675,000.00	16.1136
D.2.-	Introducción de servicio de electrificación a módulos de Servicio al Usuario, inchufe, alimentación a un promedio de 100.00 mts. y suministro de transformadores para la capacidad.	Módulo.	65,000.00	4.00	260,000.00	4.00	260,000.00	4.00	260,000.00	3.00	195,000.00	15.00	975,000.00	23.2752
D.3.-	Sistema de Tratamiento o abajamiento de aguas negras para módulos de Servicio al Usuario, inchufe, Fosa séptica y pozo de absorción o carcamo de bombeo según el caso para baños y regaderas y consumo mínimo de conexiones comerciales.	Módulo.	80,000.00	4.00	320,000.00	4.00	320,000.00	4.00	320,000.00	3.00	240,000.00	15.00	1,200,000.00	28.6465
D.4.-	Alumbrado público en andador peatonal con nivel de iluminación solo de seguridad, con ahorradores metálicos de 12.00 de altura, a cada 85.00 mts de separación.	ML.	25.00	681.00	17,025.00	598.00	14,950.00	1,064.00	26,600.00	1,038.00	25,950.00	3,381.00	84,525.00	2.0178
	Sub-Total =				777,025.00		774,950.00		786,600.00		595,950.00		2,934,525.00	70.0531
	Total =				7,443,012.50		6,218,475.00		6,997,554.50		5,860,336.00		26,519,378.00	633.07

4.4.4.3.- Formas de Participación y Financiamiento para el "Ordenamiento y Mejoramiento de la Zona Turística Costera" .			
Participantes	Forma de participación	% de Participación	Importe de la Participación
1.- Propietarios de Predios colindantes con la Zona Federal Marítimo Terrestre.	Aportación de recursos con el pago de las concesiones de la zona Federal, para la realización de obras de equipamiento e infraestructura de la Zona Turística Costera, en coparticipación al 60%; con los establecimientos comerciales.	19.90%	5,276,933.56
2.- Establecimientos Comerciales y Turísticos colindantes con la Zona Federal Marítimo Terrestre.	Aportación de recursos con el pago de las concesiones de la zona Federal, para la realización de obras de equipamiento e infraestructura de la Zona Turística Costera, en coparticipación al 20%; con los propietarios de terrenos.	4.97%	1,319,233.39
3.- Concesionarios de Locales Comerciales en Módulos de Servicios.	Aportación total de recursos para la construcción de Locales Comerciales, mediante el pago adelantado de 24 meses de la concesión, con la responsabilidad de la conservación y mantenimiento.	44.54%	11,812,300.00
4.- Concesionarios de Espacios comerciales en andadores semifueros.	Aportación parcial de recursos para las obras a realizar mediante la aportación de 12 meses del pago de la concesión de espacios en andadores, normados por un reglamento de uso e imagen.	3.77%	1,000,000.00
Suma de Aportación Privada =		73.19%	19,408,666.95
5.- Fideicomiso de la Zona Federal Marítimo Terrestre de Playas de Rosarito.	Aportación de recursos para las obras de Mejoramiento, Equipamiento e Infraestructura de la Zona Turística Costera, con los ingresos de las concesiones de Zona Federal, Conexiones comerciales y operación de estacionamientos en Playa.	15.50%	4,110,711.05
Suma de Aportación Fideicomiso =		15.50%	4,110,711.05
6.- Gobierno Federal a través de SECTUR	Aportación de recursos a fondo perdido como apoyo para la promoción de las actividades turísticas a uno de los polos de desarrollo del CCCOTREN, en proporción a las aportaciones del Estado y el Municipio.	3.77%	1,000,000.00
7.- Gobierno Estatal a través de SECTURE	Aportación de recursos a fondo perdido como apoyo para la promoción de las actividades turísticas a uno de los polos de desarrollo del CCCOTREN, en proporción a las aportaciones de la Federación y el Municipio.	3.77%	1,000,000.00
8.- Gobierno Municipal a través de Desarrollo Social Municipal.	Aportación de recursos a fondo perdido como apoyo para la promoción de las actividades turísticas a uno de los polos de desarrollo del CCCOTREN, en proporción a las aportaciones de la Federación y el Estado.	3.77%	1,000,000.00
Suma de Aportación Pública =		11.31%	3,000,000.00
Totales =		100.00%	26,519,378.00
10.- BANOBRAS	Financiamiento de los recursos necesarios al Fideicomiso de la ZOFENAVAT, correspondientes a las aportaciones de las concesiones, propietarios y establecimientos, a plazos no mayores de tres años.	53.21%	14,111,626.80

