

FOLIO PNT: 021166824000144

TURNADA PARA SU ATENCIÓN A:	UNIDAD DE TRANSPARENCIA
FUNDAMENTO LEGAL:	REGLAMENTO INTERNO DE LA SIDURT.

SOLICITUD:

Por este medio me permito solicitar la siguiente información:

1. Documentos del Programa Regional de Desarrollo Urbano, Turístico y Ecológico del Corredor Costero TijuanaRosarito-Ensenada vigente.
2. Planos o mapas del Programa Regional de Desarrollo Urbano, Turístico y Ecológico del Corredor Costero TijuanaRosarito-Ensenada vigente.
3. Archivos shp y kmz del Programa Regional de Desarrollo Urbano, Turístico y Ecológico del Corredor Costero TijuanaRosarito-Ensenada vigente.

Sin otro particular, en espera que sea atendida en tiempo y forma mi solicitud, agradezco de antemano su atención.

RESPUESTA:

Estimada/o ciudadana/o, me permito saludarla/o esperando que se encuentre con bien y una vez analizada su solicitud, identificada bajo el número de Folio 021166824000144, se advierte que es competencia de la Unidad de Transparencia, la cual es la responsable de otorgar respuesta a la presente solicitud de acceso a la información, esto en apego a lo plasmado en el Reglamento Interno de la Secretaría de Infraestructura, Desarrollo Urbano y Reordenación Territorial del Estado de Baja California (SIDURT), el cual establece el ámbito de competencia de esta Secretaría.

1. Documentos del Programa Regional de Desarrollo Urbano, Turístico y Ecológico del Corredor Costero Tijuana Rosarito-Ensenada vigente.

Se adjunta documentos

2. Planos o mapas del Programa Regional de Desarrollo Urbano, Turístico y Ecológico del Corredor Costero Tijuana Rosarito-Ensenada vigente.

Se adjunta documentos

“2023, Año de la Concienciación sobre las personas con Trastorno del Espectro Autista”

FOLIO PNT: 021166824000144

3. Archivos shp y kmz del Programa Regional de Desarrollo Urbano, Turístico y Ecológico del Corredor Costero Tijuana Rosarito-Ensenada vigente.

Para generar los archivos shp y kmz debe comunicarse a la Dirección de Reordenación Territorial, al teléfono 353-558-10-62, para que le den la información necesaria para solicitar dichos archivos ya que estos generan un costo.

Sin otro particular por el momento, quedo de Usted para cualquier duda o aclaración al respecto.

Atentamente:

Unidad de Transparencia de la SIDURT

Correo electrónico: transparencia.sidurt@baja.gob.mx



SIDUE
BAJACALIFORNIA
SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA Y DESARROLLO URBANO

***Programa Regional
de Desarrollo Urbano,
Turístico y Ecológico del***

CORREDOR COSTERO

***Tijuana
Rosarito
Ensenada***



PRESENTACIÓN

El corredor costero es un territorio con atractivo natural y paisajístico por excelencia, la carretera escénica es un recorrido que descubre la belleza de la costa de Baja California, una ventana al mar para los bajacalifornianos y los visitantes que gustan de disfrutar la playa y la calidez mexicana para atender al turismo.

El concepto de territorio turístico natural propio de la costa, ha dado impulso a la economía y creado un polo de desarrollo turístico, que une a los municipios de Tijuana, Playas de Rosarito y Ensenada, en una zona con los componentes para conformar un complejo metropolitano sustentable de importancia internacional; las características escénicas con gran potencial para atraer el turismo local, nacional e internacional, han propiciado la conglomeración de las actividades económicas de la población en un cinturón estrechamente vinculado al mar. Los programas para la planeación y dotación de la infraestructura para su desarrollo, son un motor para impulsar las inversiones que progresivamente van consolidando la franja costera y pueden llevarla a convertirse en una metrópoli de progreso, es labor de los bajacalifornianos construirla con orden y belleza.

Dentro de estos factores que favorecen el impulso de la costa, está también su privilegiada ubicación en la mega región binacional que conforman los municipios de Tijuana, Playas de Rosarito y Ensenada, con influencia económica desde Los Angeles, San Diego y otras ciudades importantes de Estados Unidos de América. El crecimiento de la economía del Corredor se ha favorecido con el potencial marítimo y las actividades portuarias, recreativas, turísticas, pesqueras, científicas, de acuacultura, así como de infraestructura energética con instalaciones para el servicio estatal, nacional y de exportación internacional.

Es objetivo de este programa, la integración de la playa, el mar y el desarrollo metropolitano de la región, así como la identificación de las necesidades de infraestructura que requiere el corredor costero como parte de ésta mega región y promover las gestiones de inversión para su desarrollo sustentable, con el propósito de lograr la competitividad a nivel internacional; otro aspecto a resaltar, es que en la costa del Pacífico de Baja California se está conformando una Zona Metropolitana importante por su impacto socioeconómico y la población que se va asentando en el territorio.

Es de prioridad tener la visión del desarrollo regional binacional de este corredor costero, así como la definición de las estrategias y proyectos detonadores del desarrollo urbano para el mejoramiento de la calidad de vida de sus habitantes; la Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano promueve con este Programa el impulso para la zona costa, como oportunidad para continuar el fortalecimiento de Baja California, como entidad a la vanguardia en el desarrollo social y económico del país.

ING. MANUEL GUEVARA MORALES

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN

1.- ANTECEDENTES

- 1.1 OBJETIVOS DEL PROGRAMA
- 1.2 METODOLOGÍA DEL PROGRAMA
- 1.3 ASPECTOS RELEVANTES DEL COCOTREN 2001
- 1.4 FUNDAMENTACIÓN JURÍDICA
- 1.5 CONTEXTO DE PLANEACIÓN
- 1.6 ÁREA DE APLICACIÓN

2.- DIAGNOSTICO

- 2.1 ACTUALIZACIÓN DE LA REGIONALIZACIÓN
- 2.2 MEDIO FÍSICO NATURAL
- 2.3 FACTORES AMBIENTALES
- 2.4 INHIBIDORES SOCIALES
- 2.5 OCUPACIÓN DEL SUELO
- 2.6 INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS
- 2.7 MOVILIDAD REGIONAL
- 2.8 IMAGEN URBANA Y PAISAJE
- 2.9 DINÁMICA DEMOGRÁFICA
- 2.10 EL CORREDOR EN EL CONTEXTO ECONÓMICO ESTATAL
- 2.11 COMPORTAMIENTO ECONÓMICO Y TURISMO
- 2.12 SECTORES PRODUCTIVOS

3.- DIAGNOSTICO-PRONOSTICO INTEGRADO

- 3.1 TENDENCIAS URBANO-REGIONALES
- 3.2 ESCENARIO DE POBLACIÓN
- 3.3 ESTRUCTURA Y DINÁMICA URBANO REGIONAL
- 3.4 FORTALEZAS Y DEBILIDADES DEL COCOTREN

4.- ORDENAMIENTO TERRITORIAL

- 4.1 OBJETIVOS PARA EL DESARROLLO INTEGRAL DEL CORREDOR
- 4.2 APTITUD TERRITORIAL POR ACTIVIDAD PREDOMINANTE
- 4.3 POLÍTICAS DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL
- 4.4 ESTRATEGIA DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL
- 4.5 ZONIFICACIÓN Y ESTRUCTURA URBANO REGIONAL
- 4.6 PROYECTOS ESTRATÉGICOS
- 4.7 CRITERIOS DE DESARROLLO URBANO

5.- PROGRAMAS Y ACCIONES

- 5.1 PROGRAMAS Y CORRESPONSABILIDAD
- 5.2.- PROGRAMAS Y PROYECTOS ASOCIADOS

6.- INSTRUMENTOS DE GESTIÓN DEL PROGRAMA

6.1 INSTRUMENTOS ADMINISTRATIVOS

6.2 INSTRUMENTOS FINANCIEROS

7.- ANEXOS

7.1 LOCALIDADES POR ZONA EN EL COCOTREN

7.2 ÁREAS GEOSTADÍSTICAS BÁSICAS (AGEB) LOCALIDADES URBANAS DEL COCOTREN

7.3 MAPAS DESCRIPTIVOS

7.4 CARTOGRAFÍA

INTRODUCCIÓN

El Programa Regional de Desarrollo Urbano, Turístico y Ecológico del Corredor Costero Tijuana-Rosarito-Ensenada (COCOTREN), se publicó en el Periódico Oficial del Estado el 16 de noviembre de 2001, cuya estructura temática abarcó los aspectos urbano, turístico y ambiental, considerando una franja a lo largo de la costa de aproximadamente 5 km de ancho, con algunas secciones de 10 km terrestres. La iniciativa de la actualización del Programa se fundamenta en la necesidad del Ordenamiento Territorial de la Zona Costa del Estado, ampliando los alcances técnicos para vincular el desarrollo turístico con las actividades económicas, de manera de propiciar la integración del desarrollo de los centros de población, las localidades dispersas y de los centros turísticos con una visión metropolitana de la zona costa del Estado; también se fortalece la planeación regional del corredor costero, promoviendo la coordinación de las autoridades de los Municipios de Tijuana, Playas de Rosarito y Ensenada para la aplicación del Programa Regional. En la elaboración del programa se actualizan las estrategias y lineamientos de los planes y programas vigentes como el Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018, el Programa Sectorial de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano 2013-2018, el Programa de Ordenamiento Ecológico General del Territorio, el Plan Estatal de Desarrollo 2014-2019, el Plan Estratégico de Baja California 2013-2019, el Plan Estatal de Desarrollo Urbano 2009-2013, el Programa de Ordenamiento Ecológico de Baja California (2014), los Programas de Desarrollo Urbano de los Centros de Población de Tijuana, Playas de Rosarito, Primo Tapia y Ensenada, así como los Programas Parciales de Desarrollo Urbano vigentes en los centros de población mencionados; se considera también, la Estrategia Nacional de Energía 2013-2017, el Programa de Obras e Inversiones del Sector Eléctrico 2012-2026 y el Programa Sectorial de Energía 2013-2018.

La actualización del Programa se orienta a dar respuesta a la dinámica actual y tendencial del corredor, en el que se han generado proyectos de infraestructura regional, energética y de servicios, como centrales de generación eléctrica, plantas de almacenamiento, procesamiento y distribución de hidrocarburos, conformando una mezcla de usos que requieren la aplicación de políticas de ordenamiento territorial con una visión de largo plazo.

La singular belleza escénica del Corredor y su cercanía a la frontera con Estados Unidos ha motivado un intenso interés y especulación por la ocupación del espacio de frente de mar para desarrollos turísticos inmobiliarios, es un territorio caracterizado por una heterogénea mezcla de distintos niveles de urbanización, superficies baldías y proyectos iniciados.

Bajo este escenario, se busca armonizar la vocación del territorio con las demandas actuales y regionales de una manera ordenada y equilibrada, sin comprometer la calidad de los ecosistemas, con políticas de ordenamiento territorial dirigidas al desarrollo sustentable del Corredor.

1.- ANTECEDENTES

1.1.- OBJETIVOS DEL PROGRAMA

OBJETIVO GENERAL

Formular la estrategia de ordenamiento territorial para el corredor costero con base en la aptitud de la zona, con una visión regional de largo plazo, que integre de manera armónica el desarrollo urbano y el ambiente, que coadyuve al desarrollo económico considerando las capacidades sociales e institucionales locales y las oportunidades de posicionamiento económico regional con principios de desarrollo sustentable.

OBJETIVOS PARTICULARES

- Fortalecer el Sistema de Ciudades del corredor de manera integral mediante una estructura vial regional eficiente y un sistema de transporte metropolitano de acuerdo con la dinámica del corredor.
- Identificar e Impulsar las zonas homogéneas del Corredor por aptitud territorial y potencial de desarrollo económico.
- Implementar instrumentos de administración urbana y políticas públicas de carácter metropolitano para orientar adecuadamente el desarrollo del corredor dentro de una visión de desarrollo sustentable.
- Generar estrategias de desarrollo integral de mejoramiento de la calidad de vida de las zonas marginadas.
- Identificar las adecuaciones necesarias a las leyes y reglamentos de orden municipal y estatal para la implementación del Programa.
- Promover la normatividad para el desarrollo del Corredor Costero que aproveche de manera sustentable los recursos naturales.
- Promover los proyectos de infraestructura regional, energética y de servicios que impulsen el desarrollo económico.
- Establecer los criterios de desarrollo urbano que regulen la ocupación y las demandas de suelo, de acuerdo con la aptitud del COCOTREN y el marco normativo existente.
- Establecer los criterios de desarrollo urbano en las zonas de infraestructura regional, energética y de servicios, regulando la compatibilidad de usos de suelo.
- Promover la inversión en obras de infraestructura de agua potable, de comunicaciones y equipamiento regional, con proyectos estratégicos para el desarrollo sustentable.
- Promover la calidad de la imagen en los desarrollos urbanos, integrada al atractivo del paisaje natural y escénico turístico del corredor.
- Incentivar el desarrollo integral de la zona con la participación de las Asociaciones público-privadas.
- Promover la elaboración de los programas de planeación y administración del Corredor Costero con un enfoque integral, mediante un proceso participativo de cooperación intermunicipal, con visión que considere el ámbito regional metropolitano, la costa y el medio marítimo.

1.2.- METODOLOGÍA DEL PROGRAMA

El Programa del Corredor Costero publicado en 2001 es de los primeros en materia de ordenamiento territorial en el país, incluyó la digitalización y sistematización de la regionalización a partir de las características geomorfológicas según lo establecido en el Manual de Ordenamiento Ecológico del Territorio de SEDUE (1988), tomando en cuenta los lineamientos de la metodología requerida por la SEMARNAT con modificaciones para la costa, especialmente para el sistema marino y algunos criterios de Cendrero y Díaz Terán (1982).

La sistematización de la regionalización asignó una ficha de caracterización a cada unidad ambiental identificada, con información biofísica y social; el proceso de evaluación de las capacidades de desarrollo se realizó a través de la consulta a expertos y funcionarios públicos de la región, para definir los criterios de valoración y ponderación de cinco tipologías de usos de suelo: Urbano de alta densidad, Turístico de Alta Densidad, Urbano de Baja Densidad, (urbano-suburbano), Turístico de Baja Densidad y de Protección (Protección con Uso Activo y Protección con Uso Pasivo). El Modelo de Ordenamiento Territorial del Programa de 2001 asignó la capacidad de uso del suelo a cada una de las 26 Unidades de Gestión Ambiental (UGA) y a las 7 zonas homogéneas.

En la situación actual del corredor se observa que en lo general se mantienen las tendencias de desarrollo identificadas en el Programa anterior. En los centros urbanos se ha mejorado la dotación de los servicios, se han consolidado actividades económicas y particularmente, se están promoviendo inversiones en infraestructura energética y de servicios. Es necesario señalar la importancia de atender la continua demanda de servicios, normar y regular las tendencias inadecuadas de crecimiento de las áreas urbanas en zonas carentes de servicio y de topografía accidentada; éste programa se dirige a presentar una visión integral del corredor para su desarrollo regional económico, con base en el potencial marino que favorece el desarrollo urbano de la costa, tanto el aprovechamiento como el cuidado del escenario paisajístico natural y la promoción de las actividades económicas que lleven a posicionar el corredor costero a nivel internacional. Por problemas de estabilidad del terreno, se presentó una emergencia urbana en el deslave de la carretera escénica, en la que se realizan obras para su reparación y es prioritario realizar acciones inmediatas para mantener la adecuada comunicación entre Tijuana y Ensenada, así como la atención a largo plazo a los riesgos en la zona de deslizamiento del terreno en ésta carretera.

En el presente Programa con la experiencia en la aplicación del Programa de 2001, se retoma la información de las fichas de las unidades ambientales identificadas y considerando las políticas del Programa de Ordenamiento Ecológico publicado en 2014, así como los análisis del Plan Estatal de Desarrollo Urbano publicado en 2010, se analizan las características de las Unidades de Gestión Ambiental. Para la estrategia de ordenamiento territorial, se subdividen éstas unidades (UGA) de acuerdo con los usos actuales del suelo y los límites físicos, principalmente la carretera escénica como límite físico apreciándose un proceso de consolidación urbana hacia el poniente de la carretera, principalmente de desarrollos turísticos por el aprovechamiento de la costa y las vistas al

mar, diferente a la dispersión de los asentamientos humanos hacia el oriente de la carretera; de ésta subdivisión de las Unidades de Gestión Ambiental con el propósito del análisis particular de su caracterización para la propuesta en la estrategia de ordenamiento territorial, resultan 48 Unidades denominadas de Gestión Territorial.

La propuesta metodológica es congruente con el modelo del COCOTREN vigente y se organiza a través de seis fases: 1) Organización, 2) Descripción, 3) Diagnóstico 4) Diagnóstico-Pronóstico Integrado, 5) Estrategia de Ordenamiento Territorial; y 6) Programa de acciones, proyectos estratégicos y los instrumentos de gestión e Instrumentación del Programa.

En el apartado de Anexos, se incluyen los indicadores que caracterizan al corredor costero.

1.3.- ASPECTOS RELEVANTES DEL PROGRAMA DEL CORREDOR COSTERO TIJUANA, ROSARITO, ENSENADA 2001.

CONDICIONANTES DE DESARROLLO OBSERVADAS POR EL PROGRAMA DEL COCOTREN 2001

El programa identificó las condiciones para el desarrollo en materia urbana, turística y de preservación de áreas naturales, las condiciones de desarrollo identificadas prácticamente se han mantenido constantes, con la excepción del mejoramiento en la dotación de servicios en las principales áreas urbanas. Sin embargo, en lo relativo a los problemas de tenencia del suelo, la tendencia de crecimiento en área urbanas, la creciente demanda de recursos, el aumento de los problemas por contaminación y la falta de visión de desarrollo para el corredor, son temas que muestran una tendencia a reducir la competitividad económica y la calidad de vida en el corredor.

- Crecimiento ocupación turística 1993-1999: 12.7% (28 hectáreas anuales).
- Porcentaje de superficie desocupada 1999: 70%.
- Porcentaje de usos urbanos 1999: 16.6%.
- Porcentaje de uso agrícola 1999: 11.1%.
- Porcentaje de uso turístico 1999: 2.4%.
- Disminución del suelo agrícola 1993-1999: 388 hectáreas.
- Superficie natural que cambio a uso urbano y/o turístico entre 1993-1999: 1,416.85 hectáreas.
- Superficie ejidal a 1999: 23,510.5 hectáreas (38%).
- Porcentaje de la superficie del corredor sin certeza en la tenencia: 42%.
- Superficie de propiedad federal: 6.16 hectáreas.
- Número de ocupantes de ZOFEMAT en los municipios de Tijuana, Rosarito y Ensenada: 1123 ocupantes.
- Porcentaje de usuarios de ZOFEMAT en municipios del COCOTREN en relación al total estatal en 1999: 84%.
- Proporción de usuarios irregulares de ZOFEMAT en municipios del COCOTREN: 91%.
- Demanda estimada de suelo urbano anual al 2015: 295 hectáreas.

-
- Demanda estimada de suelo turístico anual al 2016: 50 hectáreas.

Infraestructura:

- Volumen de agua aportado por las fuentes de abastecimiento de las localidades ligadas al COCOTREN en 1999: 9'777,362 m3.
- Número de acueductos funcionando en la región (incluyendo el Río Colorado-Tijuana): 7.
- Capacidad de conducción de los acueductos: 8,675 lps.
- Consumo de agua estimada para uso doméstico a 1999: 16'333,384 m3.
- Consumo de agua estimada para uso turístico a 1999: 2'987,070 m3.
- Balance de agua al 2010: subestimación de la demanda de acuerdo al análisis por zonas.
- Cobertura de drenaje en área urbana de Tijuana y Playas de Rosarito en 1998: 60.7%.
- Cobertura de drenaje en área urbana de Ensenada en 1998: 76%.
- Cobertura de energía eléctrica en Tijuana en 2013: 99.76%.
- Cobertura de energía eléctrica en Playas de Rosarito en 2013: 95.90%.
- Cobertura de energía eléctrica en Ensenada en 2013: 98.02%.

Enlaces y Transporte Público:

- Aforo en carretera cuota Tijuana-Ensenada 1996: 8.5 millones.
- Cruces fronterizos en auto hacia el norte en 1995: 27'323,722 autos.
- Cruces fronterizos en autobús hacia el norte en 1995: 698,692 autos.
- Número de pasajeros movilizados por el aeropuerto de Tijuana en 1996: 1.4 millones.
- Numero de cruceros que arribaron a Ensenada en 1996: 229.
- Cantidad de TEU movilizados en el puerto de Ensenada en 1999: 20,000.
- Número de unidades de transporte público en Tijuana: 7,969.
- Número de taxis en Rosarito: 420.
- Número de rutas de taxis en Rosarito: 17.
- Número de rutas de taxis entre Tijuana y Rosarito: 5.
- Número de rutas de taxis entre Rosarito y La Misión: 1.
- Número de rutas de taxis entre Rosarito y Ensenada: 1.

Equipamiento:

- Número de hospitales y clínicas en Playas de Tijuana: 10.
- Número de hospitales y clínicas en Ensenada: 27.
- Número de hospitales y clínicas en Playas de Rosarito: 17.
- Número de aulas por nivel escolar: se contabilizan para Playas de Tijuana, Playas de Rosarito y Ensenada.
- Instalaciones deportivas en Rosarito: se enumeran parques, unidades deportivas, campos deportivos, etc.

- Equipamiento cultural: Tijuana una casa de la cultura; Rosarito 4 bibliotecas; Ensenada 4 bibliotecas, un museo, un teatro, una casa de la cultura.

De acuerdo a esta revisión de indicadores es posible observar algunas limitantes en cuanto a la comprensión de las condiciones del corredor que se consideraron como temas de la presente actualización:

- a) Se hace necesario identificar indicadores que muestren las condiciones de los aspectos naturales del corredor, en el plano territorial y marítimo. Los indicadores que resulten serán fundamentales para el monitoreo de la depreciación de los recursos y el impacto que el desarrollo urbano está generando.
- b) Se hace necesario incorporar datos socioeconómicos y de capacidades (educación, organización) de la población para determinar las condiciones de bienestar y de oportunidad de los residentes.
- c) Los indicadores económicos profundizaron en la descripción del inventario turístico y no alcanzan a identificar una relación con la dinámica económica regional y el resto de las actividades productivas del corredor.
- d) Los aspectos territoriales son los más completos, sin embargo la información sobre la tenencia y la ocupación de la ZOFEMAT debe estar ligada al área de estudio del COCOTREN.
- e) La información de infraestructura debe estar referida a la identificación de capacidades y demandas en cada rubro. En este caso el tema de agua potable se maneja con mayor detalle que el resto de los componentes. La relación de la dotación de drenaje sanitario y tratamiento deberá relacionarse con el deterioro del medio marino.
- f) La información sobre transporte no arroja problemas medibles y los datos de transporte son descriptivos y no permiten identificar problemas en estos rubros.
- g) La descripción de los elementos de equipamiento se limita al análisis cuantitativo.

En síntesis el Programa del COCOTREN de 2001 identifica que es importante considerar para el desarrollo regional las condicionantes urbanas regionales mostradas en el siguiente cuadro:

TABLA 1.1.RESUMEN DE LAS CONDICIONANTES IDENTIFICADAS EN EL PROGRAMA DE 2001.

RESUMEN DE LAS CONDICIONANTES IDENTIFICADAS EN EL PROGRAMA DE 2001.
URBANAS
Altas tasas de crecimiento demográfico, tendencias de concentración en tres localidades.
Altas expectativas de empleo en zonas con mayor crecimiento demográfico.
Incertidumbre en la tenencia de la tierra (ejidal, privada, pequeña propiedad, ZOFEMAT).
Crecimiento urbano fuera del control de las autoridades locales.
Crecimiento en necesidades de vivienda para cubrir déficit existente y la generada por crecimiento poblacional adicional.
Déficit en equipamiento básico (drenaje, electricidad, agua potable en vivienda, áreas recreativas, espacios culturales).
Demanda creciente de agua potable residencial, comercial e industrial.

RESUMEN DE LAS CONDICIONANTES IDENTIFICADAS EN EL PROGRAMA DE 2001.
Contaminación por emisiones al aire y descargas en arroyos y océano.
Riesgos a desastres naturales y antropogénicos.
Asentamientos humanos en zonas no aptas o de alto riesgo.
TURISTICAS
Incertidumbre en la tenencia de la tierra.
Limitada oferta de agua para las necesidades de la actividad turística.
Desincentivos para la inversión derivada de la incertidumbre en la tenencia.
Incertidumbre en la definición de jurisdicciones administrativas sobre el suelo (ZOFEMAT, Estatal, Municipal) con uso turístico en zonas costeras.
Ausencia de una imagen que identifique y posicione al COCOTEN como destino único turístico al nivel regional, nacional, y sobre todo en el mercado internacional (Estados Unidos, Canadá, Asia, Europa).
Escasa diversificación de la oferta y atractivos turísticos (naturales, culturales, históricos, artísticos, actividades programadas).
Desaprovechamiento de atractivos y potenciales turísticos y recreativos en las zonas rurales dentro del corredor y en zonas aledañas a éste (Valle de Guadalupe, Valle de las Palmas, zonas rurales de Playas de Rosarito).
Ausencia de posicionamiento de los potenciales turísticos, comerciales, pesqueros, agroindustriales de la zona. Necesidad de identificar y poner en valor las ventajas competitivas del corredor.
Diseñar programas promocionales orientados a segmentos específicos de mercado (mexicoamericano, retirados, turismo familiar, ecoturismo, turismo social, turismo rural, turismo náutico, etc.).
Ausencia de imagen urbana definida para localidades-destino (Playas de Rosarito, Puerto Nuevo-Popotla) en función de los recursos y atractivos turísticos más importantes.
PARA LA PROTECCION DE AREAS NATURALES
Ausencia de una estrategia que visualice la protección de áreas naturales específicas como una ventaja potencial adicional para el aprovechamiento de los recursos y atractivos turísticos manteniendo la singularidad natural como un factor de valorización regional.
Incertidumbre en la tenencia de la tierra.
Falta de programas específicos de desarrollo en zonas rurales para el aprovechamiento y protección de áreas naturales en un esquema de apoyo a microempresarios turísticos rurales
Escasa participación de la comunidad en programas de protección.

En materia de ordenamiento territorial, el Programa del Corredor Costero de 2001 estableció la normatividad en la ocupación del suelo, destacando los siguientes aspectos, como instrumento de planeación regional:

- El programa permitió ordenar la estrategia de desarrollo energético en el corredor, al designar zonas específicas para la instalación de ese tipo de infraestructura.
- El modelo de ordenamiento territorial a nivel de políticas ambientales limita la aplicación de estrategias concretas que conduzcan al logro de la visión del corredor. En la práctica fue útil la generación del sistema de información geográfica a nivel de unidad ambiental, ya que permitió realizar consultas más detalladas para dictaminar la viabilidad de determinados proyectos.

-
- El programa avanzó en la definición de usos de suelo genéricos por unidad de gestión territorial. Sin embargo, el nivel de detalle de los proyectos costeros requiere instrumentos normativos más precisos. Las unidades de gestión entre Playas de Rosarito y Ensenada fueron sometidas a fuertes presiones de desarrollo que complicó la administración urbana municipal ante la generalidad del programa regional.
 - Se mantiene la irregularidad de la tenencia de la tierra y la indefinición de la ZOFEMAT y sus procesos de captación de recursos.

En materia de gestión e instrumentación, las principales limitantes en el Programa publicado en 2001, estuvieron en el seguimiento para la operación y aplicación de las estrategias urbano-regionales, destacando las siguientes:

- La propuesta de un Consejo para el seguimiento del programa fue una aportación. Sin embargo, no hubo un seguimiento real ante la falta de precisión en la forma de operación del organismo.
- En la práctica, la escala regional del programa limitaba la administración urbana de las áreas fuera de los centros de población.
- El programa estableció las bases para el ordenamiento territorial del corredor. Sin embargo, desde el punto de vista estratégico, no generó una visión regional y líneas de acción claras para la implementación de estrategias y proyectos.
- No hubo propuesta financiera del programa. La implementación de un programa regional depende de la identificación de fuentes de financiamiento y sus fórmulas de operación ligadas a la programación de las acciones.
- La incorporación de la administración de la ZOFEMAT como proceso de gestión coordinada y fuente de ingresos deberá ser una de las estrategias del nuevo programa.

1.4.- FUNDAMENTACION JURÍDICA

Las disposiciones jurídicas que sustentan el ordenamiento territorial de los asentamientos humanos y la elaboración e implementación de este programa regional, se encuentran contenidas en instrumentos legales de los ámbitos Federal, Estatal y Municipal:

Ámbito Federal

- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.
- Ley General de Asentamientos Humanos.
- Ley General del Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente.
- Ley General de Turismo.
- Ley de Desarrollo Rural Sustentable.
- Ley de Puertos.
- Ley de Vivienda.
- Ley Federal del Mar.
- Ley Federal sobre Monumentos y Zonas Arqueológicas, Artísticas e Históricas.

-
- Ley General de Pesca y Acuacultura Sustentables.
 - Reglamento para el uso y Aprovechamiento del Mar Territorial, Vías Navegables, Playas, Zona Federal Marítimo Terrestre y Terrenos Ganados al Mar.

Ámbito Estatal

- Ley de Planeación para el Estado de Baja California.
- Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Baja California.
- Ley de Zonas Metropolitanas del Estado de Baja California.
- Ley de Protección al Ambiente para el Estado de Baja California.
- Ley de Turismo del Estado de Baja California.
- Ley de Fomento a la Competitividad y Desarrollo Económico para el Estado de Baja California.
- Ley de Pesca y Acuacultura Sustentables para el Estado de Baja California.
- Ley Sobre el Régimen de Propiedad en Condominio de Inmuebles para el Estado Libre y Soberano de Baja California.
- Reglamento de Fraccionamientos del Estado de Baja California.
- Reglamento de Ordenación Urbanística para los Desarrollos Turísticos en el estado de Baja California.

Ámbito Municipal

- Reglamento Municipal para la Protección del Medio Ambiente de los Municipios de Tijuana, Playas de Rosarito y Ensenada.
- Reglamento de la Ley de Edificaciones para los Municipios de Tijuana, Playas de Rosarito y Ensenada.
- Reglamento de Imagen Urbana de la los Municipios de Tijuana, Playas de Rosarito y Ensenada.

ÁMBITO FEDERAL

La ***Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos*** en el artículo 27 designa a la Nación como la responsable de imponer las medidas para "ordenar los asentamientos humanos y establecer adecuadas provisiones, usos, reservas y destinos de tierras, aguas y bosques, a efecto de ejecutar obras públicas, de planear y regular la fundación, conservación, mejoramiento y crecimiento de los centros de población; para preservar y restaurar el equilibrio ecológico". En el artículo 73 se faculta al Congreso de la Unión para expedir leyes que promuevan la coordinación de los tres órdenes de gobierno en materia de asentamientos humanos, respetando su respectiva competencia. En el artículo 115 Constitucional se faculta a los Municipios para formular, aprobar y administrar la zonificación y planes de desarrollo urbano municipal, participar en la creación y administración de sus reservas territoriales, controlar y vigilar la utilización del suelo; intervenir en la regularización de la tenencia de la tierra urbana; otorgar licencias y permisos para construcciones y participar en la creación y administración de zonas de reserva ecológica; para llevar a cabo lo antes señalado, los municipios pueden formular los reglamentos y las disposiciones administrativas necesarias.

La **Ley General de Asentamientos Humanos** establece la concurrencia de la Federación, de las entidades federativas y de los municipios, para la ordenación y regulación de los asentamientos humanos en el territorio nacional, así como el fomento para la coordinación y la concertación de acciones e inversiones entre los sectores público, social y privado para el desarrollo urbano, regional y la vivienda.

La **Ley General de Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente** se refiere a la preservación y restauración del equilibrio ecológico, así como a la protección al ambiente, en el territorio nacional y las zonas sobre las que la nación ejerce su soberanía y jurisdicción. Considera de utilidad pública el ordenamiento ecológico, el establecimiento, protección y preservación de las áreas naturales protegidas y de las zonas de restauración ecológica. Faculta a la federación, los estados y el Distrito Federal para diseñar, desarrollar y aplicar instrumentos económicos que incentiven el cumplimiento de los objetivos de la política ambiental.

La **Ley General de Turismo** establece las bases para la política, planeación y programación en todo el territorio nacional de la actividad turística y las bases de coordinación de los tres órdenes de gobierno para instrumentarla. Observa las actividades turísticas como aquellas que realizan las personas durante sus viajes y estancias temporales en lugares distintos al de su entorno habitual, con fines de ocio y otros motivos. Considera la actividad turística como una prioridad nacional bajo el enfoque social y económico ya que genera desarrollo regional. Establece las bases para la incorporación de cadenas productivas a la actividad turística y el ordenamiento turístico del territorio.

La **Ley de Desarrollo Rural Sustentable** promueve el desarrollo rural sustentable del país, propicia un medio ambiente adecuado y promueve la equidad y el bienestar de la población rural. Las acciones de desarrollo rural sustentable que efectúe el Estado, atenderán de manera diferenciada y prioritaria a las regiones y zonas con mayor rezago social y económico, mediante el impulso a las actividades del medio rural, el incremento a la inversión productiva, el fomento a la diversificación de oportunidades de empleo e ingreso y la promoción de vínculos entre los ámbitos rural y urbano para facilitar a los agentes de la sociedad rural el acceso a los apoyos que requiere su actividad productiva, así como a los servicios para su bienestar.

La **Ley de Puertos** tiene por objeto regular los puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias, su construcción, uso, aprovechamiento, explotación, operación y formas de administración, así como la prestación de los servicios portuarios. Establece el funcionamiento de las Administraciones portuarias integrales (API) como una entidad autónoma en su gestión operativa y financiera a través de la concesión para el uso, aprovechamiento y explotación de los bienes y la prestación de los servicios respectivos.

La **Ley de Vivienda** tienen por objeto establecer y regular la política nacional, los programas, los instrumentos y apoyos para que toda familia pueda disfrutar de vivienda digna y decorosa. Establece las condiciones para asegurar la calidad y sustentabilidad de la vivienda en el país, debiéndose observar los lineamientos que en materia de equipamiento, infraestructura y vinculación con el entorno establezca la Secretaría de Desarrollo Social.

La **Ley Federal del Mar** rige las zonas marítimas que forman parte del territorio nacional y sobre aquellas que tiene soberanía, jurisdicciones y otros derechos, estas incluyen: el mar territorial, las aguas marinas interiores, la zona contigua, la zona económica exclusiva y la plataforma continental y las plataformas insulares. Las actividades observadas por esta ley se refieren al aprovechamiento económico del mar inclusive la utilización de minerales disueltos en sus aguas, la producción de energía eléctrica o térmica derivada de las mismas, de las corrientes y de los vientos, la captación de energía solar en el mar, el desarrollo de la zona costera, la maricultura, el establecimiento de parques marinos nacionales, la promoción de la recreación y el turismo y el establecimiento de comunidades pesqueras; la protección y preservación del medio marino, la prevención de su contaminación y la realización de actividades de investigación científica.

La **Ley Federal sobre Monumentos y Zonas Arqueológicas, Artísticas e Históricas** se refiere a la investigación, protección, conservación, restauración y recuperación de los monumentos arqueológicos, artísticos e históricos y de las zonas de monumentos. En las zonas de monumentos y en el interior y exterior de éstos, todo anuncio, aviso, carteles; las cocheras, sitios de vehículos, expendios de gasolina o lubricantes; los postes e hilos telegráficos y telefónicos, transformadores y conductores de energía eléctrica, e instalaciones de alumbrados; así como los kioscos, templete, puestos o cualesquiera otras construcciones permanentes o provisionales, se sujetarán a las disposiciones que al respecto fije esta Ley y su Reglamento.

La **Ley General de Pesca y Acuicultura Sustentables** tiene por objeto regular, fomentar y administrar el aprovechamiento de los recursos pesqueros y acuícolas en el territorio nacional y las zonas sobre las que la nación ejerce su soberanía y jurisdicción. Tiene como objetivos el ordenar, fomentar y regular el manejo integral y el aprovechamiento sustentable de la pesca y la acuicultura, considerando los aspectos sociales, tecnológicos, productivos, biológicos y ambientales; promover el mejoramiento de la calidad de vida de los pescadores y acuicultores del país a través de los programas que se instrumenten para el sector pesquero y acuícola; Establecer las bases y los mecanismos de coordinación entre las autoridades de la Federación, las entidades federativas y los municipios, para el mejor cumplimiento del objeto de esta Ley. Crea el Fondo Mexicano para el Desarrollo Pesquero y Acuícola PROMAR como el instrumento para promover la creación y operación de esquemas de financiamiento para la conservación, incremento y aprovechamiento sustentable de los recursos pesqueros y acuícolas, la investigación, el desarrollo y transferencia de tecnología.

El **Reglamento para el Uso y Aprovechamiento del Mar Territorial, Vías Navegables, Playas, Zona Federal Marítimo Terrestre y Terrenos Ganados al Mar** tiene por objeto proveer en la esfera

administrativa, el cumplimiento de las Leyes Generales de Bienes Nacionales, de Navegación y Comercio Marítimos y de Vías Generales de Comunicación en lo que se refiere al uso, aprovechamiento, control, administración, inspección y vigilancia de las playas, zona federal marítimo terrestre y terrenos ganados al mar o de cualquier depósito que se forme con aguas marítimas y de los bienes que formen parte de los recintos portuarios que estén destinados para instalaciones y obras marítimo portuarias.

ÁMBITO ESTATAL

La **Ley de Planeación para el Estado de Baja California** establece las bases para integrar y operar los órganos que forman parte del Sistema Estatal de Planeación del Desarrollo del Estado de Baja California, así como las bases para la elaboración de los planes estratégicos y de desarrollo en el estado. Establece las responsabilidades en materia de planeación para las dependencias estatales y para los ayuntamientos; determina que el programa de ámbito regional es un Instrumento que incluye los proyectos y acciones que abarcan la territorialidad de dos o más Municipios o subregional que atiende un área específica de territorio municipal, mismos que son considerados prioritarios o estratégicos, en función de los objetivos y las líneas de acción fijados en los planes, siendo estos programas Estatales o Municipales, respectivamente.

La **Ley de Desarrollo Urbano del Estado** señala que *“todas las acciones de urbanización que propicien la transferencia de suelo rural a urbano, las fusiones, subdivisiones y fraccionamiento de terrenos, los cambios en la utilización de éstos y todas las obras de urbanización y edificación que se realicen en la Entidad, estarán regidas por las disposiciones de esta ley, teniendo carácter de obligatoriedad tanto para los organismos públicos como para los particulares”*. Establece que se deben fijar las normas mediante las cuales el Gobierno del Estado y los Municipios desempeñarán sus funciones para zonificar el territorio y determinar las correspondientes provisiones, usos, destinos de áreas y predios; que la ordenación y regulación de los asentamientos humanos en el Estado buscará mejorar las condiciones de vida de la población urbana y rural a través del aprovechamiento responsable de los recursos, con lo cual se logrará una distribución equitativa de la riqueza y una distribución equilibrada y sustentable de los centros de población en los municipios, la dotación adecuada de infraestructura, equipamiento, servicios urbanos, y la conservación y mejoramiento del ambiente en los asentamientos humanos. Asigna las responsabilidades en materia de planeación y ordenamiento del territorio y determina el esquema de coordinación y el contenido para la elaboración de los programas regionales de desarrollo urbano.

La **Ley de Zonas Metropolitanas del Estado de Baja California** establece las bases generales de la planeación estratégica para fomentar el desarrollo armónico y sustentable, así como la adecuada coordinación entre los diferentes órdenes de gobierno que interactúan en las zonas metropolitanas de Baja California.

La ***Ley del Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente del Estado de Baja California***, señala que el ordenamiento ecológico del estado y los municipios es de utilidad pública; se establecen las autoridades en materia de Ecología en el Estado y las atribuciones en materia de conservación ecológica y protección al ambiente del ejecutivo del Estado y los Ayuntamientos. Especifica que para la planeación y promoción del desarrollo estatal se respetarán los criterios ecológicos establecidos en esta Ley y demás disposiciones emitidas.

La ***Ley de Turismo del Estado de Baja California*** establece las bases para la planeación de las actividades turísticas; así como para la creación, conservación, mejoramiento, protección y aprovechamiento de los recursos y atractivos turísticos del estado. Determina que la SECTURE propondrá al Ejecutivo del Estado las zonas de desarrollo turístico prioritario, para que se remitan las declaratorias para el uso del suelo turístico, con la finalidad de crear, conservar o ampliar centros de desarrollo turístico prioritario, así como la creación de centros para el turismo social, con apego a las leyes correspondientes. El artículo 24 señala que podrán ser consideradas como zonas de desarrollo turístico prioritario todas aquéllas que por sus características naturales, históricas o culturales constituyan un atractivo turístico.

La ***Ley de Fomento a la Competitividad y Desarrollo Económico para el Estado de Baja California*** promueve el desarrollo económico equilibrado teniendo en cuenta la importancia del cuidado del impacto ecológico que representa la actividad económica. Determina incentivos económicos y fiscales que tienen por objeto atraer a los inversionistas para que se establezcan en las áreas y zonas geográficas que se consideren prioritarias conforme a los Planes de Desarrollo Urbano Estatal y Municipal, los estudios de vocaciones regionales y demás estudios que muestren la viabilidad de desarrollar ciertas regiones de la Entidad.

La ***Ley de Pesca y Acuicultura Sustentables para el Estado de Baja California*** tiene por objeto regular el ejercicio de las atribuciones que en materia de pesca y acuicultura le competen al Estado y sus Municipios bajo el principio de concurrencia. Establece las bases para promover la organización y capacidad de los pescadores y acuicultores del estado; Apoyar y facilitar la investigación científica y tecnológica en materia de acuicultura y pesca; Determinar la integración y funcionamiento del Consejo Estatal de Pesca y Acuicultura; Procurar y promover que a las comunidades y pueblos indígenas, se les respete su derecho preferente sobre los recursos pesqueros y acuícolas de los lugares que ocupen y habiten; La coordinación entre las distintas dependencias y organismos de la administración pública federal, estatal y municipal, así como la participación de los productores pesqueros y acuícolas de la Entidad.

La ***Ley Sobre el Régimen de Propiedad en Condominio de Inmuebles para el Estado Libre y Soberano de Baja California*** tienen por objeto regular la constitución, modificación, tiene por objeto regular la constitución, modificación, organización, funcionamiento, administración y terminación del régimen de propiedad en condominio.

El ***Reglamento de Fraccionamientos del Estado de Baja California*** norma todas las Leyes, Decretos, Acuerdos, disposiciones, normas, especificaciones, proyectos tipo, Planes Reguladores y todo lo relativo a urbanizaciones, construcciones, planeación, servicios de agua y saneamiento, de uso de la tierra, debiendo sujetarse al mismo todos los fraccionamientos ya sean públicos o privados que se ejecuten dentro de los terrenos de propiedad pública o privada.

El ***Reglamento de Ordenación Urbanística para los Desarrollos Turísticos en el Estado de Baja California*** tiene por objeto la ordenación urbanística en el Estado Libre y Soberano de la Baja California y sólo es aplicable a aquellos desarrollos que tengan por objeto presentar una oferta turística, en cualquiera de sus ramas. La reglamentación urbanística se refiere al proyecto urbanístico, el régimen urbanístico del suelo y las especificaciones y disposiciones complementarias.

ÁMBITO MUNICIPAL

El ***Reglamento Municipal para la Protección del Medio Ambiente de los Municipios de Tijuana, Playas de Rosarito y Ensenada*** tienen por objeto el ordenamiento relativo a la preservación, conservación y restauración del equilibrio ecológico y la protección al ambiente en el ámbito de las facultades municipales.

El ***Reglamento de la Ley de Edificaciones para los Municipios de Tijuana, Playas de Rosarito y Ensenada, Baja California*** definen criterios para la aplicación de la Ley de Edificaciones del Estado de Baja California, estableciéndose como Autoridad competente para la aplicación de la Ley y el presente Reglamento los Municipios. Rige todas las edificaciones e instalaciones, ya sean terminadas o en proceso, uso, desuso o en demolición localizadas en cualquier predio público, privado, ejidal, comunal o en zona federal de los Municipios de Baja California.

El ***Reglamento de Imagen Urbana de los Municipios de Tijuana, Playas de Rosarito y Ensenada*** tienen por objeto proteger y mejorar la imagen urbana en los respectivos municipios, cuyo patrimonio urbano de gran valor y potencial turístico representa un importante polo de desarrollo económico.

1.5.- CONTEXTO DE PLANEACIÓN

Los instrumentos de ordenamiento y regulación del Sistema Nacional de Planeación Democrática de orden nacional, estatal y municipal que aplican para el Programa del Corredor Costero Tijuana-Rosarito-Ensenada son los siguientes:

Ámbito Federal:

- Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018.
- Programa Nacional de Desarrollo Urbano 2014-2018.
- Programa Sectorial de Desarrollo Agrario, Territorial, y Urbano 2013-2018.

-
- Programa de Ordenamiento Ecológico General del Territorio.
 - Programa Sectorial de Medio Ambiente y Recursos Naturales 2013-2018.
 - Plan Nacional de Infraestructura 2014-2018.
 - Programa Sectorial de Turismo 2013-2018.
 - Programa Regional de Desarrollo Urbano, Turístico del Corredor Tijuana-Rosarito-Ensenada, Baja California 2006 (FONATUR).

Ámbito Estatal:

- Plan Estratégico de Baja California 2013-2019.
- Plan Estatal de Desarrollo 2014-2019.
- Plan Estatal de Desarrollo Urbano 2009-2013.
- Programa de Ordenamiento Ecológico de Baja California 2014.
- Programa Regional de Desarrollo Urbano, Turístico y Ecológico del Corredor Costero Tijuana, Rosarito Ensenada 2001.
- El Proyecto de Programa Estatal de Infraestructura.

Ámbito Municipal:

- Plan Municipal de Desarrollo de Tijuana 2014-2016.
- Plan Municipal de Desarrollo de Playas de Rosarito 2014-2016.
- Plan Municipal de Desarrollo de Ensenada 2014-2016.
- Plan Municipal de Desarrollo Urbano Tijuana 2009-2030.
- Programa de Desarrollo Urbano de Centro de Población de Tijuana 2009-2030.
- Programa de Desarrollo Urbano de Centro de Población de Playas de Rosarito 2007-2020.
- Programa de Desarrollo Urbano de Centro de Población de Primo Tapia 2010.
- Programa de Desarrollo Urbano de Centro de Población de Ensenada 2009-2030.
- Programa Parcial de Crecimiento de Playas de Tijuana 2008-2030.
- Programa Parcial de Mejoramiento Urbano de la Zona del Centro de Convenciones de Playas de Rosarito.
- Programa Parcial de Desarrollo Urbano del Corredor Industrial El Sauzal.

ÁMBITO FEDERAL

El ***Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018*** rige la programación y presupuestación de la Administración Pública Federal, invita a que la tarea del desarrollo y del crecimiento corresponde a todos los actores y los sectores del país, se establecen como metas nacionales: un México en Paz, mediante el fortalecimiento de las instituciones; un México incluyente, que garantice los derechos de los mexicanos; un México con educación de calidad, para garantizar el desarrollo integral de todos los mexicanos; un México próspero, que promueva el crecimiento sostenido de la productividad; y un México con responsabilidad global, que sea una fuerza positiva y propositiva, con tres estrategias transversales para lograr las metas nacionales: Democratizar la productividad, Gobierno cercano y

Moderno, Perspectiva de Género. En la presencia global de México, Estados Unidos y Canadá juegan un papel fundamental en el desarrollo económico y comercial, además de convertirse en el hogar de muchos mexicanos con un proceso de integración social de los tres países.

El **Programa Sectorial de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano 2013-2018** se alinea con las Metas Nacionales México Incluyente y México Próspero, señala como objetivos: Promover el ordenamiento y la planeación territorial como articuladores del bienestar de las personas y el uso eficiente del suelo; Incentivar el crecimiento ordenado de los asentamientos humanos, los centros de población y las zonas metropolitanas; Consolidar ciudades compactas, productivas, competitivas, incluyentes y sustentables que faciliten la movilidad y eleven la calidad de vida de sus habitantes; Fomentar el acceso a la vivienda mediante soluciones habitacionales bien ubicadas y de acuerdo a estándares de calidad internacional; Fomentar el desarrollo de los núcleos agrarios mediante acciones en materia de cohesión territorial, productividad, suelo, vivienda rural y gobernabilidad.

Programa Nacional de Desarrollo Urbano 2014-2018 tiene como objetivos: Controlar la expansión de las manchas urbanas y consolidar las ciudades para mejorar la calidad de vida de los habitantes; Consolidar un modelo de desarrollo urbano que genere bienestar para los ciudadanos, garantizando la sustentabilidad social, económica y ambiental; Diseñar e implementar instrumentos normativos, fiscales, administrativos y de control para la gestión del suelo; Impulsar una política de movilidad sustentable que garantice la calidad, disponibilidad, conectividad y accesibilidad de los viajes urbanos; Evitar asentamientos humanos en zonas de riesgo y disminuir la vulnerabilidad de la población urbana ante desastres naturales; Consolidar la Política Nacional de Desarrollo Regional a partir de las vocaciones y potencialidades económicas locales.

El **Programa Sectorial de Medio Ambiente y recursos Naturales 2013-2018** es el resultado de la cooperación entre todos los actores gubernamentales y sociales que inciden en la proyección y conservación del medio ambiente. Sus objetivos, estrategias, líneas de acción e indicadores se alinean con la meta Nacional de México Próspero del Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018 y los compromisos internacionales asumidos por el país en la materia. Por lo anterior, es importante contar con una sociedad corresponsable y participativa, educada, informada y capacitada, así como un abanico de políticas públicas definidas, instrumentadas y evaluadas con participación de la ciudadanía así como la disponibilidad de conocimientos científico tecnológicos que apoyen una mejor toma de decisiones y permitan la instrumentación de programas y proyectos para el aprovechamiento eficiente y sustentable de los recursos naturales con el mínimo impacto ambiental.