4.4.4.4.- Distribución de la inversión derramable para el "Ordenamiento y Mejoramiento la Zona Turística Costera"						
Participante	Inversión correspondiente	Unidad de Derrama	Cantidad de derrama	Importe por unidad de derrama	Participante Tipo.	Aportación Tipo.
1.- Propietarios de Predios colindantes con la Zona Federal Marítimo Terrestre.	5,276,933.56	M2 de Terreno	41,890.00	125.97	350.00	44,089.92
2.- Establecimientos Comerciales y Turísticos colindantes con la Zona Federal Marítimo Terrestre.	1,319,233.39	M2 de Terreno	41,890.00	31.49	250.00	7,873.20
Subtotal de predios =	6,596,166.95		41,890.00	157.46	350.00	55,112.40
3.- Concesionarios de Módulos de Servicios.	11,812,500.00	M2 de Concesión / 24 Meses	1,983.00	5,956.88	12.80	76,248.11
4.- Concesionarios semifijos de espacios comerciales en andadores .	1,000,000.00	Espacio / 12 Meses	279.00	3,584.23	3.00	10,752.69
5.- Fideicomiso de la ZOFEMAT de Playas de Rosarito.	4,110,711.05	M2 de Piso	1.00	4,110,711.05	1.00	4,110,711.05
Subtotal de Concesiones =	16,923,211.05					
Total a Derramar=	23,519,378.00					



4.5. – Recomendaciones Generales para la Consolidación e Integración del Centro Urbano.

La propuesta de nuevo Centro Urbano para la ciudad de Playas de Rosarito se desprende de la necesidad identificada por el Programa de Desarrollo Urbano de Centro de Población de Playas de Rosarito (PDUCP), contar con una concentración de servicios de gobierno y equipamientos y servicios comerciales de impacto urbano que integrara la serie de elementos dispersos e improvisados existentes en el centro tradicional lugar con problemas de accesibilidad y falta de estacionamiento.

Un nuevo lugar para concentrar servicios de impacto urbano debía ser accesible desde cualquier punto de la ciudad, y disponer de los elementos necesarios para que las actividades propias de un centro de gobierno y sus servicios complementarios puedan desarrollarse de una manera adecuada, dada la afluencia de empleados y usuarios esperada.

La localización de un nuevo centro urbano a un costado de la colonia Chulavista aprovecha la accesibilidad provista por el puente Machado, que actualmente se constituye como el elemento vial que mejor comunica los sectores este y oeste de la ciudad divididos por la autopista Tijuana-Ensenada. Sin embargo, consentir como único acceso a este vía conlleva a que tarde o temprano tienda a saturarse, con lo que además de entorpecer la llegada al centro urbano, generaría problemas de comunicación entre los sectores mencionados, alterando el funcionamiento de la estructura vial de la ciudad.

Por lo anterior, esta propuesta de localización del nuevo centro deberá ser considerada como parte de una estrategia de complemento y consolidación de la estructura vial de la ciudad. Dado que este será un punto de convergencia, deberá proveerse, por un lado, de rutas complementarias primarias y secundarias definidas en la estructura vial propuesta del PDUCP, y por el otro, consolidar la urbanización de las colonias adyacentes al centro mediante la pavimentación y complemento de los servicios de infraestructura a fin de que esta nueva zona pueda funcionar e integrarse adecuadamente al sector de la ciudad donde se encuentra.

En general, la construcción de un nuevo centro urbano deberá contemplar acciones de urbanización y comunicación vial fuera de los límites previstos para el proyecto. Tanto las acciones al interior como al exterior del nuevo centro urbano deberán considerar una secuencia coordinada, de tal forma que las etapas de ocupación y utilización de las instalaciones tengan su correspondiente acción de integración urbana.