El **Programa Nacional de Infraestructura 2014-2018**, sienta las bases de un proyecto con visión de largo plazo, para garantizar la ejecución de los programas y proyectos de infraestructura que demanda el desarrollo económico y social del país, con respeto al medio ambiente; en apego al Plan Nacional de Desarrollo 2013 – 2018, busca orientar la funcionalidad integral de la infraestructura existente y nueva del país a través del cumplimiento de objetivos específicos en los sectores de Comunicaciones y Transportes, Energía, Hidráulico, Salud, Desarrollo Urbano y Vivienda y Turismo; a

fin de potenciar la competitividad de México y así, asegurar que las oportunidades y el desarrollo lleguen a todas las regiones, a todos los sectores y a todos los grupos de la población.

El ***Programa Sectorial de Turismo 2013-2018***, determina las acciones para impulsar el turismo mexicano a partir de cinco objetivos rectores, 22 estrategias y 112 líneas de acción que configuran la hoja de ruta que llevará a nuestro país a detonar su potencial y consolidarse como un ejemplo mundial, con metas e indicadores de avance claros y cuantificables. Las estrategias, objetivos y líneas de acción, es el resultado de una amplia consulta pública a través de siete foros regionales organizados para incorporar las opiniones y propuestas de más de 4,000 participantes tanto del sector y de la sociedad mexicana, todo en apego a lo establecido en el Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018 y la Política Nacional Turística.

El Proyecto ***de Programa Regional de Desarrollo Urbano, Turístico del Corredor Costero Tijuana-Rosarito-Ensenada, Baja California 2006 (FONATUR)*** es un ejercicio de planeación estratégica desarrollada por el gobierno federal para el desarrollo turístico del corredor al 2025, que tiene como objetivo impulsar el desarrollo turístico del Corredor Costero Tijuana-Rosarito-Ensenada, con una visión planificada y respetuosa del medio ambiente, que tienda a convertirla en un destino turístico competitivo y con ello, mejorar la calidad de vida de sus habitantes. Las estrategias del programa son:

- a) Planificar el corredor para su desarrollo integral como región turística.
- b) Definir el sistema regional turístico con base en circuitos y rutas que articulen y promuevan la oferta turística de los 3 municipios.
- c) Proteger y revalorar el patrimonio natural y cultural de la región.
- d) Crear un organismo encargado de la instrumentación y desarrollo turístico de la zona de estudio.
- e) Fomentar el estímulo a empresas, negocios e inversiones turísticas para fortalecimiento del sector.
- f) Mejorar la imagen urbana, infraestructura y servicios urbano - turísticos de las cabeceras municipales y zonas turísticas.
- g) Comunicar y facilitar el acceso y tránsito del sistema regional de comunicaciones y transportes (terrestre, náutico y aéreo) al Corredor Costero.

ÁMBITO ESTATAL

El ***Plan Estatal de Desarrollo 2008-2013*** establece como principio el desarrollo social incluyente, solidario, sustentable y competitivo y ubica al desarrollo humano como la máxima prioridad de gobierno. Los ejes de política que propone son seis: Seguridad y justicia integral, Formación para la vida, Desarrollo regional sustentable, Economía competitiva, Bienestar y desarrollo humano y Gobierno al servicios de la gente. El eje de Desarrollo regional sustentable propicia un desarrollo regional integral basado en la perspectiva de la sustentabilidad, es decir, en el cuidado del medio ambiente y en el aprovechamiento racional de los recursos naturales, que además asegure la reducción de las desigualdades entre regiones, potencie sus vocaciones productivas y posibilite el

acceso de todos los sectores de la sociedad bajacaliforniana a niveles de vida dignos, y a entornos rurales y urbanos saludables, seguros y perdurables. Por su parte el eje de Economía competitiva busca elevar a escala global la competitividad del estado que refleje la igualdad de las oportunidades para todos y el mejoramiento de la calidad de vida dentro de una práctica sustentable, competitiva y regionalmente equilibrada.

El Plan Estratégico de Baja California 2013-2019 es el plan rector del Gobierno del Estado, define la visión con base en la identificación de las dinámicas sociales y económicas que han propiciado el nivel actual de desarrollo, como proyecto humanista contiene seis líneas estratégicas para encauzar las acciones públicas, privadas y sociales: Desarrollo humano y sociedad equitativa; Desarrollo Económico Sustentable; Infraestructura para la competitividad y el Desarrollo; Educación para la vida; Derechos humanos, legalidad, seguridad, justicia, reinserción social; y Democracia, sociedad y gobierno.

El ***Plan Estatal de Desarrollo Urbano 2009-2013*** propone el modelo de ordenamiento territorial para el estado, considerando las tendencias en la protección del medio ambiente, el desarrollo urbano y regional, las actividades económicas, la interacción fronteriza y las vocaciones regionales; estas tendencias indican costos cada vez mayores en los energéticos tradicionales y el desarrollo de fuentes alternas de bajo o nulo consumo de agentes contaminantes. La estructura urbana-regional identifica los polos de desarrollo con base en el potencial y las prioridades regionales, la visión para el desarrollo sustentable es apoyar con la infraestructura urbana para fortalecer las dinámicas urbanas regionales y promover la integración de las zonas que presentan un desequilibrio en su desarrollo urbano. La estrategia de ordenamiento se basa en seis ejes temáticos: 1) Desarrollo regional, 2) Competitividad y eficiencia urbana, 3) Calidad de vida, 4) Gestión local, 5) Sustentabilidad y manejo eficiente de recursos naturales y 6) Infraestructura eficiente. Como parte de las estrategias de desarrollo regional, se propone consolidar la gestión de la zona metropolitana de Tijuana-Rosarito-Tecate, y para el Corredor Costero Tijuana-Rosarito-Ensenada potenciar el desarrollo campestre, la promoción internacional a través del desarrollo portuario turístico y el desarrollo energético, y la planeación y gestión continua asegurando el control urbano y la protección ambiental. Como parte de la Unidad de Gestión Territorial 2, el Corredor Costero Tijuana-Rosarito-Ensenada tiene las siguientes estrategias:

Competitividad regional:

- Elaborar los estudios del sistema del tren ligero Tijuana-Rosarito.
- Inducir un desarrollo turístico sustentable y diversificado.
- Promover las actividades recreativas.

Gestión local:

- Elaborar el programa de ordenamiento de zona metropolitana Tijuana-Rosarito-Tecate.
- Actualizar el programa del corredor costero Tijuana-Rosarito-Ensenada.
- Conformar el Consejo Metropolitano Tijuana-Rosarito-Tecate.
- Vincular la planeación y la administración urbana con la prevención de riesgos.

Calidad de vida:

- Ampliar la oferta de vivienda económica.
- Impulsar obras de pavimentación con participación ciudadana en vialidades de Tijuana, Rosarito, y Ensenada a través de los programas de de pavimentación (PIPCA y pavimentos económicos).
- Ampliación de acueducto Río Colorado Tijuana y complementariedad de los volúmenes de agua disponibles con la desalinización, el reuso y el aprovechamiento racional del recurso.

Sustentabilidad y manejo eficiente de recursos naturales:

- Consolidación de programas de mejoramiento ambiental con acciones de pavimentación y verificación vehicular en Tijuana, Playas de Rosarito y Ensenada.
- Desarrollo de un sistema integral para el manejo, disposición y reuso de desechos sólidos en la zona metropolitana de Tijuana-Rosarito-Tecate.
- Apoyar programas para la utilización eficiente del agua en las localidades urbanas y rurales.
- Construcción de planta desalinizadora Rosarito-Tijuana.
- Construcción de infraestructura hidráulica para aprovechamiento de agua residual tratada en el Gran Parque de Rosarito.
- Elaborar proyecto de un parque ecológico en el Cañón Doña Petra en Ensenada.
- Construcción de planta desalinizadora La Misión-Ensenada.
- Construcción planta desalinizadora Playas de Rosarito con capacidad de 250 l/s.

Infraestructura eficiente:

- Elaborar estudios y proyectos de factibilidad para la ampliación de la capacidad del aeropuerto en Tijuana.
- Ampliación de planta de tratamiento de aguas residuales Rosarito I, Construcción de plantas de tratamiento de aguas residuales Popotla, La Misión y Puerto Nuevo.
- Ampliación y mejoramiento de carretera Tijuana – Rosarito. Construcción de un tercer carril por sentido en la carretera Tijuana Rosarito.
- Ampliación de la carretera Tecate- Ensenada a dos carriles de circulación por sentido, del Blv. Santa Anita a la Col. Hindú.
- Estudios, proyectos y construcción de aeropuerto turístico, comercial y de carga (Mesa del Tigre).
- Liga Carretera Tijuana – Tecate (El Tigre).
- Construcción de marinas turísticas y equipamiento en el Puerto de Ensenada.
- En el Puerto El Sauzal, ampliación de recinto portuario para la actividad pesquera.
- Construcción de Libramiento El Sauzal-Ensenada- Maneadero.
- Construcción de Planta de Tratamiento de Aguas Residuales en el poblado Maneadero.
- Derivación del Acueducto Río Colorado Tijuana al sistema Morelos de Ensenada, construcción de presa y potabilizadora.

El **Programa de Ordenamiento Ecológico de Baja California 2014** es el instrumento de política ambiental estatal, cuyo objetivo es integrar información y datos técnicos actualizados de los distintos aspectos ecológicos, sociales, políticos, económicos, y jurídicos administrativos, incorporando los criterios metodológicos en materia de ordenamiento ecológico acordes con el nuevo marco legal del Estado de Baja California; además el Programa de Ordenamiento tiene como objetivo contar con un Modelo de Ordenamiento Ecológico donde define 13 Unidades de Gestión Ambiental integrando los

polígonos de las Áreas Naturales Protegidas de competencia Federal e independientes, así como las políticas ambientales, lineamientos ecológicos, criterios de regulación y estrategias ecológicas, que orientaran los usos y actividades productivas en el territorio.

El **Programa Regional de Desarrollo Urbano, Turístico y Ecológico del Corredor Costero Tijuana, Rosarito, Ensenada 2001** es la referencia directa para la actualización del presente ordenamiento, dicho Programa determina la función estratégica del Corredor en el desarrollo urbano y regional de la zona costa que se está conformando como una zona metropolitana, identifica el corredor costero como la columna vertebral del proceso de urbanización y crecimiento de la zona costa.

El **Proyecto de Programa Estatal de Infraestructura** elaborado por la Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano del Estado como instrumento de referencia que oriente la gestión institucional y la participación del sector privado en el desarrollo y modernización del Estado desde ahora, en el mediano y largo plazo. La política pública de dotación de infraestructura tiene que relacionarse con la planificación territorial y urbana para que sea efectiva, tiene que visualizarse en los organigramas de la administración pública local; las estrategias correspondientes al espacio costero ligado al Corredor Tijuana-Rosarito-Ensenada se vinculan con los proyectos y las obras del Programa Estatal. Como proyectos estratégicos destacan los siguientes:

- | | |
|--|---|
| ④ ENLACE JACUMÉ-EL HONGO - OJOS NEGROS | — AMPLIACIÓN ARCT II |
| Ⓐ CENTRAL DE ENERGÍA EÓLICA LA RUMOROSA. | Ⓚ IMPULSO A ZONAS METROPOLITANAS TIJUANA, MEXICALI. |
| Ⓓ PLANTA DESALINIZADORAS DE AGUA, ROSARITO LA JOVITA, ENSENADA. | ● PUERTO MARÍTIMO "COLONET". |
| Ⓔ MODERNIZACIÓN DE LA VÍA FÉRREA TIJUANA-TECATE Y TERMINAL INTERMODAL TIJUANA. | Ⓛ FERROCARRIL EL SAUZAL - TECATE. |
| Ⓜ INFRAESTRUCTURA CRUCES FRONTERIZOS TIJUANA, TECATE Y MEXICALI. | |



FIGURA 1.1.PROGRAMA ESTATAL DE INFRAESTRUCTURA.

ÁMBITO MUNICIPAL.

- Plan Municipal de Desarrollo de Tijuana 2014-2016.
- Plan Municipal de Desarrollo de Playas de Rosarito 2014-2016.
- Plan Municipal de Desarrollo de Ensenada 2014-2016.
- Plan Municipal de Desarrollo Urbano Tijuana 2009-2030.
- Programa de Desarrollo Urbano de Centro de Población de Tijuana 2009-2030.
- Programa de Desarrollo Urbano de Centro de Población de Playas de Rosarito 2007-2020.
- Programa de Desarrollo Urbano de Centro de Población de Ensenada 2030.
- Programa de Desarrollo Urbano de Centro de Población de Primo Tapia 2010-2030.
- Programa Parcial de Crecimiento de Playas de Tijuana 2008-2030.
- Programa Parcial de Mejoramiento Urbano de la Zona del Centro de Convenciones de Playas de Rosarito.
- Programa Parcial de Desarrollo Urbano del Corredor Industrial El Sauzal.



FIGURA 1.2. ANTECEDENTES DE PLANEACIÓN EN LA ZONA DEL COCOTREN.

1.6.- ÁREA DE APLICACIÓN DEL PROGRAMA

Con base en los distintos factores que condicionan el funcionamiento del COCOTREN, se definió el polígono que envuelve el área de aplicación de la Actualización del Programa tomando en cuenta criterios como: la cota 200 msnm, micro cuencas, Áreas Geo-Estadísticas Básicas, límites de los Centros de Población, la ocupación del suelo y el mismo polígono del COCOTREN aprobado en 2001.

En la presente actualización del Programa, se mantuvieron los límites Norte, Sur y Oeste del Programa publicado en 2001 que definen al corredor, es decir, la colindancia con Estados Unidos, el límite sur del Centro de Población de Ensenada y la línea de costa, respectivamente. Al este, se reduce la cobertura en los centros de población de Playas de Rosarito y Ensenada y se amplía en la zona de Primo Tapia y la Mesa del Tigre. La superficie de ordenamiento resultante es de 59,070 ha. Adicionalmente, para propósitos de análisis de las interacciones tierra-mar, se considera el área de influencia marítima en la que se desarrollen actividades con impacto en el desarrollo regional del corredor. A continuación se presenta el cuadro de construcción del área de aplicación del presente Programa (Anexo Cartográfico, Plano 1).

Vertice	X	Y	Vertice	X	Y	Vertice	X	Y
1	482001	3500630	51	496092	3539800	101	528006	3530347
2	480440	3500739	52	496083	3539751	102	527117	3530383
3	480014	3500944	53	495500	3539250	103	527537	3530644
4	480031	3500930	54	495491	3539241	104	527804	3530710
5	481307	3500172	55	495000	3539230	105	528030	3530600
6	481483	3500143	56	495000	3539230	106	528110	3530740
7	481377	3500111	57	495431	3539180	107	528004	3530780
8	481421	3500700	58	497035	3539000	108	528227	3530719
9	481282	3500767	59	500384	3539000	109	528284	3530771
10	481212	3500714	60	499814	3539000	110	528004	3530780
11	481435	3500722	61	499195	3539052	111	528035	3530619
12	481313	3500730	62	499001	3539000	112	528040	3530780
13	481719	3500601	63	501005	3539270	113	528030	3530650
14	481063	3500731	64	503181	3539112	114	528036	3530620
15	481064	3500707	65	504381	3539000	115	528000	3530450
16	482078	3500601	66	506715	3539207	116	528110	3530490
17	482235	3500421	67	508594	3539000	117	528075	3530500
18	481104	3500707	68	508000	3539000	118	528110	3530600
19	481052	3500600	69	506000	3539000	119	529551	3530440
20	481094	3500607	70	501141	3539000	120	529504	3530490
21	481018	3500600	71	500000	3539000	121	528100	3530490
22	481063	3500600	72	500018	3539000	122	528036	3530700
23	481027	3500600	73	511773	3539000	123	529112	3530670
24	481000	3500600	74	511104	3539000	124	529000	3530600
25	482067	3500401	75	510642	3539000	125	529500	3530600
26	481000	3500600	76	514000	3539000	126	529000	3530600
27	482000	3500600	77	514047	3539100	127	529000	3530600
28	481000	3500600	78	515000	3539000	128	529000	3530600
29	482000	3500600	79	516000	3539000	129	529000	3530600
30	482000	3500600	80	515000	3539000	130	529000	3530600
31	482000	3500600	81	515000	3539000	131	529000	3530600
32	482000	3500600	82	515000	3539000	132	529000	3530600
33	482000	3500600	83	515000	3539000	133	529000	3530600
34	482000	3500600	84	515000	3539000	134	529000	3530600
35	482000	3500600	85	520000	3539000	135	529000	3530600
36	482000	3500600	86	521000	3539000	136	529000	3530600
37	482000	3500600	87	522000	3539000	137	529000	3530600
38	482000	3500600	88	523000	3539000	138	529000	3530600
39	482000	3500600	89	524000	3539000	139	529000	3530600
40	482000	3500600	90	525000	3539000	140	529000	3530600
41	482000	3500600	91	526000	3539000	141	529000	3530600
42	482000	3500600	92	527000	3539000	142	529000	3530600
43	482000	3500600	93	528000	3539000	143	529000	3530600
44	482000	3500600	94	529000	3539000	144	529000	3530600
45	482000	3500600	95	530000	3539000	145	529000	3530600
46	482000	3500600	96	531000	3539000	146	529000	3530600
47	482000	3500600	97	532000	3539000	147	529000	3530600
48	482000	3500600	98	533000	3539000	148	529000	3530600
49	482000	3500600	99	534000	3539000	149	529000	3530600
50	482000	3500600	100	535000	3539000	150	529000	3530600

FIGURA 1.3. POLÍGONO DEL ÁREA DE APLICACIÓN.

2.-DIAGNOSTICO

La caracterización y diagnóstico se elabora a partir de la información contenida en el Programa Regional de Desarrollo Urbano, Turístico y Ecológico del Corredor Costero Tijuana-Rosarito-Ensenada publicado en 2001, como antecedente y seguimiento del análisis del Sistema de Información Geográfico; como parte de los trabajos técnicos del Programa se amplía el área de aplicación y se actualiza la regionalización; ésta regionalización es la base para el análisis del diagnóstico y aplicada para la estrategia de ordenamiento territorial.

2.1.- ACTUALIZACIÓN DE LA REGIONALIZACIÓN

La finalidad de realizar una regionalización es definir unidades del territorio que por sus características puedan ser distinguidas y evaluadas entre sí, para determinar el potencial y vocación de uso de suelo para el desarrollo de las actividades sectoriales. Para definir las unidades ambientales es indispensable como parte de la metodología realizar la superposición de los niveles jerárquicos, resultando en unidades ambientales con características únicas y cuya clave permite la descripción de la especificidad que la define.

Se revisó la regionalización ecológica con el fin de establecer nuevas unidades ambientales derivadas de la actualización del sistema de información geográfico y que agrega los límites territoriales administrativos, que permitirá una rápida identificación de aquellas unidades ambientales en las que los programas de desarrollo urbano de centro de población tengan injerencia. Es así que, en base al Manual de Ordenamiento Ecológico del Territorio (SEDUE, 1989), se aplica la técnica de regionalización definida bajo una estructura jerárquica (Cuadro I) de seis niveles: Zona Ecológica, Provincia Ecológica, Sistema (Marino y Terrestre), Subsistema (Paisaje), Límite Administrativo (Centro de Población) y Unidad Ambiental (fisiografía).

Considerando los niveles jerárquicos establecidos y la superposición de los mapas temáticos, se obtienen un total de 112 unidades ambientales, de las cuales 16 pertenecen al ambiente marino y 96 al ambiente terrestre. En las Tablas 2.1. y 2.2. se identifican las unidades ambientales y se asignan las claves correspondientes a la actualización de la regionalización.

TABLA 2.1. ESTRUCTURA DE LA REGIONALIZACIÓN ECOLÓGICA.

ZONA ECOLÓGICA	PROVINCIA ECOLÓGICA	SISTEMA	PAISAJE O SUBSISTEMA	LÍMITE ADMINISTRATIVO	UNIDAD AMBIENTAL
CLIMÁTICO	GEOLÓGICO-CLIMÁTICO	SISTEMAS DE TOPOFORMAS DE GÉNESIS O EVOLUCIÓN COMÚN	OCEANOGRÁFICOS / SISTEMAS HOMOGÉNEOS DE TOPOFORMAS, CUENCAS DE PRIMER ORDEN	LÍMITE DE APLICACIÓN DE PROGRAMAS DE DESARROLLO URBANO	TOPOGRAFÍA, VEGETACIÓN, USO DE SUELO Y LOCALIDAD
Arida*	Sierras de Baja California*	1. Marino**	1. Pelágico Nerítico. 2. Submareal bentónico. 3. Litoral con acantilado. 4. Litoral sin acantilado***.	1. Tijuana 2. Playas de Rosarito 3. Primo Tapia 4. No Aplica 5. Ensenada	<i>Marino-costero</i> 2. Planicie lodosa boca / cabeza. 4. Playa arenosa 7. Duna urbanizada / barra estero. 8. Delta arroyo. 9. Planicie salina. 10. Estuario. 11. Salina.
		2. Terrestre	1. Subcuenca El Descanso. 2. Subcuenca Río Guadalupe. 3. Subcuenca Río Ensenada. 4. Subcuenca Maneadero. 5. Subcuenca Arroyo Las Animas.		<i>Terrestre</i> 1. Cañada y arroyo. 2. Cuerpo de agua dulce. 3. Duna. 4. Ladera de meseta. 5. Lomerío. 6. Meseta. 7. Montaña ladera norte / sur. 8. Piedemonte. 9. Planicie costera. 11. Terraza Costera. 12. Valle. 13. Valle abierto.

* Corresponde a la denominación del MOET (SEDUE, 1988)

** No corresponde a la clasificación de SEDUE (1988), porque en el manual no se consideran los criterios para la determinación de unidades Marino-Costeras.

***De los subsistemas marinos sólo se evaluó el 4. Litoral sin acantilado por ser el único que tiene potencial para desarrollo urbano.

TABLA 2.2. UNIDADES AMBIENTALES DERIVADAS DE LA ACTUALIZACIÓN DE LA REGIONALIZACIÓN ECOLÓGICA Y DE LA MODIFICACIÓN EN EL ÁREA DE APLICACIÓN DEL COCOTREN.

CLAVE 2000	SISTEMA	SUBSISTEMA	LIMITE ADMINISTRATIVO	UNIDAD AMBIENTAL	CLAVE 2014	SUP. HAS
1.4.2.a	Marino	Litoral sin acantilado	Ensenada	Planicie lodosa boca / cabeza	1.4.5.2.a	169.98466
1.4.2.b	Marino	Litoral sin acantilado	Ensenada	Planicie lodosa boca / cabeza	1.4.5.2.b	6.07652
1.4.2. a	Marino	Litoral sin acantilado	Ensenada	Planicie lodosa boca / cabeza	1.4.5.2.c	12.71559
1.4.4	Marino	Litoral sin acantilado	Ensenada	Playa arenosa	1.4.5.4.a	2.73434
	Marino	Litoral sin acantilado	Ensenada	Playa arenosa	1.4.5.4.b	0.81913
	Marino	Litoral sin acantilado	Ensenada	Playa arenosa	1.4.5.4.c	29.79136
1.4.7.a	Marino	Litoral sin acantilado	Ensenada	Dunas barra estero	1.4.5.7.a	117.93293
1.4.7.b	Marino	Litoral sin acantilado	Ensenada	Dunas urbanizadas	1.4.5.7.b	170.46662
1.4.8.a	Marino	Litoral sin acantilado	Ensenada	Delta-arroyo	1.4.5.8.a	54.12883
1.4.8.b	Marino	Litoral sin acantilado	Ensenada	Delta-arroyo	1.4.5.8.b	177.23810
1.4.9	Marino	Litoral sin acantilado	Ensenada	Planicie salina	1.4.5.9	374.19012
1.4.10.a	Marino	Litoral sin acantilado	Primo Tapia	Estuario	1.4.3.10.a	5.380196
1.4.10.b	Marino	Litoral sin acantilado	Primo Tapia	Estuario	1.4.3.10.b	20.67851
	Marino	Litoral sin acantilado	NA	Estuario	1.4.4.10.a	9.23589
	Marino	Litoral sin acantilado	NA	Estuario	1.4.4.10.b	22.240155
1.4.11	Marino	Litoral sin acantilado	NA	Salina	1.4.4.11	31.55463
2.5.12	Terrestre	Subcuenca Arroyo Las Animas	Ensenada	Valle	2.5.5.12.c	2172.2940
2.5.7.a	Terrestre	Subcuenca Arroyo Las Animas	Ensenada	Montaña ladera norte	2.5.5.7.a.1	1614.0794
	Terrestre	Subcuenca Arroyo Las Animas	Ensenada	Montaña ladera norte	2.5.5.7.a.2	726.03212
	Terrestre	Subcuenca Arroyo Las Animas	Ensenada	Montaña ladera norte	2.5.5.7.a.3	115.97482
	Terrestre	Subcuenca Arroyo Las Animas	Ensenada	Montaña ladera norte	2.5.5.7.a.4	112.13665
2.5.7.b	Terrestre	Subcuenca Arroyo Las Animas	Ensenada	Montaña ladera sur	2.5.5.7.b.1	1812.3706
	Terrestre	Subcuenca Arroyo Las Animas	Ensenada	Montaña ladera sur	2.5.5.7.b.2	177.28377
	Terrestre	Subcuenca Arroyo Las Animas	Ensenada	Montaña ladera sur	2.5.5.7.b.3	40.58837
2.5.8	Terrestre	Subcuenca Arroyo Las Animas	Ensenada	Piedemonte	2.5.5.8	505.12309
2.1.1.e	Terrestre	Subcuenca El Descanso	Primo Tapia	Cañada y arroyo	2.1.3.1	129.75724
2.2.4	Terrestre	Subcuenca Rio Guadalupe	Primo Tapia	Ladera de meseta	2.2.3.4	311.689
2.1.11.c	Terrestre	Subcuenca El Descanso	Primo Tapia	Terraza costera	2.1.3.11.a	49.670139
2.1.11.d	Terrestre	Subcuenca El Descanso	Primo Tapia	Terraza costera	2.1.3.11.b	235.78904
2.1.11.e	Terrestre	Subcuenca El Descanso	Primo Tapia	Terraza costera	2.1.3.11.c	48.96284
2.1.11.f	Terrestre	Subcuenca El Descanso	Primo Tapia	Terraza costera	2.1.3.11.d	391.90282
2.1.13.a	Terrestre	Subcuenca El Descanso	Primo Tapia	Valle abierto	2.1.3.13.a	58.81538
	Terrestre	Subcuenca	Primo Tapia	Valle abierto	2.1.3.13.b	9.09612

CLAVE 2000	SISTEMA	SUBSISTEMA	LIMITE ADMINISTRATIVO	UNIDAD AMBIENTAL	CLAVE 2014	SUP. HAS
		El Descanso				
2.1.13.b	Terrestre	Subcuenca El Descanso	Primo Tapia	Valle abierto	2.1.3.13.c	313.18085
	Terrestre	Subcuenca El Descanso	Primo Tapia	Valle abierto	2.1.3.13.d	53.63122
2.1.13.c	Terrestre	Subcuenca El Descanso	Primo Tapia	Valle abierto	2.1.3.13.e	260.12022
2.1.3	Terrestre	Subcuenca El Descanso	Primo Tapia	Duna	2.1.3.3.a	9.56946
	Terrestre	Subcuenca El Descanso	Primo Tapia	Terraza costera	2.1.3.3.b	44.81051
2.1.4.c	Terrestre	Subcuenca El Descanso	Primo Tapia	Ladera de meseta	2.1.3.4.a	1,101.7134
	Terrestre	Subcuenca El Descanso	Primo Tapia	Ladera de meseta	2.1.3.4.b	1,382.7029
2.1.5.c	Terrestre	Subcuenca El Descanso	Primo Tapia	Lomerío	2.1.3.5.a	605.70464
2.1.5.d	Terrestre	Subcuenca El Descanso	Primo Tapia	Lomerío	2.1.3.5.b	2899.71991
2.1.5.e	Terrestre	Subcuenca El Descanso	Primo Tapia	Lomerío	2.1.3.5.c	1986.8466
-	Terrestre	Subcuenca El Descanso	Primo Tapia	Meseta	2.1.3.6.a	3643.3165
-	Terrestre	Subcuenca El Descanso	Primo Tapia	Meseta	2.1.3.6.b	632.37539
2.1.6.d	Terrestre	Subcuenca El Descanso	Rosarito	Cañada y arroyo	2.1.2.1	180.75658
2.1.11.b	Terrestre	Subcuenca El Descanso	Rosarito	Terraza costera	2.1.2.11.a	57.07416
2.1.11.c	Terrestre	Subcuenca El Descanso	Rosarito	Terraza costera	2.1.2.11.b	339.28411
2.1.5.b	Terrestre	Subcuenca El Descanso	Rosarito	Lomerío	2.1.2.5.a	1437.96562
2.1.5.c	Terrestre	Subcuenca El Descanso	Rosarito	Lomerío	2.1.2.5.b	926.36189
2.1.6.d	Terrestre	Subcuenca El Descanso	Rosarito	Meseta	2.1.2.6.a	1076.63310
2.1.6.d	Terrestre	Subcuenca El Descanso	Rosarito	Meseta	2.1.2.6.b	739.80056
2.1.6.e	Terrestre	Subcuenca El Descanso	Rosarito	Meseta	2.1.2.6.c	63.55860
2.1.9	Terrestre	Subcuenca El Descanso	Rosarito	Planicie costera	2.1.2.9.a	176.56067
-	Terrestre	Subcuenca El Descanso	Rosarito	Planicie costera	2.1.2.9.b	761.72978
2.1.1.a	Terrestre	Subcuenca El Descanso	Tijuana	Cañada y arroyo	2.1.1.1.a	2.85622
2.1.1.b	Terrestre	Subcuenca El Descanso	Tijuana	Cañada y arroyo	2.1.1.1.b	3.21872
2.1.1.c	Terrestre	Subcuenca El Descanso	Tijuana	Cañada y arroyo	2.1.1.1.c	20.81624
2.1.1.d	Terrestre	Subcuenca El Descanso	Tijuana	Cañada y arroyo	2.1.1.1.d	40.91346
2.1.11.a	Terrestre	Subcuenca El Descanso	Tijuana	Terraza costera	2.1.1.11.a	487.54578
2.1.11.b	Terrestre	Subcuenca El Descanso	Tijuana	Terraza costera	2.1.1.11.b	226.27039

CLAVE 2000	SISTEMA	SUBSISTEMA	LIMITE ADMINISTRATIVO	UNIDAD AMBIENTAL	CLAVE 2014	SUP. HAS
2.1.4.a	Terrestre	Subcuenca El Descanso	Tijuana	Ladera de meseta	2.1.1.4.a	203.71805
2.1.4.b	Terrestre	Subcuenca El Descanso	Tijuana	Ladera de meseta	2.1.1.4.b	782.20972
2.1.5.a	Terrestre	Subcuenca El Descanso	Tijuana	Lomerío	2.1.1.5.a	84.14140
2.1.5.b	Terrestre	Subcuenca El Descanso	Tijuana	Lomerío	2.1.1.5.b	808.84992
2.1.5.c	Terrestre	Subcuenca El Descanso	Tijuana	Lomerío	2.1.1.5.c	304.65347
2.1.6.a	Terrestre	Subcuenca El Descanso	Tijuana	Meseta	2.1.1.6.a	1264.92609
2.1.6.b	Terrestre	Subcuenca El Descanso	Tijuana	Meseta	2.1.1.6.b	102.94904
2.1.6.c	Terrestre	Subcuenca El Descanso	Tijuana	Meseta	2.1.1.6.c	113.58462
2.4.12	Terrestre	Subcuenca Maneadero	Ensenada	Valle	2.4.5.12	745.23045
2.4.9	Terrestre	Subcuenca Maneadero	Ensenada	Planicie costera	2.4.5.9	602.03118
2.3.1.d	Terrestre	Subcuenca Río Ensenada	Ensenada	Cañada y arroyo	2.3.5.1	75.06233
2.3.11.b	Terrestre	Subcuenca Río Ensenada	Ensenada	Terraza costera	2.3.5.11	653.10781
2.3.12	Terrestre	Subcuenca Río Ensenada	Ensenada	Valle	2.3.5.12	126.41525
2.3.2	Terrestre	Subcuenca Río Ensenada	Ensenada	Cuerpo de agua dulce	2.3.5.2	45.00338
2.3.4	Terrestre	Subcuenca Río Ensenada	Ensenada	Ladera de meseta	2.3.5.4.a	259.27467
	Terrestre	Subcuenca Río Ensenada	Ensenada	Ladera de meseta	2.3.5.4.b	306.05325
	Terrestre	Subcuenca Río Ensenada	Ensenada	Ladera de meseta	2.3.5.4.c	226.70422
2.3.5.a	Terrestre	Subcuenca Río Ensenada	Ensenada	Lomerío	2.3.5.5.a	1788.14295
2.3.5.b	Terrestre	Subcuenca Río Ensenada	Ensenada	Lomerío	2.3.5.5.b	40.15174
	Terrestre	Subcuenca Río Ensenada	Ensenada	Lomerío	2.3.5.5.c	53.71577
	Terrestre	Subcuenca Río Ensenada	Ensenada	Lomerío	2.3.5.5.d	233.08728
2.3.6.b	Terrestre	Subcuenca Río Ensenada	Ensenada	Meseta	2.3.5.6.a	344.61717
	Terrestre	Subcuenca Río Ensenada	Ensenada	Meseta	2.3.5.6.b	126.53978
2.3.9	Terrestre	Subcuenca Río Ensenada	Ensenada	Planicie costera	2.3.5.9	830.96946
2.3.1.a	Terrestre	Subcuenca Río Ensenada	NA	Cañada y arroyo	2.3.4.1.a	128.64664
2.3.1.b	Terrestre	Subcuenca Río Ensenada	NA	Cañada y arroyo	2.3.4.1.b	41.38173
2.3.1.c	Terrestre	Subcuenca Río Ensenada	NA	Cañada y arroyo	2.3.4.1.c	32.26227
2.3.11.a	Terrestre	Subcuenca Río Ensenada	NA	Terraza costera	2.3.4.11.a	717.06729
	Terrestre	Subcuenca Río Ensenada	NA	Terraza costera	2.3.4.11.b	101.83727

CLAVE 2000	SISTEMA	SUBSISTEMA	LIMITE ADMINISTRATIVO	UNIDAD AMBIENTAL	CLAVE 2014	SUP. HAS
2.3.4	Terrestre	Subcuenca Rio Ensenada	NA	Ladera de meseta	2.3.4.4.a	451.23684
	Terrestre	Subcuenca Rio Ensenada	NA	Ladera de meseta	2.3.4.4.c	55.75806
	Terrestre	Subcuenca Rio Ensenada	NA	Ladera de meseta	2.3.4.4.d	474.74057
	Terrestre	Subcuenca Rio Ensenada	NA	Ladera de meseta	2.3.4.4.b	346.04823
2.3.5.a	Terrestre	Subcuenca Rio Ensenada	NA	Lomerío	2.3.4.5.a	543.12138
	Terrestre	Subcuenca Rio Ensenada	NA	Lomerío	2.3.4.5.b	106.59817
2.3.6.a	Terrestre	Subcuenca Rio Ensenada	NA	Meseta	2.3.4.6.a	7191.6851
	Terrestre	Subcuenca Rio Ensenada	NA	Meseta	2.3.4.6.b	525.57933
	Terrestre	Subcuenca Rio Ensenada	NA	Meseta	2.3.4.6.c	751.07483
2.2.1	Terrestre	Subcuenca Rio Guadalupe	NA	Cañada y arroyo	2.2.4.1	16.29202
	Terrestre	Subcuenca Rio Guadalupe	NA	Cañada y arroyo	2.2.4.1.b	411.95918
2.2.12	Terrestre	Subcuenca Rio Guadalupe	Primo Tapia	Valle	2.2.3.12	90.57440
-	Terrestre	Subcuenca Rio Guadalupe	NA	Valle	2.2.4.12.a	221.91718
-	Terrestre	Subcuenca Rio Guadalupe	NA	Valle	2.2.4.12.b	142.74975
-	Terrestre	Subcuenca Rio Guadalupe	NA	Valle	2.2.4.12.c	714.27605
2.2.4	Terrestre	Subcuenca Rio Guadalupe	NA	Ladera de meseta	2.2.4.4.a	82.39948
-	Terrestre	Subcuenca Rio Guadalupe	NA	Ladera de meseta	2.2.4.4.b	222.05290
-	Terrestre	Subcuenca Rio Guadalupe	NA	Lomerío	2.2.4.5.a	309.11104
-	Terrestre	Subcuenca Rio Guadalupe	NA	Lomerío	2.2.4.5.b	148.69114
2.2.6	Terrestre	Subcuenca Rio Guadalupe	NA	Meseta	2.2.4.6.a	4409.14364
2.2.6	Terrestre	Subcuenca Rio Guadalupe	NA	Meseta	2.2.4.6.b	229.03009
-	Terrestre	Subcuenca El Descanso	NA	Meseta	2.1.4.6	159.89975

2.2.- MEDIO FISICO NATURAL

ASPECTOS BIOFISICOS

El corredor costero Tijuana-Rosarito-Ensenada pertenece a un ecosistema de tipo mediterráneo lo que le confiere elementos para caracterizarlo como una zona de importancia biológica y ecológica a nivel mundial por el endemismo y singularidad en lo que a biodiversidad se refiere. La zona forma parte del límite norte de distribución de matorral rosetófilo, este tipo de vegetación se encuentra amenazado por el acelerado crecimiento de la mancha urbana, en especial en la zona costera y por el desarrollo de actividades de tipo agrícola.

Aunado a los endemismos y singularidad biológica, el paisaje en la zona es uno de los grandes potenciales para el corredor ya que resulta un atractivo para desarrollar actividades de tipo alternativo gracias al nivel de conservación en las zonas que aún permanecen no urbanizadas lo que permite promover políticas ambientales que eviten el deterioro de los recursos naturales.

Clima

El corredor se caracteriza por tener un clima de tipo mediterráneo determinado por inviernos templados y veranos secos. En relación a las lluvias, estas son estacionales durante el invierno y generalmente escasas (de medias menores a los 250 mm). La temperatura promedio es de 16°C y

una humedad del 78.5% derivada de la cercanía con el mar, factor que cobra gran relevancia para la vegetación presente en el área la cual se adapta a la escases de agua y a la condición semi áridas.

Edafología y Geología

El área se caracteriza por suelos azonales y poco desarrollados y que son agrupados en: Regosoles, Litosoles, Vertisoles, Feozems, Solonchak y Termosol siendo los dos primeros los predominantes en el corredor. Geológicamente, se identifican dos tipos de roca sobresalientes, ígneas extrusivas de tipo basalto y sedimentarias de tipo arenisca principalmente.

Fisiografía

Los principales rasgos geomorfológicos identificados y utilizados en el estudio se definen de la siguiente manera:

- *Terraza Costera*: zonas con altitud hasta de 60m con pendientes de 0-15%.
- *Laderas*: áreas con pendientes mayores a 30%. Cuando una terraza termina en ladera se denomina Ladera de terraza, cuando las laderas terminan en arroyo se denominan Cañadas que se denominan de acuerdo a la subcuenca.
- *Lomerío*: elevaciones de configuración suave en sus laderas y bases. Superficie ondulada con laderas suaves de pendientes de 8 a 16% denominadas bajas o de 16 a 30% denominadas altas.
- *Valle*: superficie plana de origen fluvial con pendiente suave menor de 15%, porción alargada y plana de tierra intercalada entre dos zonas de mayor relieve.
- *Piedemonte*: Terreno inclinado que se ubica al pie de unidades de paisaje más elevadas, por ejemplo Montaña.

Hidrología

Las principales cuencas hidrográficas que se localizan en el corredor costero son: Río Tijuana, Guadalupe y Maneadero, las cuales pertenecen a la región hidrológica No. 1 y que es la que irriga la costa del corredor. Debido a las escasas de lluvias, los escurrimientos superficiales son mínimos

además de una lenta recuperación de acuíferos considerando al recurso agua como no renovable para la región.

Vegetación, Flora y Fauna

La diversidad faunística y de comunidades vegetales que caracterizan al sistema costero del corredor, se ha visto disminuida y degradada debido a la creciente demanda de uso de suelo para uso urbano. Asimismo, las marismas y dunas costeras han tenido afectaciones en cuanto a cobertura y calidad.

Recurso Agua

En la región el mayor consumo de agua potable se da en las localidades, sin embargo la falta de medidores en algunas colonias y las fallas en la red de distribución generan importantes pérdidas. Dentro del corredor costero, según la CEA (2007) el mayor consumo de agua se da entre Tijuana y Playas de Rosarito con un consumo de 110,544.117 m³ por año, casi 4 veces más que el de Ensenada cuyo porcentaje de pérdida es de 26%, 6 % mayor aun teniendo un menor consumo por año.

Desalación de Agua de Mar

Ante la creciente demanda y déficit de agua potable, se ha establecido la necesidad de desarrollar plantas desalinizadoras que cubran el abastecimiento tanto a localidades como a aquellos sitios con actividades de alto consumo de agua como lo son las zonas agrícolas. En el municipio de Playas de Rosarito y Tijuana se programa la construcción de la primera etapa de la desalinizadora Rosarito-Tijuana para un gasto de 500L/s con una inversión de 600 mdp y en La Misión-Ensenada para un gasto de 250 L/s (periodo 211-212) con un costo de 350 mdp. Es conveniente mencionar que por la demanda energética de las desalinizadoras, se utilice la infraestructura de los centros energéticos existentes en el corredor.

Riesgos Naturales

El corredor se encuentra dentro del sistema de fallas de San Andrés del cual se detecta alta actividad sísmica con registros recientes en el 2010, esto es debido a que la península de Baja California es parte de la Placa del Pacífico mientras que el resto del país está ubicado en la Placa de Norteamérica. Diversos estudios han demostrado que el movimiento relativo entre estas dos placas es de aproximadamente 6 centímetros por año. Los niveles de actividad sísmica de estas fallas varían en intervalos que abarcan desde pequeños microsismos hasta sismos de mayor magnitud y considerable potencial dañino.

AMBIENTE FISICO

A continuación se enumeran los eventos más importantes a considerar en el ordenamiento del COCOTREN con respecto al sector ambiental. Según el diagnóstico preliminar, la región costera que comprende este ordenamiento, todavía tiene la posibilidad de desarrollarse de una manera diferente, sin repetir los errores de otras zonas costeras del mundo donde ha quedado patente el efecto de una planeación basada en lo económico y no en las limitantes ecológicas que impone el territorio.

En tiempos inestables, climáticamente hablando, es de suma importancia detenerse y repensar la forma de desarrollo.

Cambio Climático

El aumento de la temperatura de 1 °C en los próximos 20 años y hasta 5 °C a finales del siglo XXI, la posible disminución de la precipitación en un 12% en los próximos 20 años y hasta un 20% en los próximos 50 años, principalmente en primavera e invierno pero con una gran variabilidad interanual e intra-estacional y las proyecciones para el verano de altas temperaturas y más evaporación para los próximos 20-30 años (Cavazos, et al., 2009), el elevamiento del nivel del mar y las inundaciones de zonas costeras (García Cueto, 2009) hacen que las cuestiones climáticas sean mucho más importantes para el desarrollo de una región árida y costera. Los problemas de escases de agua, inundaciones puntuales y los incendios, son consideraciones que deben tomarse en cuenta en la planeación urbana en este momento.

Con el elevamiento del nivel del mar, zonas como las bocas de los arroyos y planicies con marismas como las del estero de Punta Banda se inundarán y el límite del agua se encontrará más adentro del que ahora se visualiza. Por esta razón, los asentamientos que ahora ocupan cañadas y frente de mar que no sean acantilados, estarán en mayor riesgo de inundación. El aumento de la temperatura junto con el aumento de construcciones entre los chaparrales y matorrales aumenta el riesgo de incendios.

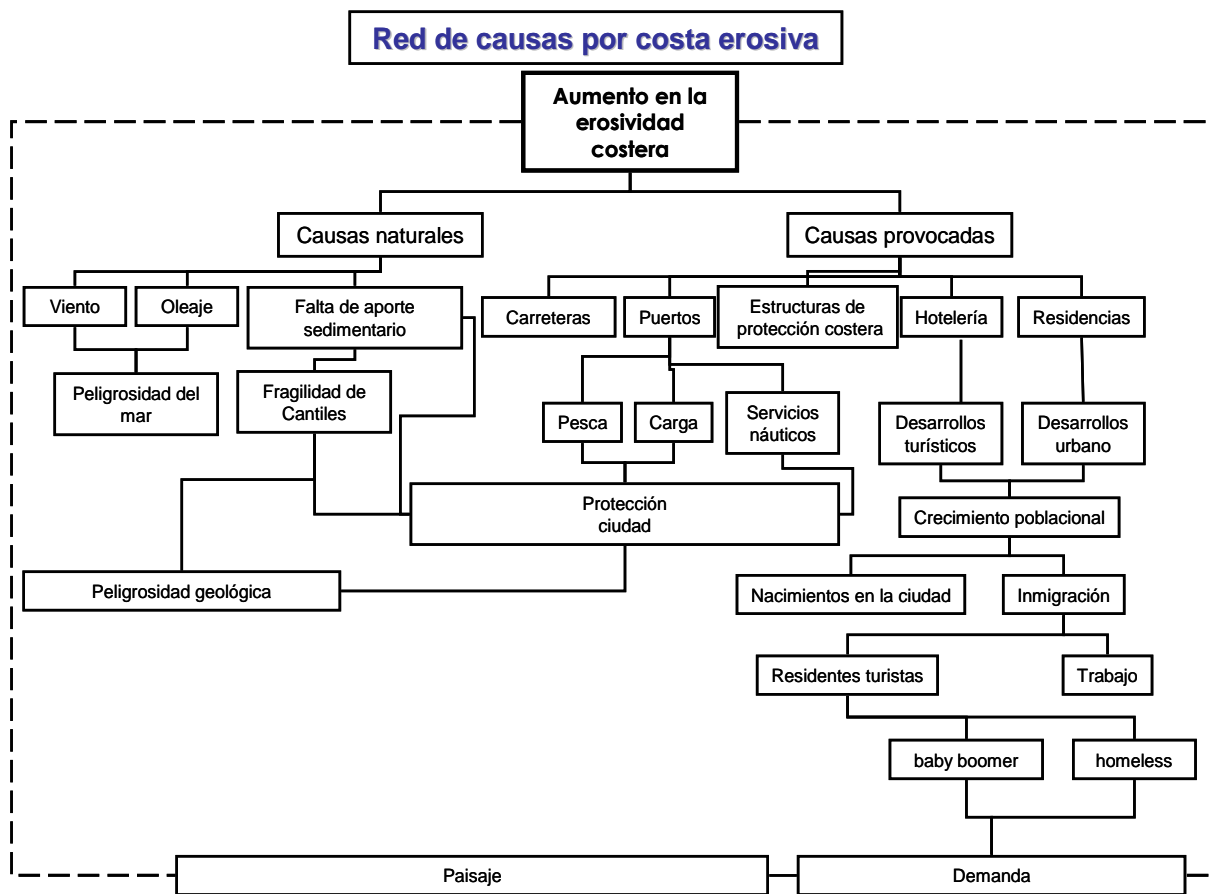
En términos de la biodiversidad del COCOTREN, los cambios en el clima provocarán también cambios en la calidad de la flora y fauna y en la distribución de las mismas. Por esta razón no es posible proyectar el futuro lejano de las comunidades vegetales, pero si es posible predecir que su pérdida causará erosión y las consecuencias de pérdida de suelo (desertificación) serán un problema grave que puede evitarse en este momento.

Erosión Costera

La costa de Baja California presenta fallas geológicas y por tanto deben ser consideradas zonas de riesgo. Además, esta costa está sometida a procesos erosivos constantes. Se estima que desde 1985 hasta el 2005 se han perdido cerca de 81,719.09 m² de playas, lo que indica un retroceso de la línea de costa de entre 10 y 80m (Cruz-Colin, 1994 y Saénz, 2005). Un ejemplo claro de la gravedad de la erosión costera, es la zona cercana a la Boca del estero de Punta Banda donde el problema de erosión ha hecho que la playa desaparezca por completo (Peynador y Méndez-Sánchez, 2009). Los desarrollos inmobiliarios turísticos en Playas de Tijuana, Ensenada y varios otros puntos del COCOTREN, edificados hace más de 30 años no previnieron las consecuencias de construir sobre y frente a la protección natural “dunas”. Y, para encuadrar este desafío en todo el área del COCOTREN se han construido edificaciones en lechos de arroyos que provocan que haya aún más decremento del aporte de sedimento. En la actualidad casi todas estas construcciones se encuentran en un riesgo inminente de perderse debido a la acción del oleaje sobre sus propiedades.

Los efectos de erosión se observan más drásticamente durante los ciclos de fuerte lluvia por los eventos de El Niño. Los ejemplos que se vieron en los años de 1978 y 1998 seguirán ocurriendo de seguir construyéndose en sitios naturalmente peligrosos. También durante períodos de tormentas, los propietarios de los predios colocan enrocamientos como protección costeras para disipar la energía del oleaje, esta protección representa un peligro ya que se hacen sin una adecuada planeación, y el reducido tamaño de las rocas se proyectan en las viviendas (com. per. Solórzano-García, Olga, 2007).

En la Figura 2.1. se muestra la red de causalidad y consecuencias que conlleva la característica erosiva (natural y provocada) de las costas del COCOTREN.