Las siguientes son acciones de integración necesarias para el buen funcionamiento del nuevo centro urbano:

- a) ***Solución completa de la circulación en los nodos del Puente Machado.***
- b) ***Ampliación de la sección de circulación del puente.***
- c) ***Pavimentación de colonias adyacentes al Centro Urbano.***
- d) ***Construcción de nuevos pasos a desnivel en la autopista Tijuana-Ensenada.***
- e) ***Complemento de la estructura vial primaria y secundaria de la ciudad, en especial aquella que tiene impacto en los sectores colindantes al nuevo centro urbano.***

- f) Revisión y reestructuración de rutas de transporte público ligadas al nuevo centro urbana.***
- g) Vigilancia estricta del desarrollo de los usos de suelo en colonias adyacentes al nuevo centro urbano para evitar incompatibilidades con el uso habitacional existente.***

Por su parte, el proyecto del interior del nuevo centro urbano debe ser considerado como un receptáculo de actividades que demandan una serie de elementos urbanos de apoyo. Como parte fundamental de estos elementos de apoyo se debe resolver la demanda de estacionamiento que este tipo de concentraciones generará, así como de los accesos que permitan la fluidez vehicular necesaria para la llegada y salida de los vehículos.

El proyecto, en general, deberá verse como un conjunto de edificaciones ligadas por un espacio exterior que deberá resolver entre otras cosas: circulaciones vehiculares y peatonales, encuentros al exterior, uso del transporte público, información y orientación, encuentros de carácter cívico, recorridos culturales, comercio ambulante, alimentación, etcétera.

Para tal caso, el proyecto del nuevo centro urbano deberá conformarse mediante la realización de un Plan Maestro que atienda de manera integral los siguientes elementos estructurales y de actividad para el conjunto:

- a) Accesos y estacionamientos.
- b) Espacios para apeaderos de transporte público.
- c) Plazas distribuidoras y andadores.
- d) Áreas ajardinadas y elementos distintivos de referencia.
- e) Mobiliario urbano.
- f) Iluminación exterior.
- g) Servicios públicos: sanitarios, teléfono, información.
- h) Áreas de estar exterior.
- i) Concesiones comerciales al exterior.

La ocupación del suelo y la edificación misma deberá estar normada por un reglamento aplicable específicamente para esta zona que deberá incorporar conceptos de: compatibilidad de usos de suelo; coeficientes de ocupación y utilización del suelo (para prever los espacios requeridos de estacionamiento); alturas; criterios de fachada (para lograr una imagen homogénea del lugar); normas para la disposición; forma y tamaño de los letreros; ocupación terrestre y aérea de la vía pública y; alineamiento de las construcciones.

Créditos de Organismos Participantes

- **Gobierno Municipal**

Arq. Juan Carlos Molina Torres.
Director de Desarrollo Urbano Municipal

Arq. Luis Fernando Cañez Montoy
Sub Dirección de Catastro de Playas de Rosarito.

Arq. Carmen De La Toba Martínez
Departamento de Planeación Municipal de Playas de Rosarito

Opt. Mario Garante Macias
Dirección de Transito y Transporte Municipal

C. Arnoldo Fitch Díaz
Comité de Turismo y Convenciones de Playas de Rosarito.

Lic. Jorge Luis Castañeda Rodríguez
Recaudación de Rentas Municipal

- **Gobierno Estatal**

C. Hermila Tinoco Téllez.
Subdirección de Planeación de la Comisión Estatal de Servicios Públicos de Tijuana.

C.P. Ramón Guzmán Paz
Recaudación de Rentas del Estado en Playas de Rosarito

- **Organismos Privados.**

C. Ocean. Rosa Maria Plasencia Díaz.
Presidenta del Consejo Consultivo de Desarrollo Económico de Playas de Rosarito B.C., A.C.

C. Hugo Torres Chabert.
Presidente del Consejo Coordinador Empresarial de Playas de Rosarito B.C.

C. Ambrosio Hidalgo

Asociación de Restauranteros de Puerto Nuevo, Mpio. de Playas de Rosarito, B.C.