Baby boomer: expresión inglesa surgida tras la Segunda Guerra Mundial para definir número de nacimientos que se dio entre 1946 y 1964.
Homeless: personas que no pueden costear una residencia adecuada en su país de origen.

Fuente: BOBADILLA, ET AL., 2008.

FIGURA 2.1. ANÁLISIS DE CAUSALIDAD DE LAS COSTAS EROSIVAS DE COCOTREN.

Hidrología

Si se proyectan más sequías y la intensidad de los años Niño está cambiando, la hidrología regional necesariamente será diferente. Actualmente se considera que los acuíferos están sobreexplotados en su mayoría aunque hay algunos subexplotados y en equilibrio en la zona costa.

El área del COCOTREN se caracteriza por la ausencia de arroyos con agua superficial permanente. El Descanso, La Misión y los deltas de Maneadero son los que tienen agua más continuamente. A la escala de este trabajo se identifican 12 cañadas importantes con escorrentías invernales y una vegetación más densa (Tabla 2.3). Las laderas de las cañadas, en general no han sido ocupadas, con la excepción de las cercanas a los centros de población. Las cañadas ocupadas y las dunas urbanizadas o como campos recreativos son las que más riesgos ofrecen a la población.

TABLA 2.3. FACTORES FÍSICOS IMPORTANTES PARA EL SECTOR AMBIENTAL.

CLAVE DE UNIDADES AMBIENTALES		SUPERFICE (HAS)
2.1.1.1.a	Cañada y Arroyo	2.86
2.1.1.1.b		3.22
2.1.1.1.c		20.82
2.1.1.1.d		40.91
2.1.2.1		180.76
2.1.3.1		129.76
2.2.4.1		16.29
2.2.4.1.b		411.96
2.3.3.1		75.06
2.3.4.1.a		128.65
2.3.4.1.b		41.38
2.3.4.1.c		32.26
2.3.5.1		75.06
T O T A L		1159.02
1.4.5.8.a	Delta-arroyo	54.13
1.4.5.8.b		177.24
T O T A L		231.37
2.3.5.2	Cuerpo Agua Dulce	45.00
1.4.3.10.a	Estuario	5.38
1.4.3.10.b		20.678
1.4.4.10.a		9.24
1.4.4.10.b		22.24
T O T A L		102.538
2.1.3.3.a	Dunas	9.57
2.1.3.3.b		44.81
1.4.5.7.a	Dunas Barra Estero	117.93
1.4.5.7.b	Dunas Urbanizadas	170.47
T O T A L		342.78

Ambiente Biótico

El COCOTREN se encuentra dentro de la región ecológica Mediterránea que se distribuye desde San Francisco, California hasta El Rosario en Baja California, y deriva su flora principalmente de la Provincia Florística Californiana (Oberbauer, 1999). Esta provincia se caracteriza por presentar

comunidades de matorral costero, chaparral costero y vegetación arbórea en las orillas de los arroyos, además de algunas lagunitas temporales de alta importancia ecológica (Delgadillo-Rodríguez, 1992; Pase y Brown, 1982).

El matorral costero se puede encontrar principalmente en el área central del COCOTREN, con fragmentos de vegetación de buena calidad pero en su mayoría se encuentra muy deteriorado; en la zona sur de la Península de Punta Banda se observan los matorrales y chaparrales costeros mejor conservados, además de vegetación de dunas en la barra arenosa porque en El Descanso casi ha perdido toda la vegetación de dunas (Espejel *et al.*, 2000). Por lo que respecta a las manchas urbanas, en ellas se encuentran fragmentos de vegetación, principalmente introducido, pero los manchones remanentes de vegetación nativa cobran mucho valor para mantener la estructura de la vegetación y el paisaje típico que caracteriza al COCOTREN (Leyva *et al.*, 2006). Sólo el *Ferocactus viridiscens* está en la NOM-059 aunque como en California, pero México sin decretar, todo el matorral costero está amenazado.

TABLA 2.4. ESPECIES MÁS COMUNES EN LOS MUESTREOS Y LAS COLECTAS DE TODA EL ÁREA DE ESTUDIO.

ESPECIE	NÚM.	PORCENTAJE	RANGO
Euphorbia misera Benth	239	100.00%	Muy Altamente Común
Dudleya cf. lanceolata (Nuttall) Britton & Rose	210	87.82%	
Eriogonum fasciculatum Benth var. fasciculatum	196	81.93%	
Mammillaria dioica K. Bdg.	189	78.99%	
Agave shawii Engelm ssp. shawii	165	68.91%	
Simmondsia chinensis (Link.) C.K. Schneid.	158	65.97%	
Artemisia californica Less.	150	62.61%	
Rhus integrifolia (Nuttall) Benth & Hook. var integrifolia	123	51.26%	
Dudleya attenuata (S. Wats.) Moran	108	44.96%	Altamente Común
Bergerocactus emoryi (Engelm.) Britt. & Rose.	105	43.70%	
Lotus scoparius (Nuttall ex Torrey & A. Gray) var. scoparius	97	40.34%	
Viguiera laciniata A. Gray	91	37.82%	
Frankenia palmeri S. Watson	88	36.55%	
Bromus rubens L.	80	33.19%	
Stipa pulchra A. Hitchc.	77	31.93%	
Avena barbata Brot.	71	29.41%	
Cneoridium dumosum (Nuttall) Hook	69	28.57%	
Ambrosia chenopodifolia (Benth) Payne	64	26.47%	
Dichelostemma pulchellum (Salisb.) Heller var.pulchellum	61	25.21%	

**TABLA 2.5. ESPECIES MÁS COMUNES EN LOS RELIEVES ENTRE
BAJAMAR Y PUNTA BANDA, ENSENADA, B.C.**

ESPECIE	RANGO
Eriogonum fasciculatum Benth. var. fasciculatum	Muy Altamente Común
Agave shawii Engelm. ssp. shawii	
Artemisia californica Less.	
Dudleya lanceolata (Nuttall) Britton & Rose	
Rhus integrifolia (Nuttall) Benth. & Hook. var. integrifolia	
Euphorbia misera Benth.	
Simmondsia chinensis (Link.) C.K. Schneid.	
Bergerocactus emoryi (Engelm.) Britt. & Rose.	Altamente Común
Lotus scoparius (Nuttall ex Torrey & A. Gray) var. scoparius	
Stipa pulchra A. Hitchc.	
Viguiera laciniata A. Gray	
Mammillaria dioica K. Bdg.	
Cneoridium dumosum (Nuttall) Hook	
Dichelostemma pulchellum (Salisb.) Heller var. pulchellum	
Lamarckia aurea (L.) Moench.	Especie Introducida
Bromus rubens L.	

En particular, la zona de Punta Banda, una de las mejor conservadas del COCOTREN, cuenta con varios estudios de investigación referente a la fauna que ahí habita, sobre todo en la zona del estero, dado que forma parte del Corredor Migratorio del Pacífico que es la ruta que siguen aves marinas y playeras, a lo largo de la costa oeste de América (Escofet, et al. 1988). Un ejemplo de estos estudios es aquel realizado sobre el ave marina llamado "gallito marino californiano", el cual se encuentra en peligro de extinción debido a los asentamientos que se han venido desarrollando y al incremento del tránsito de vehículos todo terreno y caballos (Pro esteros, 2001).

En la Tabla 2.6. se presenta la proporción de vegetación natural que cubre el área del COCOTREN aunque no se menciona la calidad de la misma.

TABLA 2.6. VEGETACIÓN NATURAL (CHAPARRALES, MATORRAL COSTERO, VEGETACIÓN RIPARIA Y VEGETACIÓN DE DUNAS COSTERAS; BIEN CONSERVADA Y ALTERADA) DEL COCOTREN.

PORCENTAJE NATURAL POR UNIDAD	SUPERFICIE DE VEGETACIÓN NATURAL	NÚMERO DE UNIDADES	PORCENTAJE CON RESPECTO AL TOTAL	
100-91	7,410.44	6	12.79	Predomina natural. Más del 70% son matorrales y chaparrales costeros de diversa calidad.
90-81	11,431.74	3	19.73	
80-71	16,729.96	4	28.88	
70-61	6,291.68	8	10.86	
SUBTOTAL	41,863.82	21	72.26	
60-51	3,432.61	7	5.92	Mitad natural y mitad transformado
50-41	650.16	8	1.12	
SUBTOTAL	4082.77	15	7.05	
40-31	2,489.24	2	4.30	Del 30% a la mitad de la superficie es chaparral o matorral de diversa calidad.
30-21	4,639.63	9	8.01	
SUBTOTAL	7,128.87	11	13.43	
20	436.81	9	0.75	20% o menos son remanentes de matorrales y chaparrales costeros de diversa calidad
menos de 20	4,424.50	32	7.64	
SUBTOTAL	4,861.30	41	8.39	
TOTAL	57,936.76	88		

La fauna de esta región ecológica está representada por el distrito faunístico San Dieguense que abarca la porción costera del Noroeste de Baja California y representa una extensión del Sur de California, Estados Unidos (Howell, 2001). Según Mellink (2002) se pueden observar especies mediterráneas de reptiles, aves y mamíferos, así como subespecies mediterráneas y especies de amplia distribución. Aunque no todas reportadas para el área del COCOTREN se ha reportado que existen sólo cuatro especies endémicas mediterráneas (1 reptil y 3 mamíferos); 54 subespecies endémicas del mediterráneo bajacaliforniano (1 anfibio, 13 reptiles, 7 aves y 33 mamíferos), las cuales pueden ocupar áreas pequeñas y aisladas como las ciénegas, islas y pequeños bosques de coníferas, mientras que el resto de las subespecies endémicas (22) no exhiben un patrón uniforme (Mellink y Rea, 1994; Mellink, 2002).

2.3.- FACTORES AMBIENTALES

PÉRDIDA DE VEGETACIÓN NATURAL

No obstante la mayor parte de la superficie del COCOTREN es natural (72% del área y 24% de las unidades ambientales) es decir chaparrales y matorrales costeros aunque con diversas calidades. En general, toda la cobertura vegetal alrededor de los centros de población y a lo largo de la carretera es natural pero con vegetación secundaria producto de incendios continuos y tala. En la zona de Tijuana, el crecimiento urbano sobre el matorral costero es acelerado y no respeta ninguna de las propuestas decretadas en el ordenamiento ecológico COCOTREN. La selección de los fragmentos se reduce a aquellos remanentes entre las cañadas donde las pendientes dificultan (aunque no impiden) la construcción.

Según Aguilar (2007) la tasa de cambio de vegetación del todo el corredor costero entre 1999 y 2006, muestra que los usos Urbano, Turístico, Agrícola e Industrial tuvieron un incremento en su cobertura regional, mientras que el uso Natural tuvo un decremento en su cobertura (Tabla 2.7).

TABLA 2.7. COMPARACIÓN DE LOS USOS DE SUELO EN EL COCOTREN SEGÚN AGUILAR 2007.

USO DE SUELO URBANO			TURISMO		AGRÍCOLA		NATURAL		INDUSTRIAL	
AÑO	HA.	%	HA.	%	HA.	%	HA.	%	HA.	%
1999*	10,170.27	16.58	1,491.38	2.43	6,837.98	11.14	42,831.77	69.83	N/D	/
2000**	9,872.59	16.10	2,140.47	3.49	5,984.94	9.76	43,520.92	70.96	92.54	0.15
2006**	11,677.89	19.04	2,525.12	4.11	6,186.21	10.08	41,068.13	66.96	132.42	0.22

*Datos publicados en el Periódico Oficial del Estado de Baja California el 16/11/01.

**Valores obtenidos a través del análisis de los mosaicos del COCOTREN (imágenes RASTER).

Para el 2010, no se pudo verificar si se mantiene esta tendencia, pues el área de estudio fue modificada por lo que se realiza nuevamente un análisis de la zona respecto al nuevo polígono delimitado, además de hacerse un mayor énfasis en los usos de suelo particulares resultando en una pérdida de área natural de 2,717. 39 ha lo que representa el 6% de la superficie total. Dentro de los principales cambios está el incremento en actividades urbanas industriales y las urbano-turístico habitacionales, mismas que han permutado con el uso de suelo natural (Tabla 2.8).

TABLA 2.8. OCUPACIÓN POR USO PARTICULAR COCOTREN 2000-2010

USO GENÉRICO	USO PARTICULAR	SUPERFICIE 2000	SUPERFICIE 2010	CRECIMIENTO 2000-2010	% DE CAMBIO
Agropecuario	Agrícola	5,073.09	5,081.93	8.84	0.17%
	Pecuario	1,424.75	1,424.75	-	0.00%
Turístico	Habitacional Turístico	1,379.93	3,364.12	1,984.18	143.79%
	Servicios Turísticos	257.77	284.26	26.49	10.28%
Urbano	Habitacional	3,665.54	4,203.97	538.43	14.69%
	Industrial	254.10	324.71	70.61	27.79%
	Infraestructura	191.46	269.32	77.86	40.67%
	Servicios	752.65	763.63	10.98	1.46%
Área Natural	Área Natural	44,937.48	42,220.09	-2,717.39	-6.05%
TOTAL		57,936.77	57,936.77	2,717.39	

PÉRDIDA DE CALIDAD DE LA BIODIVERSIDAD

Una actividad humana que ha empezado a alterar el equilibrio biológico, es la tala de las inflorescencias de *Agave shawii*, consumidas por el ganado, desprovveyendo de alimento a una especie de murciélago, *Choeronycteris mexicana*, que se encuentra en la categoría de Amenazada en la Norma Oficial Mexicana 059 (2001). Se sabe que esta especie en la región mediterránea se alimenta casi exclusivamente del néctar de este agave, además funge como polinizador de los mismos.

Las especies invasoras como malezas: pastos invasivos (*Bromus rubens*) la planta conocida como “deditos” (*Carpobrotus edulis*) entre otras, posiblemente continuarán invadiendo y sustituyendo al matorral, chaparral y dunas costeras.

Contaminación

Espejel et al., 2007; Cervantes y Espejel, 2008 y 2009; Cervantes et al., 2009; Lubinsky y Victoria, 2009 y Rosas, 2009 realizaron un estudio para la certificación de algunas playas del COCOTREN (Rosarito y tres secciones de la playa municipal de Ensenada) encontrando que ninguna puede certificarse. De acuerdo a Rosas (2008) la primera sección de Playa Hermosa, obtuvo la calificación más baja como playa recreativa a comparación de la sección del CONALEP; la diferencia consistió en la calidad del agua, debido a que la playa al momento de su valoración tenía presencia de espuma y grasas en el agua de mar y en la calidad de infraestructura y de biodiversidad por las casas habitación cercanas al mar.

Hay que destacar que los desechos predominantes son vidrio (botellas de cerveza) y plástico (botellas de refresco y bolsas de botanas) y que mucho del vidrio encontrado esta en pedazos y se encuentra mezclado con la arena por lo que es imposible la limpieza manual, lo cual representa además un peligro para los visitantes a la playa, entre otros se colectan colillas de cigarros, llantas, pañales y jeringas (Manríquez, 2008). Aunado a los desechos sanitarios humanos, de mascotas y caballos que pasean en la playa.

La Playa de el Ciprés, es la playa más conservada de las tres por lo que, al ser evaluada como playa de conservación, resultó ser evaluada como “Condicionada”. Los requerimientos elementales para obtener su certificación es recuperar su calidad en los indicadores que más peso tienen como son la categoría de biodiversidad, educación ambiental y seguridad y servicios.

Los estudios de Lubinsky y Victoria (2009) y Rosas (2009) en Ensenada y los de Cervantes (2009) en Rosarito, incorporaron preguntas a los usuarios sobre la calificación que darían a las playas resultando que según los encuestados ninguna playa se certificaría. La mayoría de los usuarios concedieron en dar mayor peso a la seguridad y servicios, seguida de la calidad de las arenas y la infraestructura; características ausentes en las playas urbanas y de las más visitadas del COCOTREN.

PÉRDIDA DE RECURSOS NATURALES

Áreas Verdes

Aunque el 72% de la superficie es natural, las ciudades del COCOTREN presentan una carencia crítica de áreas verdes y espacios para la recreación y deporte de su población.

Ojeda y Álvarez (2000) y Leyva et al., (2006) presentan propuestas para el rescate de áreas verdes dentro de las ciudades y zonas recreativas como son los campos de golf.

Sólo el Programa de Desarrollo Urbano de Ensenada considera subcentros de servicios ambientales, los demás centros de población cuantifican sus áreas verdes pero no proporcionan si estas cumplen con los mínimos necesarios para una ciudad sustentable.

Surf

De acuerdo a Pijoan (2008) “Ensenada es considerada la cuna del surf en México; esto sucedió a partir de que la península de Baja California comenzó a ser explorada por surfistas de California, Estados Unidos, alrededor de 1940. Es tradición de este grupo visitar las costas peninsulares del Pacífico buscando buen oleaje y la tranquilidad de playas prístinas, lejos de la urbanización. Debido a su cercanía con California y a dos olas de gran calidad: Isla Todos Santos y San Miguel, la ciudad de Ensenada continúa siendo un destino importante para los turistas de surf, atrayendo surfistas de todo el mundo a sus costas. En el Corredor Costero se tienen varios sitios en los que se practica el surf, en Playas de Rosarito se tiene lugares reconocidos internacionalmente. Asimismo, desde la

década de 1960 –cuando el surf comenzó a ser practicado por habitantes locales–, el número de surfistas residentes ha ido en aumento considerablemente y se han hecho numerosos torneos locales, estatales, nacionales e internacionales que ejemplifican la importancia de la zona para el deporte. A pesar de su importancia, la posibilidad de practicar el surf se encuentra limitada por distintas presiones; una de ellas es la posible ampliación y reconversión del puerto del Sauzal con el fin de liberar espacios al puerto de Ensenada (PDUCPE). Desafortunadamente, la delimitación propuesta del recinto portuario engloba dos puntos de surf importantes para la comunidad local, que deben evaluarse considerando las posibles modificaciones del oleaje en la zona que se observan como las cuatro mejores olas de Ensenada. Es necesario considerar, en el Corredor la accesibilidad en la Zona Federal Marítima Terrestre para los sitios de la práctica del surf.

Por otro lado, la presión por desarrollar las costas de Baja California para el sector inmobiliario dirigido a estadounidenses retirados debe regularse para cuidar las condiciones ambientales y paisajísticas del corredor. La demanda californiana por vivir cerca de la costa y los costos exorbitantes para lograrlo en dicho estado, entre otros, son factores que han generado un afán por desarrollar la costa que los desarrolladores han llamado “Baja Boom” (Dedina, 2007). La zona más presionada del estado es el COCOTREN ya que es de las mejores áreas para adquirir inmuebles con vista al océano y con una temperatura menos extremosa que en otras zonas (Cervantes y Espejel, 2008).

Análisis de campo de fuerzas para unidades ambientales con importancia ecológica

Se eligieron algunas unidades ambientales que en el ordenamiento anterior se habían elaborado proyectos de conservación o restauración porque en estas unidades se consideró entonces que era importante rescatar la biodiversidad o restaurar el deterioro. Con el análisis que se hizo en 1995 se intentaba ejemplificar las fuerzas que permiten o restringen este tipo de proyectos ambientales, con el presente análisis se actualiza el diagnóstico para elaborar propuestas alternativas. Los espacios destinados como bioparques en la zona de Punta Banda fueron considerados en el PDUCP-2030 de Ensenada como subcentros de servicios ambientales y como zonas de protección y áreas verdes de la ciudad, por esto no se consideran en este análisis.

**TABLA 2.9. RESULTADOS DEL ANÁLISIS DE CAMPO DE FUERZAS PARA
LAS DUNAS LOS MÉDANOS-MISIÓN VIEJO.**

FUERZAS IMPULSORAS	FUERZAS RESTRICTIVAS
<p>1. USO DE SUELO/TENENCIA DE LA TIERRA</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ En la porción oeste del sistema de dunas hay construcciones sobre ellas. 	<p>1. USO DE SUELO/TENENCIA DE LA TIERRA</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ De 1972 a 1993 las dunas presentaban la reducción de 63.61 Ha a 48.92 Ha que corresponde a la pérdida del 23.41% del área original, actualmente la vegetación tiene una cobertura de un 5% o menos. ▪ En 1993 el 26.30% del área era utilizada en la recreación, como carreras en motocicleta y vehículos que han modificado el sistema de dunas, aportando ingresos económicos a los 79 copropietarios de la zona. ▪ Se ha acentuado la presión urbana de los fraccionamientos y hoteles y condominios. ▪ Construcción de cercos que tapan la vista. ▪ Pérdida de vegetación nativa hasta casi la eliminación total.
<p>2. PARTICIPACIÓN SOCIAL(PRIVADA, ACADÉMICA)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Para el caso de las dunas existe estudio académico (Gutiérrez, 1995) que mostraba la favorabilidad del 59% por parte de ejidatarios copropietarios para hacer de la zona área de reserva ecológica y para permitir iniciativa gubernamental para gestión del lugar. Ahora son propiedades privadas y vehículos de todo terreno que alteran las dunas, ahora comprimidas y sería muy caro restaurarlas. 	<p>2. PARTICIPACIÓN SOCIAL(PRIVADA, ACADÉMICA)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Para el caso de las dunas existe estudio académico (Gutiérrez, 1995) que mostraba desfavorabilidad del 41% por parte de ejidatarios hacia la propuesta de hacer de las zona área de reserva ecológica.
<p>3. INTERVENCIÓN INSTITUCIONAL</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Con base en su importancia biológica y en las amenazas y oportunidades para su conservación, el área del Descanso se definió como prioritaria para investigación por la CONABIO (1996) y no se promovieron los bioparques que el COCOTREN de 2005 consideraba. ▪ Las dunas los Médanos falta incluirlos en el “Inventario de sitios susceptibles para áreas naturales protegidas en el Municipio de Playas de Rosarito”. Previo estudio justificativo que indique la evaluación ambiental del sitio, diagnóstico del área y propuesta de manejo entre otros. 	<p>3. INTERVENCIÓN INSTITUCIONAL</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Se mantienen los problemas administrativos y de tipo legal entre los ejidatarios dueños del área turística de las dunas.

**TABLA 2.10. RESULTADOS DEL ANÁLISIS DE CAMPO DE FUERZAS
PARA LA UNIDAD AMBIENTAL VALLE ABIERTO CANTAMAR.**

FUERZAS IMPULSORAS	FUERZAS RESTRICTIVAS
<p>1. USO DE SUELO/TENENCIA DE LA TIERRA</p> <ul style="list-style-type: none"> Ausencia de asentamientos humanos en la ribera o zona federal de 10 metros de ancho contigua al arroyo de la cañada Rinconada que atraviesa la unidad ambiental¹. 	<p>1. USO DE SUELO/TENENCIA DE LA TIERRA</p> <ul style="list-style-type: none"> Área privada y ejidal de uso agrícola con predominancia de cultivo de hortalizas al interior de la unidad ambiental. Invernadero y almacén de productos agrícolas en zona adyacente que ya desapareció. Se observa fragmentación de la cobertura vegetal nativa y áreas ocupadas con pastizales y áreas de cultivo que pueden asociarse con la presencia de ganado y equinos en agostadero y a la actividad agrícola. Colinda con área de reserva urbana del poblado de Primo Tapia con tendencias de crecimiento urbano desordenado.
<p>2. INTERVENCIÓN INSTITUCIONAL</p> <ul style="list-style-type: none"> Existencia de marco legal para imposición de multas a través de la Comisión Nacional del Agua al usuario que no cumpla con lineamientos del certificado de calidad de las aguas residuales vertidas en cualquier cuerpo receptor². Existencia de la NOM-001-ECOL-1996 que establece los límites máximos permisibles de contaminantes en las descargas de aguas residuales en aguas y bienes nacionales. No se consideró la propuesta de una zona de amortiguamiento de 200 m a ambos lados del arroyo por ser una zona de recarga y de riesgo por inundación fluvial. No se consideró un requerimiento a nivel municipal de la resolución de la evaluación de impacto ambiental para expedir dictámenes de uso de suelo. Con base en su importancia biológica y en las amenazas y oportunidades para su conservación, el área ha sido 	<p>2. INTERVENCIÓN INSTITUCIONAL</p> <ul style="list-style-type: none"> No se nota el desempeño del Consejo de Cuenca para la región de Baja California que es un órgano administrativo que propuso la CNA para el manejo integral de cuencas desde 1992 y que se estipuló a través de la Ley de Aguas Nacionales. No se registraron acciones concretas de manejo que se estén llevando a cabo en el área por parte de la gerencia regional de la CNA en Mexicali que es la encargada de la regulación de la zona.

¹ Ley de Aguas Nacionales Artículo 3o.

² Ley de Aguas Nacionales y su reglamento, Ley Federal de Derechos en Materia de Agua.

FUERZAS IMPULSORAS	FUERZAS RESTRICTIVAS
definida como prioritaria para investigación por la CONABIO (1996) y no fue declarada bioparque como se consideraba en el COCOTREN 2005. Tampoco se incluyó la unidad ambiental en el “Inventario de sitios susceptibles de ser convertidos en áreas naturales protegidas en el municipio de Playas de Rosarito”.	

TABLA 2.11. RESULTADOS DEL ANÁLISIS DE CAMPO DE FUERZAS PARA LA UNIDAD CAÑADA DEL RÍO GUADALUPE.

FUERZAS IMPULSORAS	FUERZAS RESTRICTIVAS
1. USO DE SUELO/TENENCIA DE LA TIERRA <ul style="list-style-type: none"> ▪ Área de propiedad federal que establece la restricción para asentamientos humanos en un área mínima de seguridad de 10 metros de ancho a ambos lados del cauce³. La parte baja de la desembocadura de la cañada incluye zona federal marítimo terrestre. 	1. USO DE SUELO/TENENCIA DE LA TIERRA <ul style="list-style-type: none"> ▪ La unidad colinda con el poblado de la Misión de uso urbano habitacional de baja densidad (100 hab/ha). ▪ Ubicación de la colonia Santa Anita en sus adyacencias. ▪ Colinda con área de reserva territorial urbana habitacional. ▪ Existen al interior de la unidad bancos en explotación de material pétreo. ▪ Uso agrícola al interior de la cañada. ▪ Uso turístico en la parte baja de la cañada. ▪ Fragmentación de vegetación nativa sustituida por pastizales, parcelas para cultivo y vegetación introducida.
2. PARTICIPACIÓN SOCIAL (PRIVADA, ACADÉMICA) <ul style="list-style-type: none"> ▪ No se llevó a cabo el proyecto sobre recuperación de humedales en San José de la Zorra ubicado en la parte alta de la cañada del río Guadalupe que lleva a cabo el grupo CUNA de Ensenada en colaboración con Campo Environmental Protection Agency (CEPA) y Cleveland National Forest. ▪ No se concretó la Iniciativa de la comunidad de La Misión para que el grupo PROESTEROS de Ensenada elabore el estudio de “Vocación natural de Usos de Suelo y Recomendaciones para el Desarrollo de Actividades Ecoturísticas en el área La Misión, B.C. 	
3. INTERVENCIÓN INSTITUCIONAL <ul style="list-style-type: none"> ▪ No se declaró una zona de amortiguamiento de 100 m a ambos lados del arroyo por ser una zona de riesgo por inundación fluvial y deslizamiento; ahora hay construcciones aunque en terrenos elevados. 	3. INTERVENCIÓN INSTITUCIONAL <ul style="list-style-type: none"> ▪ Indefinición de los límites territoriales entre los municipios de Playas de Rosarito y Ensenada ambos colindantes con la unidad ambiental. ▪ No se ve el desempeño existe del Consejo de

³ Ley de Aguas Nacionales, artículo 3o.

FUERZAS IMPULSORAS	FUERZAS RESTRICTIVAS
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Existencia de marco legal para imposición de multas a través de la CNA al usuario que no cumpla con lineamientos del certificado de calidad de las aguas residuales vertidas en cualquier cuerpo receptor⁴. ▪ NOM-001-ECOL-1996 establece los límites máximos de contaminantes en las descargas de aguas residuales en aguas y bienes nacionales. No se llevo a cabo el requerimiento propuesto a nivel municipal de la resolución de la evaluación de impacto ambiental estatal para expedir dictámenes de uso de suelo. 	<p>Cuenca para la región de Baja California que es un órgano administrativo que propuso la CNA para el manejo integral de cuencas desde 1992 y que se estipuló a través de la Ley de Aguas Nacionales.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ No se registraron acciones concretas de manejo que se estén llevando a cabo actualmente y que tengan injerencia directa en el área por parte de la gerencia regional de la CNA en Mexicali que es la encargada de la regulación de la zona. ▪ La extracción de materiales en los cauces es una amenaza latente.

⁴ Ley de Aguas Nacionales y su reglamento, Ley Federal de Derechos en Materia de Agua.

2.4.- INHIBIDORES SOCIALES

La complejidad del desarrollo para un territorio como el que abarca el COCOTREN, con diferentes administraciones municipales y su colindancia fronteriza con el sur de los EUA le imprimen una especificidad socioeconómica, cultural y política que demanda creatividad en el diseño y organización institucional para la planeación del desarrollo con características de sustentabilidad.

Históricamente cada uno de los tres municipios involucrados en estas dinámicas, ha atendido independientemente la problemática y afrontado los retos que la franja costera les ha impuesto, dadas la proporciones del complejo proceso de ocupación del territorio en el corredor; para definir una política de desarrollo y sus prioridades, necesariamente se deberá considerar el fenómeno de conurbación y crecimiento metropolitano que se vislumbra para este territorio, por las proyecciones de población en la zona. Esta característica reviste mayor importancia si ubicamos el territorio, en la lógica de prolongamiento de la macro-región articulada que comprende el espacio entre los puertos de San Francisco y San Diego, en California, Estados Unidos.

La dimensión transfronteriza que incide en el sentido de la inserción funcional del fenómeno de la metropolización del sur de la frontera en el corredor San Francisco-San Diego, y eventualmente en el San Francisco-Colonet, representa un desafío mayor para los responsables de la planeación del desarrollo territorial, pues implica que a la reconocida condición de zona metropolitana conformada por los municipios de Tijuana, Playas de Rosarito y Tecate, se articulen otras dos visiones que comprenden el desarrollo de la franja costera comprendida en el COCOTREN y la definida por la conformación de un triángulo intermunicipal Ensenada-Tijuana-Mexicali, en cuya dinámica quedan inmersos los municipios de Tecate y Playas de Rosarito.

El carácter complejo de la dinámica de ocupación del espacio y de construcción del territorio, al que se hace referencia en líneas anteriores, obedece en gran medida a las expectativas del potencial de esta zona para detonar un auge económico regional en distintos sectores; de ahí que históricamente ha sido un reto ordenar el crecimiento y desarrollo; como consecuencia a lo largo de muchos años, ha faltado la aplicación de la normatividad vigente en materia de desarrollo urbano, poniendo en riesgo el crecimiento ordenado del territorio, los atractivos escénicos y los recursos naturales con que se cuenta en la zona.

En ese sentido resulta imprescindible el diseño de unos mecanismos institucionales y colectivos que garanticen que, a la definición de las estrategias de política pública derivadas de ejercicios participativos de planeación del desarrollo, le siga la institucionalización y socialización de una agenda del desarrollo que integre todas las prioridades de la región. La construcción de un territorio competitivo en el que se pongan en valor todos los recursos de que dispone, debe ser producto de un proceso de aprendizaje colectivo cuya consolidación pase por la interacción, cooperación y coordinación de todos los actores que pueden y deben incidir en el proceso de toma de las decisiones importantes.

El acuerdo y el consenso respecto a cuáles serán las zonas y los sectores a impulsar, deben construirse de tal forma que el orden de las prioridades que se establezcan, afecte lo menos posible los intereses de aquellos agentes cuya agenda de prioridades sectoriales de corto plazo tuviera que verse momentáneamente aplazada en aras de lograr los objetivos y alcanzar las metas colectivas mas estratégicas y de mayor alcance e impacto.

Un aspecto de suma importancia directamente asociado a lo anterior, consiste en garantizar también el funcionamiento permanente de una instancia reconocida y legitimada, encargada del seguimiento, monitoreo y evaluación de los resultados de la aplicación de las políticas publicadas derivadas de estos instrumentos, a fin de garantizar tanto el apego a la normatividad, como el impulso y el respeto de la agenda y sus prioridades.

La inclusión de un mecanismo como este, debe traer como consecuencia al menos dos beneficios: 1) la optimización de recursos destinados a la ejecución de las acciones priorizadas por los ordenamientos, planes y programas y 2) el involucramiento y el compromiso de todos los actores que pueden incidir en el desarrollo regional, toda vez que se percibe una congruencia entre plan y acción, un respeto por las reivindicaciones que los actores hacen desde cada sector y por las expectativas que se crean en torno a la forma en que estos perciben su rol en el proceso colectivo de toma de las decisiones importantes para el territorio.

INDEFINICIÓN DE VOCACIONES

El Corredor Costero presenta múltiples aptitudes que deben ser reconocidas por los actores sociales y se promuevan con proyectos de desarrollos integrales; el turismo es tradicionalmente un sector económico posicionado, en el desarrollo económico, el potencial marítimo y la ubicación privilegiada del COCOTREN permite su aprovechamiento con proyectos de infraestructura para la conexión multinacional de personas, mercancías y energéticos.

En cuanto al turismo, el fenómeno especulativo en torno a las expectativas de generación de renta en el sector inmobiliario ha derivado en una sobreoferta de inmuebles, que impacta a la economía y el desempeño integral de dicho sector. Para alentar el desarrollo económico es importante ampliar las oportunidades a otras modalidades de la vocación turística, como es el turismo médico.

Asimismo, falta la definición de una estrategia integral de desarrollo para el puerto de Ensenada, que establezca las prioridades en términos vocacionales a fin de diseñar una política sectorial que impulse ya sea la actividad del turismo de cruceros, o bien, las actividades vinculadas con el movimiento de mercancías contenerizadas, reposicionando al puerto en el competitivo entorno internacional en el que se encuentra inmerso.

En gran medida, esta falta de definición ha sido resultado de otro fenómeno especulativo en torno a la mejor alternativa de ubicación de la infraestructura portuaria que se requiere para reubicar la terminal de contenedores con capacidad suficiente para absorber el nivel de desempeño actual en el

puerto de Ensenada, así como una capacidad proyectada para crecer en el mediano y largo plazos, ante la expectativa de una mayor integración comercial con Asia y los EUA.

En este sentido, ha sido suficientemente difundido el esfuerzo tanto del Gobierno Federal como del Estatal, para posicionar e impulsar, incluso como prioridad el proyecto portuario de Punta Colonet; proyecto que se ha visto diferido en múltiples ocasiones ya sea por la falta de claridad en la mecánica de licitaciones, por los efectos adversos de la crisis económica financiera internacional intensificada desde 2008, o por las prácticas especulativas y las disputas sobre la verdadera vocación de la zona y las irregularidades en la tenencia de la tierra, lo que ha propiciado un ambiente de incertidumbre para los eventuales inversionistas en este proyecto de impacto macro-regional.

La histórica triple vocación del puerto de Ensenada –pesquera, turística y comercial-, también ha propiciado que paralelamente a la búsqueda de alternativas a la actividad comercial, la Administración Portuaria Integral (API), junto con la autoridad estatal y los organismos intermedios promotores del desarrollo económico del municipio y el estado, impulsen el proyecto de infraestructura portuaria denominado El Sauzal II, como una estrategia que permitiría reubicar y fortalecer la actividad portuaria, poniendo en valor la histórica vocación y tradición pesquera de este pequeño puerto ubicado al norte de la ciudad.

En la base de los argumentos expuestos por los promotores de Punta Colonet y El Sauzal II, prevalece la convicción de que el puerto de Ensenada terminará por definir su vocación como eminentemente turística; lo que traería consigo una serie de enormes retos para la API, para consolidar un esquema de gestión integral y eficiente de los recursos e infraestructura portuaria vinculada al turismo. Ello la ha llevado a afrontar situaciones de pérdida de competitividad, por los elevados costos de operación para las navieras que utilizan los servicios portuarios, lo que ha derivado en el retiro de cruceros.

Los retos que se mencionan también son mayúsculos para los distintos actores del sector turismo, quienes inminentemente tendrían que enfrentar el desafío de consolidar un producto turístico integral que sea más atractivo y competitivo, y articule de manera funcional los demás sectores del puerto vinculados a la actividad turística. Ello exigiría la institucionalización de todo esfuerzo de coordinación en el proceso de definir consensualmente, una agenda de prioridades y estrategias sectoriales. Al respecto, Un reto importante consiste en garantizar que la alternativa de El Sauzal II, se vea fortalecido en todas sus dimensiones; desde la fase de diseño y elaboración de las manifestaciones de impacto ambiental, hasta la fase de apertura y socialización del proceso de toma de decisiones, a fin de conciliar todos los intereses, incluidos los colectivos.

CRUCES FRONTERIZOS

Un inhibidor cuya esencia es compleja, por tratarse al mismo tiempo de deficiencias en infraestructura vial y de asimetrías en la capacidad de gestión del gobierno local y nacional, ante la administración federal de los EUA, es el de los cruces fronterizos.

Los enormes impactos negativos que esta problemática tiene para la vida fronteriza, se manifiestan en la cotidianidad de miles de agentes económicos que vienen de los EUA a hacer negocios, o bien residentes fronterizos mexicanos cuyas actividades diarias están vinculadas y dependen del flujo transfronterizo de personas y/o mercancías. En ese sentido, el sector que históricamente ha reclamado se solucione dicha problemática en la frontera, es el turístico, cuyas actividades están fuertemente ligadas a la dinámica del corredor costero Tijuana-Playas de Rosarito-Ensenada, como a San Diego y Los Ángeles y definen en gran medida su vocación.

De manera particular, la problemática derivada principalmente de la demora en los cruces fronterizos, se ha venido manifestando en una menor afluencia de visitantes del sur de California hacia la región. Este tipo de visitantes y turistas tradicionalmente viajan a Baja California en automóvil, y son quienes viven la inconveniente experiencia de tener que hacer largas filas y tiempos de espera para desplazarse desde EUA a México y en su regreso.

Además, la presencia de actividades ilícitas asociadas a la operación de bandas y carteles del narcotráfico, al igual que en otras partes de la frontera, hacen del territorio escenario de combate a estos grupos delictivos por parte de las autoridades de los tres órdenes de gobierno. Una consecuencia negativa directa en este sentido, es la prevalencia de un clima de inseguridad que afecta la vida diaria de las personas y el desenvolvimiento de sus actividades económicas y de la percepción de inseguridad en los potenciales visitantes. La percepción de este fenómeno en los EUA, es que Baja California es un lugar inseguro y poco atractivo para los negocios e inversiones, lo que afecta de manera directa a actividades como el turismo, que históricamente han dependido de la interacción transfronteriza para su desarrollo.

Los exhaustivos dispositivos de seguridad implementados por la autoridad estadounidense en la frontera, en aras de frenar el flujo de drogas e indocumentados, y las medidas de seguridad diseñadas e implementadas por el Gobierno Federal mexicano para impedir el tráfico de mercancías ilícitas y armas hacia el territorio nacional, han hecho de la línea divisoria un espacio conflictivo y difícil de gestionar.

En la lógica de un esquema de planeación del desarrollo de largo plazo para Baja California y para el COCOTREN en particular, deben de contemplarse de manera explícita, las opciones y mecanismos susceptibles de ser implementados no únicamente para buscar resolver el problema –consecuencia-cruces fronterizos, sino de manera integral, la compleja ecuación inseguridad-infraestructuras-cruces fronterizos-inversiones, para sentar las bases de un esquema local-regional *ad hoc* para esta zona de enorme potencial económico.

De acuerdo con el Programa Sectorial de Seguridad Pública 2008-2013 del Gobierno del Estado de Baja California, la prioridad en materia de seguridad es reducir los niveles de inseguridad y violencia, actuando de manera coordinada, intergubernamental e intersectorialmente, para fomentar un desarrollo social y económico que reduzca los factores de riesgo de las conductas antisociales.

En este sentido, queda por implementar además de la política de seguridad, los mecanismos transversales de dicha política, involucrando a los actores de todos los sectores económico-sociales, todos los órdenes de la administración pública y a la sociedad en general, para hacer la construcción colectiva de una agenda integral para la competitividad para la región.

MARGINACIÓN

La marginación se concibe como un problema estructural de la sociedad, en donde no están presentes ciertas oportunidades para el desarrollo, ni las capacidades para adquirirlas. Si tales oportunidades no se manifiestan directamente, las familias y comunidades que viven en esta situación se encuentran expuestas a ciertos riesgos y vulnerabilidades que les impiden alcanzar determinadas condiciones de vida. Desde 1990, para el cálculo del índice de marginación el CONAPO considera tres dimensiones de la marginación de las localidades: educación, vivienda e ingreso. Una vez calculado el valor del índice, las clasifica en uno de los cinco grados de marginación.

Se analizó la información de 204 localidades con una población menor a 2500 habitantes y la de 85 AGEBS urbanos. Es preciso mencionar que solo 204 del total de 387 localidades con menos de 2500 habitantes, cuentan con información en todos los indicadores y solo 85 AGEBS del total de 93.

LOCALIDADES

Se analiza la distribución de localidades por zona, así como de la población. La comparación de localidades en las 5 zonas permite construir regiones con base en el grado de marginación, con el fin de incidir en el diseño de estrategias articuladas en los diferentes niveles de gobierno.

TABLA 2.12. LOCALIDADES Y POBLACIÓN EN LOCALIDADES CON MENOS DE 2500 HABITANTES, POR ZONA SEGÚN GRADO DE MARGINACIÓN, 2010.

GRADO DE MARGINACIÓN												
	LOCALIDADES	MUY ALTO	ALTO	MEDIO	BAJO	MUY BAJO	POBLACIÓN	MUY ALTO	ALTO	MEDIO	BAJO	MUY BAJO
COCOTREN*	204	7	69	34	30	64	20,227	214	4,876	9,543	1,879	3,715
	100%	3.4%	33.8%	16.7%	14.7%	31.4%	100%	1.1%	24%	47%	9%	18%
CP TIJUANA	24	2	6	4	1	11	4,765	27	988	1,446	12	2,292
CP ROSARITO	19		5	7	1	6	3,472		147	3,052	42	231
CP PRIMO TAPIA	56	1	18	11	6	20	6,268	9	1,456	3,881	448	474
FUERA CP ENSENADA	15		6	2	3	4	1,519		207	277	956	79
CP ENSENADA	90	4	34	10	19	23	4,203	178	2,078	887	421	639

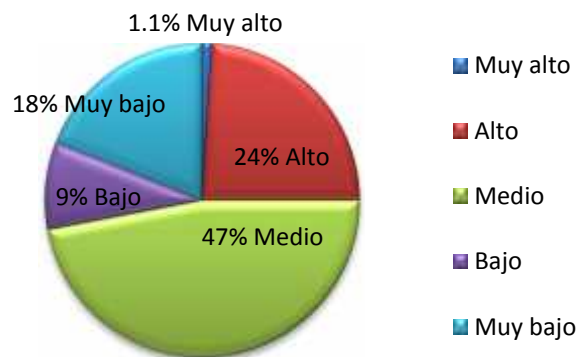
* Solo incluye localidades de 1-2499 habitantes

Fuente: Estimaciones del CONAPO con base en el INEGI, Censo de Población y Vivienda 2010, Principales resultados por localidad.

Se observa en la Tabla 2.12., las zonas que tienen más localidades con grado de marginación muy alto son la zona CP Ensenada con 4 y CP Tijuana con 2. Las zonas CP Rosarito y Fuera del CP Ensenada no tienen localidades con un muy alto grado de marginación.

En lo que respecta al grado alto de marginación, destacan los casos de CP Ensenada y Fuera de CP Rosarito (Primo tapia) con 52 localidades en esta condición, representando al 75.4% del total de asentamientos

Por último, con respecto a las zonas que presentan más asentamientos en el grado muy bajo sobresalen los casos de CP Ensenada y Fuera de CP Rosarito con 23 y 20 localidades respectivamente (63%).



GRAFICA 2.1. PORCENTAJE DE POBLACIÓN POR GRADO DE MARGINACIÓN.



FIGURA 2.2. POLÍGONO DEL ÁREA DE APLICACIÓN.

GRADO DE MARGINACIÓN DE LA POBLACIÓN POR ÁREA GEOESTADISTICA BÁSICA URBANA (AGEB).

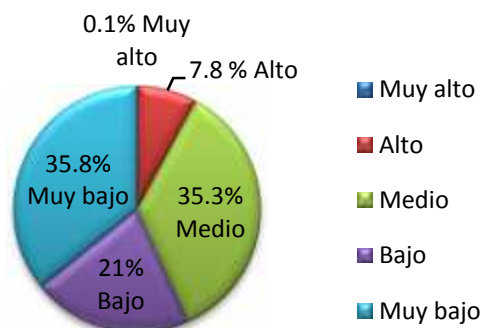
TABLA 2.13. URBANAS Y POBLACIÓN POR ZONA, SEGÚN GRADO DE MARGINACIÓN URBANA, 2010*.

GRADO DE MARGINACIÓN URBANA												
	AGEB URBANAS	MUY ALTO	ALTO	MEDIO	BAJO	MUY BAJO	POBLACIÓN	MUY ALTO	ALTO	MEDIO	BAJO	MUY BAJO
COCOTREN*	85	1	10	27	18	29	135 667	167	10 552	47 884	28 464	48 600
								0.1%	7.8%	35.3%	21.0%	35.8%
AGEBS TIJUANA	28	1	8	6	3	10	57,496	167	8,949	16,098	7,032	25,250
AGEBS ROSARITO	27		1	14	9	3	37,838		811	25,694	10,258	1,075
AGEBS PRIMO TAPIA	5		1	4			4,765		792	3,973		
AGEBS EL SAUZAL	5			2	1	2	7,200			1,040	4,193	1,967
AGEBS ENSENADA	20			1	5	14	28,368			1,079	6,981	20,308

Nota: Sólo se consideran las AGEBS con al menos 20 viviendas particulares habitadas con información de ocupantes, y cuya población en dichas viviendas es mayor a la población que reside en viviendas colectivas, la población sin vivienda y la población estimada en viviendas particulares clasificadas como habitadas pero sin información, tanto de las carencias de la vivienda como de sus ocupantes.

Fuente: Estimaciones del CONAPO con base en el INEGI, Censo de Población y Vivienda 2010.

Se observa en la Tabla 2.13. que la única localidad con AGEBS con grado de marginación muy alto es Tijuana. Respecto al grado de marginación alto, solo se presentan en las ciudades de Tijuana, Rosarito y Primo Tapia, con 8, 1 y 1 AGEBS respectivamente.



GRAFICA 2.2. MARGINACIÓN URBANA, PORCENTAJE DE POBLACIÓN POR GRADO DE MARGINACIÓN 2010.

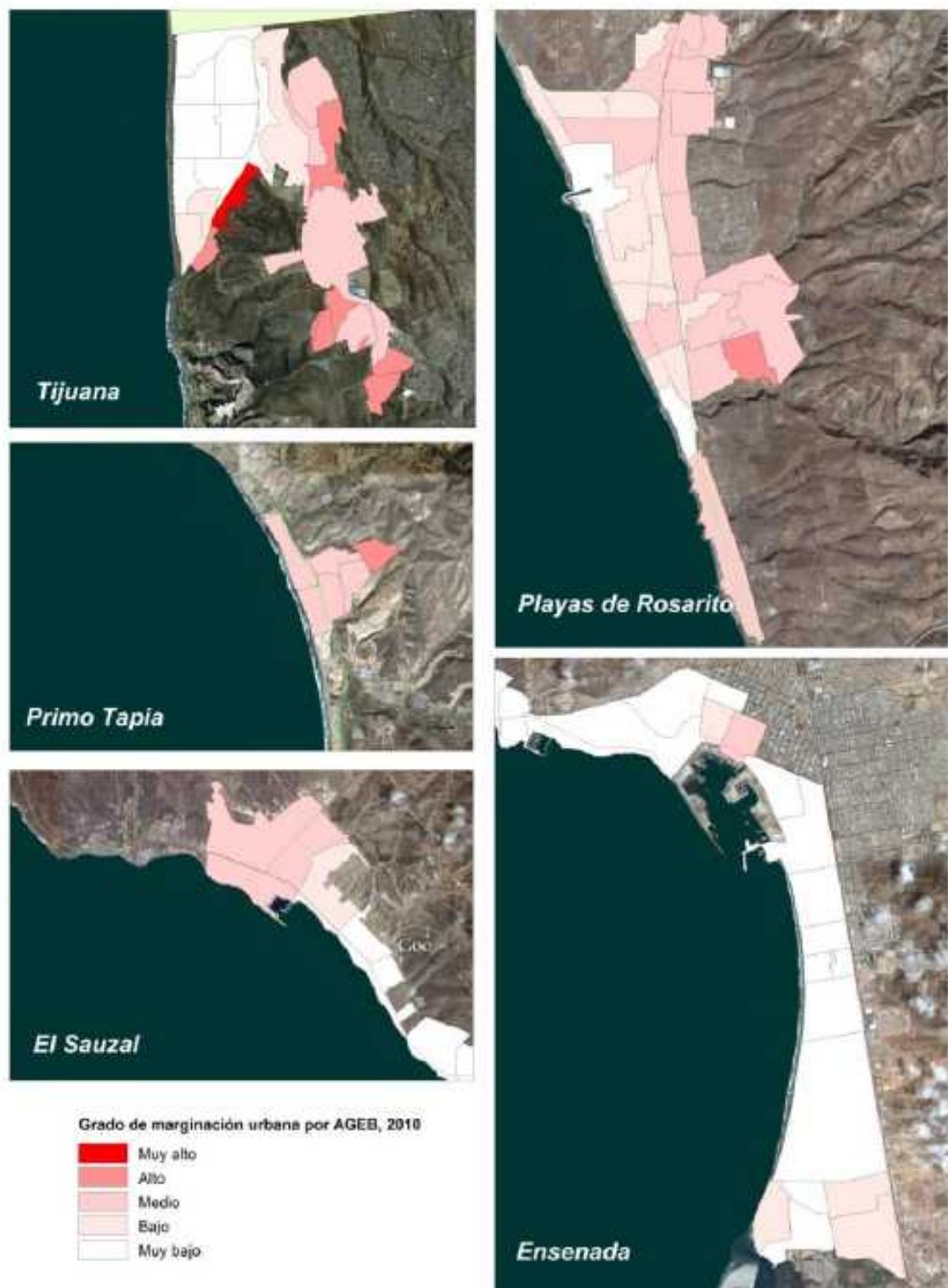


FIGURA 2.3. GRADO DE MARGINACIÓN URBANA POR AGEB, 2010.