• **Consejo Consultivo de Desarrollo Económico de Playas de Rosarito.**

Presidenta

C. Ocean. Rosa Maria Plasencia Díaz.
Restaurante Puerto Nuevo II.

Vicepresidente

Arq. Raúl Islas E.
Islas Arquitectos

Secretaria

Lic. Laura Wong
LW Diseño Grafico

Tesorero

Lic. Carlos Mijes Partida

Villas Marena

Comisión de Turismo
C.P. Hugo Torres Chabert

Hotel Rosarito Beach.

Comisión de Industria
Ing. Carlos de la Parra P.

Misión Rosarito

Comisión de Vivienda
Lic. Juan Carlos Águila
Grupo Lagza

Comisión de Energía
C. Eduardo Orozco

La Hacienda

Comisión de Desarrollo Urbano
C.P. Víctor Padilla Macías
Cervecería Tecate

Comisión de Educación
Dr. Oscar Ávila Corrujedo
Avila's Dental Group

Comisión de Desarrollo Social
Ing. Marco Esponda

Sharp Electronics

V o c a l e s

Joe Robertson
KOJO Industries

Lic. José Luis Ibarra
Despacho Jurídico

D. Alonso Haroz Betancourt
Gráficos de Kalidad

C.P. Pablo Francisco Arce Mayoral
Ejido Mazatlán

C. Guillermo R./C. Jorge Angulo
Servicios Marítimos

C.P. Lorena Meléndez Yáñez
Meléndez Yáñez y Cia.

Lic. Oscar Arce Paniagua
Grupo Orce

Alejandro Rueda
Grupo Madar

Lic. Gerardo Mora Cosio
Teléfonos del Noroeste

Arq. Juan Carlos Iñiguez

Lic. Lorena Santana Serrano

C. Ismael Yagües Ames

Consejo Consultivo de Desarrollo Económico de Playas de Rosarito, A.C.

2º Ayuntamiento de Playas de Rosarito, B.C.

Consultor: Piñera y Asociados Arquitectos S.A. de C.V.

Concretos APASCO

SASE Consultores

Servicios Yagües

Participaciones Técnicas

Un reconocimiento y agradecimiento a las empresas que con su aportación técnica desinteresado, enriquecieron el contenido del presente estudio

CETYS Universidad Dirección de Estudios Estratégicos:

“Plan Maestro de Desarrollo Turístico de Rosarito, B.C.”

MODULO SIETE Taller de Arquitectura:

“Criterios Arquitectónicos del Andador Turístico.”

**GRUPO ALIX, SA. de C.V., y Operadora Festival Plaza, S.A. de C.V.
Arq. Guillermo Martínez de Castro:**

“Proyecto de Regeneración Urbana del Centro de Rosarito Zona Rosa Rito”.



ISLAS ARQUITECTOS Arq. Raul Islas E.:

“Proyecto de Regeneración Urbana de Puerto Nuevo.”

Créditos Técnicos

Empresa Consultora: ***Piñera y Asociados Arquitectos, S.A. de C.V.***

Este documento fue elaborado por Piñera y Asociados Arquitectos S.A. de C.V. bajo contrato No. C-PRON-ROS-02-01-01, por encargo del 2º Ayuntamiento DE Playas De Rosarito, B.C., y el Consejo Consultivo de Desarrollo Económico de Playas de Rosarito, B.C. A.C., bajo la supervisión de la Dirección de Desarrollo Urbano de Playas de Rosarito.

Coordinación y Elaboración Técnica

Arq. V. Samuel Piñera Ramírez

Arq. José Luis Rodríguez Escoto

Arq. Mario Carranza Gaxiola.

Mc. Rosa María Avendaño Millán

Arq. Martín Fregoso

Arq. Carolina Díaz Sánchez

Arq. Yadira Romero Pérez

Arq. Alejandro José Peimbert Duarte

P. Arq. Laura Patricia López Fregoso

Edición y Graficación de documentos y planos

P. Arq. Abhril Aguirre Buckovecz.

P. Arq. Orlando Israel Ibarra Franco.

E. Arq. Santiago Iván Miranda Pelayo.

E.. Arq. Nancy Angélica Murrieta Ruiz.

E. Arq. Alejandro Oblea Orozco.

E. Arq. Héctor Enrique Favela Estrada.

C. Lizeth Orante León.