2.5.- OCUPACIÓN DEL SUELO

Para el análisis de la ocupación del suelo se hicieron revisiones complementarias a la información del programa anterior, toda vez que hubo necesidad de ajustar la clasificación de los usos del suelo para tener una mayor precisión de las tendencias de ocupación en base a la situación que se presenta en la actualización de éste programa. Por otro lado, la modificación del área de estudio determinó un ajuste cartográfico del levantamiento y su cuantificación en base a la superficie del corredor.

La clasificación de usos de suelo para el levantamiento toma como base los cuatro usos genéricos: urbano, turístico, agrícola y área natural. En ésta actualización se detalla esta clasificación al desglosar usos particulares y modalidades de uso que permiten identificar con mayor precisión las tendencias de ocupación en el corredor; en la siguiente tabla se presenta la clasificación utilizada, considerando que el área natural es la superficie resultante, sin ningún uso de las modalidades indicadas.

TABLA 2.14. CLASIFICACIÓN PARA EL LEVANTAMIENTO DE USOS DE SUELO.

USO GENÉRICO	PARTICULAR	MODALIDAD
URBANO	HABITACIONAL	Unifamiliar residencial
		Unifamiliar media
		Unifamiliar popular
		Plurifamiliar vertical
		Plurifamiliar horizontal
	SERVICIOS BÁSICOS	Comercio
		Equipamiento urbano
		Equipamiento Regional
		Mixto
		Especial (yonques)
	INDUSTRIAL	Maquiladora
		Construcción
	INFRAESTRUCTURA	Energética
		Servicios
		Regional (Portuario, carretero)
TURÍSTICO	HABITACIONAL	Fraccionamiento unifamiliar
		Condominios
		Mixto
	SERVICIOS	Comercio
		Carreteros
		Hoteleros
		Marina
		Campos
		Recreativo
AGROPECUARIO	AGRÍCOLA	Temporal
		Riego
		Invernadero
	PECUARIO	Pastizal
		Corrales

Finalmente el levantamiento de usos de suelo se realizó a través del análisis de imagen satelital del 2000 y 2010 complementado con recorridos de campo y video.

OCUPACIÓN DEL SUELO A 1999

En el programa de 2001, la superficie del corredor cubría un total de 61,331 hectáreas y de 1993 a 1999 había registrado una ocupación de 1,428 hectáreas, que consistió en crecimiento urbano periférico a los centros de población y desarrollos suburbanos y/o turísticos. El municipio de Playas de Rosarito fue el que registró el mayor crecimiento relativo con un 10.4%, a diferencia de Tijuana y Ensenada con un 9.7% y 7.8% respectivamente. La distribución de usos de suelo identificada en el año de corte del programa era la siguiente:

TABLA 2.15.- OCUPACIÓN DEL SUELO 1993-1999 COCOTREN, 2001.

	1993	1999	% CAMBIO
URBANO E INDUSTRIAL	8,533.39	10,170.27	19.18%
TURÍSTICO	1,323.37	1,491.38	12.70%
AGRÍCOLA	7,226.02	6,837.98	-5.37%
ÁREA NATURAL	44,248.63	42,831.78	-3.20%
TOTAL CORREDOR	61,331.41	61,331.41	

Fuente: Bringas, R. Nora *Tesis de doctorado*.

Uno de los principales problemas identificados fue la ocupación irregular del suelo y los conflictos legales por la tenencia de la tierra.

CAMBIOS EN LA OCUPACIÓN DEL SUELO 2001-2010

Para esta actualización, la superficie del corredor alcanza 57,936 hectáreas, lo que indica una reducción del 5% (en comparación con la superficie del programa anterior) al restarle superficie correspondiente al centro de población de Ensenada. A pesar de esta diferencia, es importante hacer notar el incremento en la ocupación del suelo en el periodo en comparación al identificado por el programa anterior: de 1993 a 1999 se observó un crecimiento de 1,428 hectáreas, en tanto que de 2000 al 2010 el crecimiento correspondió a 2,717.39 hectáreas, es decir un 90% más del crecimiento registrado en el periodo anterior, lo que significó un crecimiento anual de 271 hectáreas.

La distribución de usos de suelo al 2010 quedó conformada de la siguiente manera:

TABLA 2.16.- OCUPACIÓN POR USO GENÉRICO COCOTREN, 2010.

USO GENÉRICO	SUPERFICIE 2010 (Ha)	%
AGROPECUARIO	6,506.68	11.23%
TURÍSTICO	3,648.37	6.30%
URBANO	5,561.62	9.60%
ÁREA NATURAL	42,220.09	72.87%
T O T A L	57,936.77	100.00%

TABLA 2.17.- CAMBIOS EN LA OCUPACIÓN DEL SUELO 2000-2010 COCOTREN.

USO GENÉRICO	SUPERFICIE 2000 (Ha)	SUPERFICIE 2010 (Ha)	CRECIMIENTO 2000-2010 (Ha)	% DE CAMBIO
AGROPECUARIO	6,506.68	6,506.68	8.84	0.14%
TURÍSTICO	3,648.37	3,648.37	2,010.67	122.77%
URBANO	5,561.62	5,561.62	697.88	14.35%
ÁREA NATURAL	42,220.09	42,220.09	- 2,717.39	-6.05%
T O T A L	57,936.77	57,936.77		

Como puede observarse, el porcentaje de cambio mayor se registró en el uso turístico, a diferencia del periodo de 1993-1999 en donde destacó una mayor proporción del crecimiento urbano. Esto comprueba la tendencia observada por el programa anterior en relación a la intensa promoción de desarrollos y fraccionamientos turísticos que estaba en marcha a principios de la década del 2000. La comprobación de esta tendencia se refuerza al revisar la distribución del crecimiento por zonas.

Para el análisis de la ocupación del suelo por zonas se consideran dos criterios:

- 1) De acuerdo a los límites administrativos y normativos de los centros de población.
- 2) Por unidad ambiental de acuerdo a la actualización de la regionalización.

En el **primer criterio** se define una zonificación que toma como punto de partida los límites de centros de población. Este criterio obedece al reconocimiento de la cobertura normativa que tienen los programas de desarrollo urbano de las ciudades de Tijuana, Playas de Rosarito, Primo Tapia y Ensenada, y la importancia de identificar los procesos de ocupación fuera de estos espacios, lo cual permitirá dirigir de una manera más precisa los requerimientos de estrategia normativa en estas zonas del corredor.



FIGURA 2.4. ZONAS PARA LA CUANTIFICACIÓN DE USOS DE SUELO COCOTREN 2010.

NOTA: Los usos de suelo cuantificados como fuera del C. P. de Rosarito, corresponden al Centro de Población de Primo Tapia creado en 2010.

TABLA 2.18.- INCREMENTO DE LA OCUPACIÓN POR ZONA 2000-2010 COCOTREN.

ZONA	OCUPACIÓN 2000-2010 (HA)	%
CP TIJUANA	422.55	16%
CP ROSARITO	723.58	27%
PRIMO TAPIA	1,281.35	47%
FUERA CP ENSENADA	191.90	7%
CP ENSENADA	98.00	4%
TOTAL	2,717.39	100%

De acuerdo a la tabla anterior, se confirma la tendencia de urbanización de la zona al sur del centro de población de Playas de Rosarito ya que represento el 47% del crecimiento en el corredor entre 2000 y 2010. En conjunto con el crecimiento observado dentro del centro de población de Playas de Rosarito, las zonas correspondientes a este municipio albergaron el 74% del crecimiento en el corredor, lo que indica la fuerte presión a la que está sometida este espacio y, prospectivamente, permite discernir cuáles serán los requerimientos para la dotación de infraestructura tanto en los Centros de Población como fuera de ellos.



Las tasas de cambio en los usos del suelo en estas zonas, acusan un incremento porcentual en el uso turístico en todas ellas, excepto en el centro de población de Ensenada, lo que evidencia la vocación que el corredor tiene para el desarrollo de estas actividades. En particular destaca la zona fuera del centro de población de Playas de Rosarito, como la parte del corredor que está registrando la dinámica más intensa de ocupación del suelo por actividades turísticas (ver tabla siguiente). Considerando el tema de absorción de áreas naturales, el centro de población de Playas de Rosarito representa la zona de mayor tendencia proporcional a la urbanización ya que fue la que sufrió la mayor reducción de áreas naturales.

TABLA 2.19.- CAMBIOS EN LA OCUPACIÓN DEL SUELO COCOTREN 2010.

CAMBIOS EN LA OCUPACIÓN DEL SUELO 2000-2010 POR ZONAS 1/				
ZONA	USO			
	AGROPECUARIO	TURÍSTICO	URBANO	ÁREA NATURAL 2/
CP TIJUANA	0%	98%	15%	15%
CP ROSARITO	0%	187%	21%	20%
PRIMO TAPIA	2%	511%	33%	10%
FUERA CP ENSENADA	0%	25%	49%	1%
CP ENSENADA	0%	8%	3%	1%

1/ Se refiere al porcentaje que representa el crecimiento en el periodo en relación a la ocupación al 2000.

2/ Reducción de Superficie.

En el **segundo criterio** de revisión de los procesos de ocupación, se consideran las unidades ambientales resultado de la actualización de la regionalización. En este caso, se identificó el porcentaje de cambios en la ocupación del suelo a través de rangos para representar la información de manera gráfica (ver plano y tabla en páginas siguientes).

Las unidades ambientales localizadas al sur del centro de población de Playas de Rosarito son las que presentaron un crecimiento mayor en proporción al crecimiento total del corredor en el periodo. Por arriba del 20% de crecimiento destacaron las unidades 2.1.2.5.b Rosarito-El Morro, lomerío y la 2.1.4.5.b Puerto Nuevo, lomerío, que en conjunto representaron el 47% del crecimiento en el corredor.



FIGURA 2.6. RANGOS DE CRECIMIENTO POR UNIDAD AMBIENTAL 2000-2010 COCOTREN.

TABLA 2.20.- CRECIMIENTO POR UNIDAD AMBIENTAL COCOTREN 2010.

UNIDAD AMBIENTAL	SUPERFICIE TOTAL UNIDAD (Ha)	OCUPACION 2000 (Ha)	OCUPACION TOTAL 2010 (Ha)	CRECIMIENTO 2000-2010 (Ha)	% DE CRECIMIENTO 2000-2010 RESPECTO DEL TOTAL	% OCUPACION DE LA UNIDAD 2010
1.4.3.2.a	169.9847	9.8323	9.8323		0.00%	6%
1.4.3.2.b	6.0765	0.0002	0.0002		0.00%	0%
1.4.3.2.c	12.7156	5.2032	5.2032		0.00%	41%
1.4.3.4.a	18.4758	0.2868	0.2868		0.00%	2%
1.4.3.4.b	29.7914	12.4640	12.4640		0.00%	42%
1.4.3.7.a	117.9329	0.0827	0.0827		0.00%	0%
1.4.3.7.b	170.4666	62.5162	62.5162		0.00%	37%
1.4.3.8.a	54.1288	35.4275	35.4275		0.00%	65%
1.4.3.8.b	157.6783	80.9959	80.9959		0.00%	51%
1.4.3.9	374.1901	97.5278	97.5278		0.00%	26%
1.4.4.10.a	4.1891	2.5280	2.5280		0.00%	60%
1.4.4.10.b	51.7596	2.4858	2.4858		0.00%	5%
1.4.4.11	31.5546	0.6666	14.9532	14.2866	0.53%	47%
2.1.1.1.a	2.8562	1.6228	1.6228		0.00%	57%
2.1.1.1.b	3.2187	3.0644	3.0644		0.00%	95%
2.1.1.1.c	20.8162	2.3286	2.3286		0.00%	11%
2.1.1.1.d	40.9135	9.9515	10.4602	0.5087	0.02%	26%
2.1.1.11.a	487.5458	463.8050	464.9649	1.1599	0.04%	95%
2.1.1.11.b	226.2704	78.9784	137.3923	58.4139	2.15%	61%
2.1.1.4.a	203.7180	52.9285	149.6841	96.7557	3.56%	73%
2.1.1.4.b	782.2097	89.3838	119.1600	29.7762	1.10%	15%
2.1.1.5.a	84.1414	12.6747	12.6747		0.00%	15%
2.1.1.5.b	808.8499	68.6828	255.1879	186.5051	6.86%	32%
2.1.1.5.c	304.6535	195.3533	229.8332	34.4799	1.27%	75%
2.1.1.6.a	1,264.9261	478.7538	493.7046	14.9508	0.55%	39%
2.1.1.6.b	102.9490				0.00%	0%
2.1.1.6.c	113.5846	93.2863	93.2863		0.00%	82%
2.1.2.1	180.7566	109.9791	109.9791		0.00%	61%
2.1.2.11.a	57.0742	19.1188	21.5001	2.3813	0.09%	38%
2.1.2.11.b	348.0618	119.8823	164.4409	44.5586	1.64%	47%
2.1.2.5.a	1,437.9656	658.4077	750.3631	91.9554	3.38%	52%
2.1.2.5.b	1,169.5563	16.2220	568.5511	552.3291	20.33%	49%
2.1.2.6.a	1,076.6331	157.6662	256.2481	98.5819	3.63%	24%
2.1.2.6.b	739.8006	204.8304	367.7259	162.8955	5.99%	50%
2.1.2.6.c	63.5586	27.7592	42.7778	15.0186	0.55%	67%
2.1.2.9.a	938.2904	754.0771	758.2612	4.1842	0.15%	81%
2.1.2.9.b						
2.1.4.1	129.7572				0.00%	0%
2.1.4.11.a	40.8905	15.9361	21.8571	5.9210	0.22%	53%
2.1.4.11.b	235.7890	102.5467	105.6401	3.0934	0.11%	45%
2.1.4.11.c	45.3893	30.3132	30.3132		0.00%	67%
2.1.4.11.d	296.7072	130.9820	143.5849	12.6030	0.46%	48%
2.1.4.13.a	67.9103	1.7329	12.7882	11.0553	0.41%	19%
2.1.4.13.b	366.8120	164.3732	167.1366	2.7634	0.10%	46%

UNIDAD AMBIENTAL	SUPERFICIE TOTAL UNIDAD (Ha)	OCUPACION 2000 (Ha)	OCUPACION TOTAL 2010 (Ha)	CRECIMIENTO 2000-2010 (Ha)	% DE CRECIMIENTO 2000-2010 RESPECTO DEL TOTAL	% OCUPACION DE LA UNIDAD 2010
2.1.4.13.c	283.7359	172.9217	174.5597	1.6380	0.06%	62%
2.1.4.3	38.3214	1.6182	1.6182		0.00%	4%
2.1.4.4	2,576.5257	189.0318	223.8159	34.7841	1.28%	9%
2.1.4.5.a	362.4976	4.4316	151.8154	147.3838	5.42%	42%
2.1.4.5.b	2,899.7199	115.4965	841.3040	725.8075	26.71%	29%
2.1.4.5.c	1,987.1150	108.2680	196.2476	87.9796	3.24%	10%
2.1.4.6.a	3,803.3229				0.00%	0%
2.1.4.6.b	632.3754				0.00%	0%
2.2.4.1.a	16.5660	1.6670	1.6670		0.00%	10%
2.2.4.1.b	411.9592				0.00%	0%
2.2.4.12.a	1,027.1393	453.5991	453.5991		0.00%	44%
2.2.4.12.b	142.7498	24.6070	24.6070		0.00%	17%
2.2.4.4.a	393.7832	82.8895	82.8895		0.00%	21%
2.2.4.4.b	222.0815	18.7197	18.7197		0.00%	8%
2.2.4.5.a	309.1110				0.00%	0%
2.2.4.5.b	148.6911	0.0001	0.0001		0.00%	0%
2.2.4.6.a	4,409.1436	849.3679	849.3679		0.00%	19%
2.2.4.6.b	229.0301	0.0571	0.0571		0.00%	0%
2.3.3.1	75.0623	0.4186	0.4186		0.00%	1%
2.3.3.11	653.1078	470.2142	499.6202	29.4060	1.08%	76%
2.3.3.12	126.4152	58.6081	80.2717	21.6635	0.80%	63%
2.3.3.2	6.9715	6.9715	6.9715		0.00%	100%
2.3.3.4	792.0564	45.6932	81.3288	35.6356	1.31%	10%
2.3.3.5.a	1,788.1430	80.4612	81.3749	0.9137	0.03%	5%
2.3.3.5.b	40.1517	36.7859	36.7859		0.00%	92%
2.3.3.5.c	53.7158	11.1087	11.1087		0.00%	21%
2.3.3.5.d	233.0873	131.3635	131.3635		0.00%	56%
2.3.3.6.a	344.6172	1.9771	1.9771		0.00%	1%
2.3.3.6.b	126.5398				0.00%	0%
2.3.3.9	852.7113	687.2238	697.6071	10.3833	0.38%	82%
2.3.4.1.a	128.6466				0.00%	0%
2.3.4.1.b	41.3817				0.00%	0%
2.3.4.1.c	32.2623				0.00%	0%
2.3.4.11	818.9047	183.6827	290.9457	107.2630	3.95%	36%
2.3.4.4.a	981.8018		14.5149	14.5149	0.53%	1%
2.3.4.4.b	376.6390	15.0452	15.0452		0.00%	4%
2.3.4.5.a	543.1395	13.8900	13.8900		0.00%	3%
2.3.4.5.b	106.5982				0.00%	0%
2.3.4.6	8,437.6868	891.1802	947.0188	55.8386	2.05%	11%
2.4.3.12	745.2304	667.1960	667.1960		0.00%	90%
2.4.3.9	602.0312	573.1154	573.1154		0.00%	95%
2.5.3.12.c	2,191.8538	2,171.4496	2,171.4496		0.00%	99%
2.5.3.7.a	2,558.8541	192.1307	192.1307		0.00%	8%
2.5.3.7.b	2,039.6465	59.3371	59.3371		0.00%	3%
2.5.3.8	505.1231	303.5482	303.5482		0.00%	60%

UNIDAD AMBIENTAL	SUPERFICIE TOTAL UNIDAD (Ha)	OCUPACION 2000 (Ha)	OCUPACION TOTAL 2010 (Ha)	CRECIMIENTO 2000-2010 (Ha)	% DE CRECIMIENTO 2000-2010 RESPECTO DEL TOTAL	% OCUPACION DE LA UNIDAD 2010
TOTAL	57,936.77	12,998.73	15,716.12	2,717.39	100.00%	27%

CARACTERIZACIÓN DE LA OCUPACIÓN DEL SUELO 2001-2010

El levantamiento de usos de suelo incluyó el reconocimiento de condiciones particulares de la ocupación y modalidades, con el fin de precisar el tipo de actividad que se está desarrollando en el corredor y poder identificar posibles tendencias de desarrollo.

De acuerdo a la clasificación de usos particulares, el comportamiento de la ocupación del suelo en el periodo 2000-2010 se muestra en la siguiente Tabla 2.21.

TABLA 2.21.- OCUPACIÓN POR USO PARTICULAR COCOTREN 2000-2010.

USO GENERICO	USO PARTICULAR	SUPERFICIE 2000 (Ha)	SUPERFICIE 2010 (Ha)	CRECIMIENTO 2000-2010 (Ha)	% DE CAMBIO
AGROPECUARIO	Agrícola	5,073.09	5,081.93	8.84	0.17%
	Pecuario	1,424.75	1,424.75	-	0.00%
TURISTICO	Habitacional Turístico	1,379.93	3,364.12	1,984.18	143.79%
	Servicios turísticos	257.77	284.26	26.49	10.28%
URBANO	Habitacional	3,665.54	4,203.97	538.43	14.69%
	Industrial	254.10	324.71	70.61	27.79%
	Infraestructura	191.46	269.32	77.86	40.67%
	Servicios	752.65	763.63	10.98	1.46%
AREA NATURAL	Área natural	44,937.48	42,220.09	- 2,717.39	-6.05%
TOTAL		57,936.77	57,936.77	2,717.39	

Ya se había hecho la anotación de que el uso turístico en general fue el que mayormente se desarrolló entre 2000 y 2010. Del uso turístico destaca la modalidad de fraccionamientos habitacionales con un 143.79% de incremento en comparación con la superficie existente en el año 2000. La característica principal de esta ocupación es la de oferta de lotes unifamiliares con o sin servicios, preferentemente sin vivienda construida. Su grado de ocupación es muy bajo y como se verá más adelante, gran parte de estos desarrollos no cuentan con autorización de fraccionamiento.

Es importante destacar también que proporcionalmente el uso infraestructura representó el segundo porcentaje de cambio más alto en el periodo.

Los resultados del levantamiento de usos particulares por zona se muestran a continuación:

TABLA 2.22.- OCUPACIÓN POR USO PARTICULAR C.P. TIJUANA 2000-2010.

USO GENÉRICO	USO PARTICULAR	SUPERFICIE 2000 (Ha)	SUPERFICIE 2010 (Ha)	CRECIMIENTO 2000-2010 (Ha)	% DE CAMBIO
AGROPECUARIO	Agrícola	132.95	132.95		0%
	Pecuario	-	-		
TURÍSTICO	Habitacional Turístico	252.79	505.61	252.82	100%
	Servicios turísticos	5.85	5.85		0%
URBANO	Habitacional	1,064.67	1,222.82	158.15	15%
	Industrial		9.50	9.50	
	Infraestructura	41.07	41.07		0%
	Servicios	53.22	55.30	2.08	4%
AREA NATURAL	Área natural	2,896.10	2,473.55	- 422.55	-15%
TOTAL		4,446.65	4,446.65		

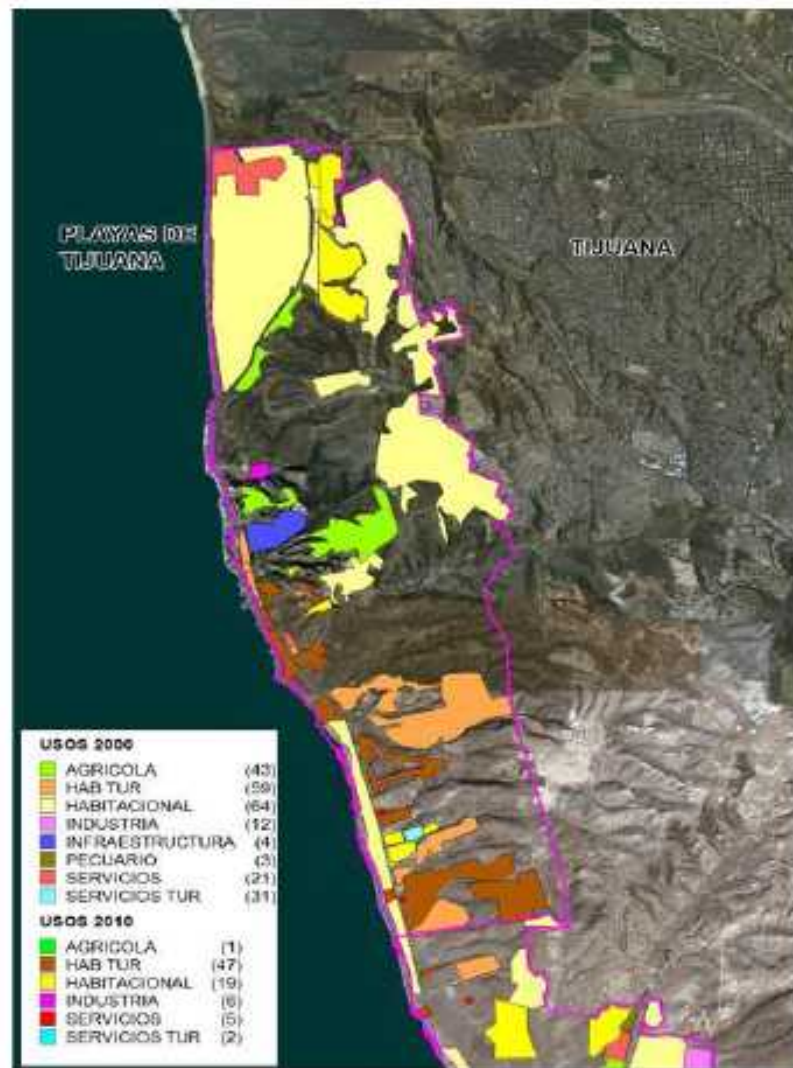


FIGURA 2.7. OCUPACIÓN ZONA C.P. TIJUANA 2010.

TABLA 2.23.- OCUPACIÓN POR USO PARTICULAR C.P. ROSARITO 2000-2010.

USO GENÉRICO	USO PARTICULAR	SUPERFICIE 2000 (Ha)	SUPERFICIE 2010 (Ha)	CRECIMIENTO 2000-2010 (Ha)	% DE CAMBIO
AGROPECUARIO	Agrícola	561.58	561.58	-	0%
	Pecuario	6.43	6.43	-	0%
TURÍSTICO	Habitacional Turístico	192.59	651.32	458.73	238%
	Servicios turísticos	56.09	62.49	6.40	11%
URBANO	Habitacional	998.08	1,250.43	252.35	25%
	Industrial	92.51	95.01	2.50	3%
	Infraestructura	49.46	49.46	-	0%
	Servicios	107.21	110.81	3.60	3%
AREA NATURAL	Área natural	3,688.00	2,964.42	- 723.58	-20%
TOTAL		5,751.95	5,751.95		

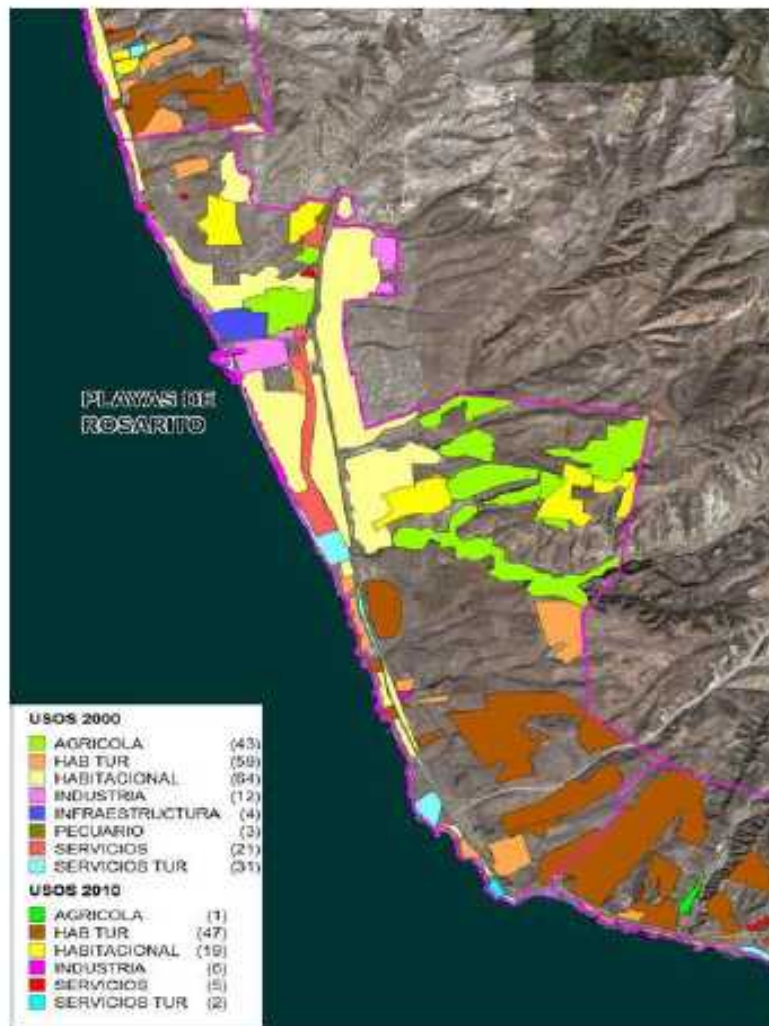


FIGURA 2.8. OCUPACIÓN ZONA C.P. ROSARITO 2010.

**TABLA 2.24.- OCUPACIÓN POR USO PARTICULAR FUERA C.P. ROSARITO 2000-2010
(PRIMO TAPIA).**

USO GENÉRICO	USO PARTICULAR	SUPERFICIE 2000 (Ha)	SUPERFICIE 2010 (Ha)	CRECIMIENTO 2000-2010 (Ha)	% DE CAMBIO
AGROPECUARIO	Agrícola	399.05	407.89	8.84	2%
	Pecuario	153.31	153.31		
TURÍSTICO	Habitacional Turístico	182.26	1,331.93	1,149.67	631%
	Servicios turísticos	42.72	42.72		0%
URBANO	Habitacional	365.10	482.65	117.55	32%
	Industrial		-		
	Infraestructura	1.04	1.04		0%
	Servicios	2.48	7.77	5.29	214%
AREA NATURAL	Área natural	13,146.77	11,865.42	- 1,281.35	-10%
TOTAL		14,292.73	14,292.73		



FIGURA 2.9. OCUPACIÓN ZONA FUERA C.P. ROSARITO 2010.

TABLA 2.25.- OCUPACIÓN POR USO PARTICULAR FUERA C.P. ENSENADA 2000-2010.

USO GENÉRICO	USO PARTICULAR	SUPERFICIE 2000 (Ha)	SUPERFICIE 2010 (Ha)	CRECIMIENTO 2000-2010 (Ha)	% DE CAMBIO
AGROPECUARIO	Agrícola	548.74	548.74		0%
	Pecuario	1,265.01	1,265.01		
TURÍSTICO	Habitacional Turístico	361.54	448.87	87.33	24%
	Servicios turísticos	76.43	96.52	20.09	26%
URBANO	Habitacional	174.06	174.06		0%
	Industrial		6.62	6.62	
	Infraestructura		77.87	77.87	
	Servicios		-		
AREA NATURAL	Área natural	16,172.91	15,981.00	- 191.90	-1%
TOTAL		18,598.68	18,598.68		

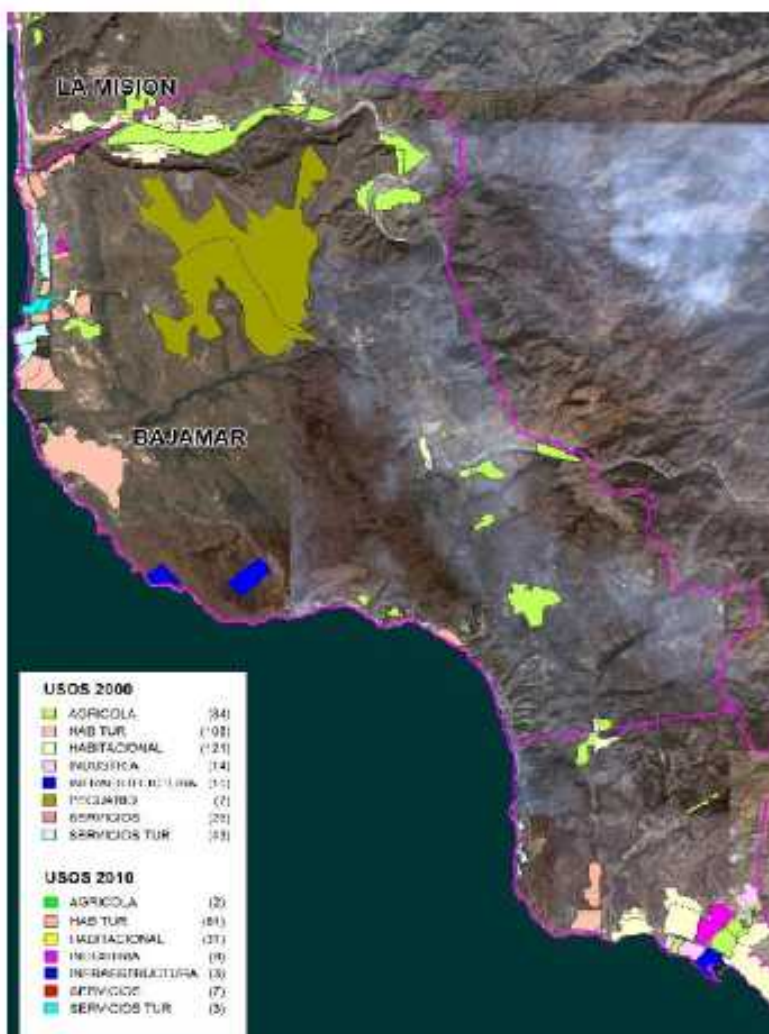


FIGURA 2.10. OCUPACIÓN ZONA FUERA C.P. ENSENADA 2010.

TABLA 2.26.- OCUPACIÓN POR USO PARTICULAR C.P ENSENADA 2000-2010.

USO GENÉRICO	USO PARTICULAR	SUPERFICIE 2000 (Ha)	SUPERFICIE 2010 (Ha)	CRECIMIENTO 2000-2010 (Ha)	% DE CAMBIO
AGROPECUARIO	AGRÍCOLA	3,430.77	3,430.77		0%
	PECUARIO		-		
TURÍSTICO	HABITACIONAL TURÍSTICO	379.85	415.48	35.64	9%
	SERVICIOS TURÍSTICOS	59.31	59.31		0%
URBANO	HABITACIONAL	1,063.62	1,074.01	10.38	1%
	INDUSTRIAL	161.56	213.54	51.98	
	INFRAESTRUCTURA	80.77	80.77		
	SERVICIOS	583.79	583.79		
ÁREA NATURAL	ÁREA NATURAL	9,087.08	8,989.08	- 98.00	-1%
TOTAL		14,846.76	14,846.76		



FIGURA 2.11 OCUPACIÓN ZONA C.P ENSENADA 2010.

ABSORCIÓN DE ÁREAS NATURALES Y CONGRUENCIA DE LA OCUPACIÓN CON LA POLÍTICA ASIGNADA

En general el crecimiento observado durante el periodo 2000-2010 en el corredor registró la absorción de 2,717.39 hectáreas de áreas naturales. Sin embargo, la ocupación guardó en lo general congruencia con la política asignada por el programa anterior; solo en algunos casos de desarrollos en Primo Tapia la ocupación resultó ser incongruente con el uso asignado, tal como se indica en las unidades marcadas en la Figura 2.12.



FIGURA 2.12. UNIDADES CON OCUPACIÓN NO CONGRUENTE CON LA POLÍTICA ASIGNADA.

FORMALIDAD DEL CRECIMIENTO

La revisión de las autorizaciones de fraccionamientos a lo largo del corredor en el período 2000-2010, arroja conclusiones importantes en relación a la formalidad de la ocupación del suelo en este lapso de tiempo. Como muestra la Tabla 2.27, el 16% de la ocupación del suelo en fraccionamientos está respaldada por el proceso formal de autorización de acciones de urbanización. La superficie ocupada con uso predominantemente habitacional y habitacional turístico, cuyo origen no corresponde al desarrollo formal de fraccionamiento, alcanza 2,092.13 hectáreas y está distribuida en todas las zonas, destacando un 54% en la zona Fuera del Centro de Población de Rosarito y un 31% dentro del Centro de Población de Rosarito. Cabe mencionar que 876.6908 hectáreas de la ocupación no autorizada en el período se dio en terrenos de tenencia ejidal.

TABLA 2.27.- OCUPACIÓN FORMAL E INFORMAL POR ZONA COCOTREN 2010.

ZONA	INCREMENTO 2000-2010 (Ha)	SUPERFICIE AUTORIZADA 2000-2010 (Ha)	%	SUPERFICIE NO AUTORIZADA 2000-2010 (Ha)	%
CP TIJUANA	410.97	161.42	39%	249.55	12%
CP ROSARITO	738.27	83.06	20%	655.20	31%
CP PRIMO TAPIA	1,221.23	82.34	20%	1,138.89	54%
FUERA CP ENSENADA	87.33	84.86	21%	2.47	0.1%
CP ENSENADA	46.02		0%	46.02	2%
TOTAL	2,503.81	411.68	100%	2,092.13	100%

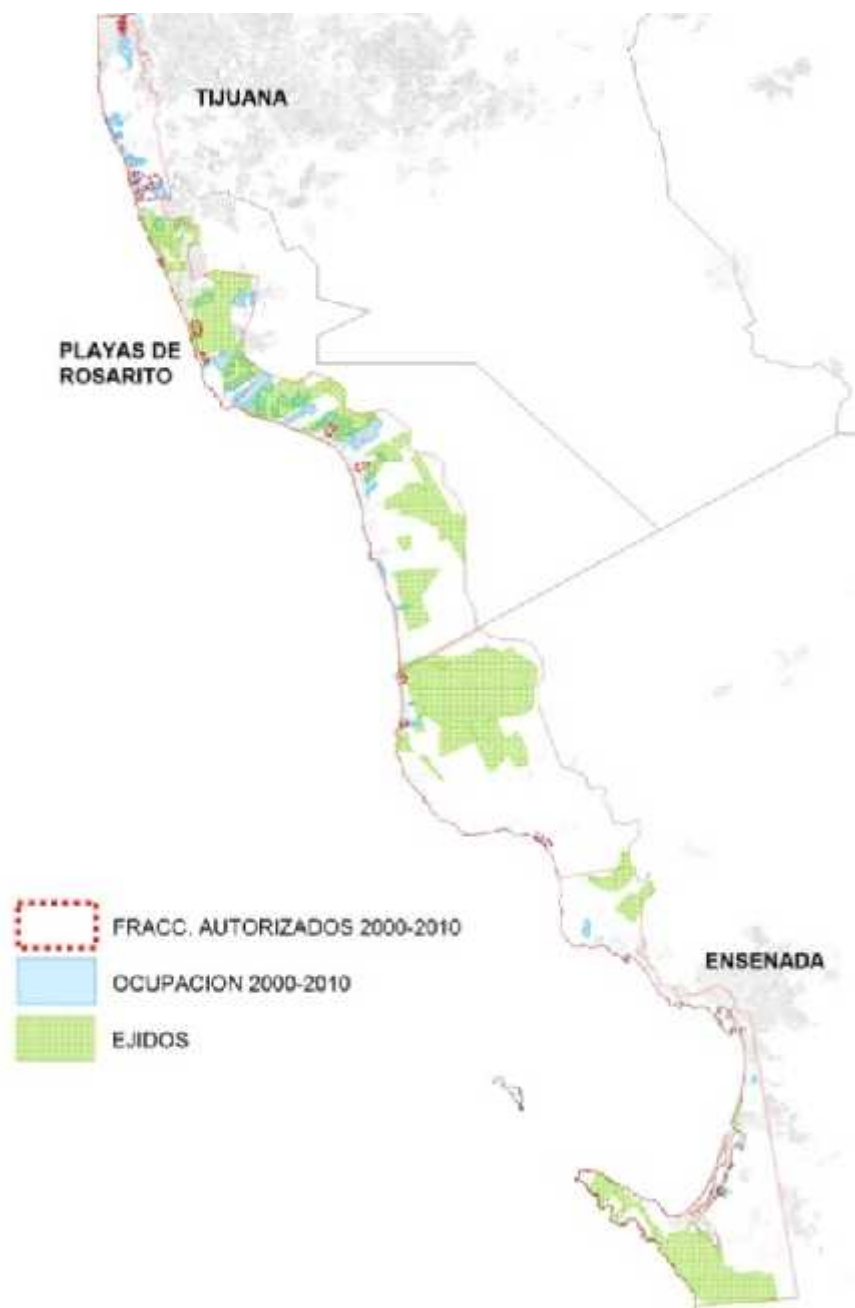


FIGURA 2.13. OCUPACIÓN FORMAL E INFORMAL COCOTREN 2010.

OCUPACIÓN DE LA ZONA FEDERAL MARÍTIMO TERRESTRE

En el periodo 2000-2010, la Zona federal marítimo-terrestre (ZOFEMAT) fue motivo de cambios en su ocupación. En la siguiente tabla se muestra la proporción de ocupantes de la ZOFEMAT en el período por cada uno de los municipios que conforman el corredor.

TABLA 2.28.- OCUPACIÓN EN ZONA FEDERAL MARÍTIMO TERRESTRE.

SITUACIÓN DE LOS OCUPANTES DE LA ZONA FEDERAL MARÍTIMO TERRESTRE, MUNICIPIOS DEL COCOTREN 1999-2010								
	1999				2010			
	TIJUANA	ROSARITO	ENSENADA	TOTAL	TIJUANA	ROSARITO	ENSENADA	TOTAL
TOTAL DE OCUPANTES	222	750	150	1122	461	641	500	1602
SITUACIÓN REGULAR	14	32	53	99	148	24	134	306
SITUACIÓN IRREGULAR	208	718	97	1023	313	617	366	1296
NACIONALES	139	508	34	681	210	123	299	632
EXTRANJEROS	83	242	116	441	251	65	118	434
NO ESPECIFICADOS						453	83	536

Fuentes:

SEMARNAT, 1999. Diagnóstico de la unidad administrativa de Zona Federal Marítimo Terrestre y terrenos ganados al mar en B.C., Playas de Rosarito, Junio de 1999.

SEMARNAT, 2010. Oficio SEMARNAT/UCPAST/UE/1033/10.

TABLA 2.29.- OCUPACIÓN EN ZONA FEDERAL MARÍTIMO TERRESTRE.

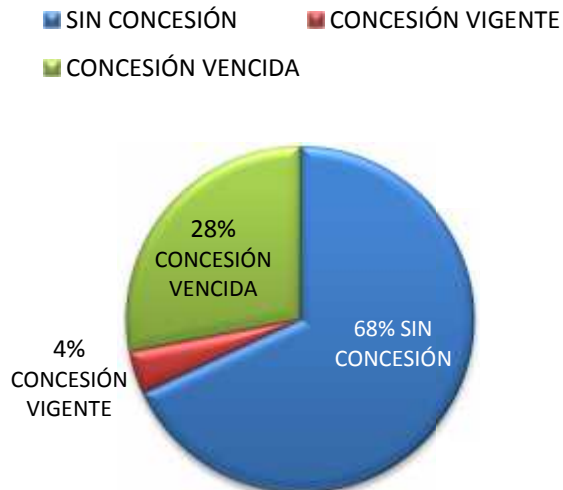
SITUACIÓN DE LOS OCUPANTES DE LA ZONA FEDERAL MARÍTIMO TERRESTRE, MUNICIPIOS DEL COCOTREN 1999-2010								
	1999				2010			
	TIJUANA	ROSARITO	ENSENADA	TOTAL	TIJUANA	ROSARITO	ENSENADA	TOTAL
TOTAL DE OCUPANTES	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
SITUACIÓN REGULAR	6%	4%	35%	9%	32%	4%	27%	19%
SITUACIÓN IRREGULAR	94%	96%	65%	91%	68%	96%	73%	81%
NACIONALES	63%	68%	23%	61%	46%	19%	60%	39%
EXTRANJEROS	37%	32%	77%	39%	54%	10%	24%	27%
NO ESPECIFICADOS						71%	17%	33%

En general, de acuerdo a la información proporcionada por la SEMARNAT, el número de ocupantes identificados en la franja costera se incrementó en un 43% al pasar de 1,122 a 1,602 predios registrados. Hay que destacar que en el 2010 aparecen 536 registros como no especificados que representan el 33% del total de registros. Lo anterior, sumado a la elevada proporción de registros irregulares (1,296, el 81%) da una idea del rezago que presenta la administración de la zona federal marítimo terrestre (ZOFEMAT). Sin embargo habrá que destacar el aumento en la regularidad de predios en Tijuana por sobre los otros dos municipios, ya que pasó de un 6% a un 32% de predios en situación regular. De la misma forma, solo Tijuana tiene cubierta la nacionalidad de los ocupantes de la zona federal, observando un incremento de los ocupantes extranjeros; Rosarito y Ensenada

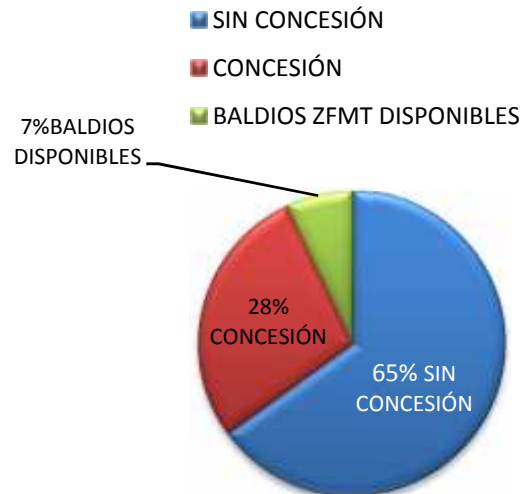
presentan registros no especificados en el 2010 por lo que no se puede hacer un comparativo con los datos de 1999.

La información sobre el registro de concesiones demuestra los rezagos existentes, predominando en los tres municipios la ocupación sin una concesión registrada.

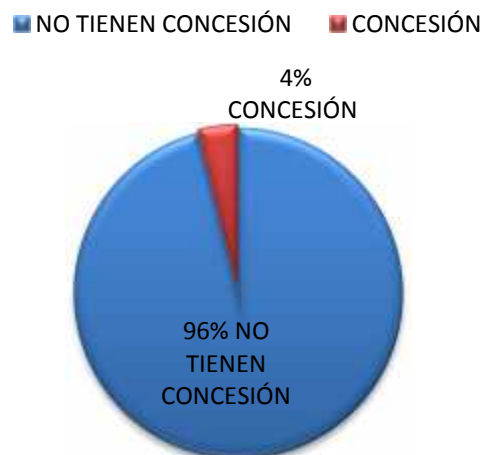
CONCESIONES TIJUANA



CONCESIONES ENSENADA



CONCESIONES ROSARITO



GRAFICA 2.3. CONCESIONES ZOFEMAT 2010.

2.6.- INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS

AGUA POTABLE

La dependencia de fuentes externas de abastecimiento de agua potable para las localidades del COCOTREN es una característica distintiva de esta zona del estado; la fuente principal de abastecimiento para las localidades de Tijuana y Rosarito tiene proviene del Valle de Mexicali y es conducida a través del Acueducto Rio Colorado Tijuana, que tiene una longitud de 126 km y una capacidad de 5,3000 lps. Adicionalmente, existe una factibilidad de hasta 570 lps que proviene de la interconexión de emergencia Otay –Tijuana. Otra fuente subterránea proviene de los pozos de La Misión con una aportación que en el 2013 fue de 7.36 lps.

TABLA 2.30.- FUENTES DE ABASTECIMIENTO TIJUANA – ROSARITO 2013.

FUENTES DE ABASTECIMIENTO	M3	%
Captación de agua cruda total	114,197,697	
Fuentes de abastecimiento aguas superficiales	112,403,118	98%
Presa El Carrizo (Planta Florido)	107,160,632	95.3%
Presa El Carrizo (Planta Pot. Abelardo L. Rdgz.)	237,754	0.2%
Conexión Emergencia U.S.A.	0	0%
Presa Abelardo L. Rodriguez	3,014,177	2.7%
Fuentes de Abastecimiento Aguas Subterráneas	1,794,579	2%
Pozos Tijuana	1,562,377	87%
Pozos La Misión	232,202	13%

El principal suministro de agua para la ciudad de Ensenada proviene de fuentes subterráneas correspondientes a los acuíferos de Guadalupe, La Misión, Maneadero y Ensenada, que proveen el 90% del agua que se consume en la ciudad; solo la presa Emilio López Zamora se considera como fuente superficial.

TABLA 2.31.- FUENTES DE ABASTECIMIENTO ENSENADA 2013.

FUENTES DE ABASTECIMIENTO	M3	LPS	%
Pozos Valle de Maneadero	7,947,072,000	252	31.42 %
Pozos La Misión	6,496,416,000	206	25.68 %
Pozos Ensenada	4,541,184,000	144	15.95 %
Pozos Valle de Guadalupe	2,426,112,000	78	9.72 %
Potabilizadora	473,040,000	15	1.87 %
Pozos Ej. Chapultepec	1,103,760,000	35	4.36 %
Cañón de doña Petra	2,270,592,000	72	8.97%
TOTAL		802	97.97%

TABLA 2.32.- GENERACIÓN DE AGUA PARA CENTROS DE POBLACIÓN DEL COCOTREN 2009-2013.

	M3	%
TIJUANA - ROSARITO		
2013		
Captación total	114,197,697	100.0 %
Aguas superficiales	112,403,118	98 %
Aguas subterráneas	1,794,579	2 %
CD. DE ENSENADA		
2009		
Captación total	21,643,824	100.0%
Aguas superficiales	2,008,260	9.3%
Aguas subterráneas	19,635,564	90.7%

Una comparación de los consumos mensuales de agua en los últimos tres años demuestra que el crecimiento dentro de los municipios de Tijuana y Playas de Rosarito está demandando una proporción mayor de agua que alcanza un 1.5% más entre los años de 2012 y 2013. Por su parte, la zona rural norte de Ensenada muestra un incremento mayor en la demanda de agua ya que se eleva en un 38% en el mismo periodo.

TABLA 2.33.- GENERACIÓN DE AGUA PARA CENTROS DE POBLACIÓN DEL COCOTREN 2010.

CONSUMOS MENSUALES						
	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Ensenada cd.	1,973,849	1,952,582	1,871,030	-	-	2,092,504
Ensenada rural norte	22,856	21,111	50,265	-	-	-
Tijuana-Rosarito	8,386,026	8,448,237	9,085,648	9,177,622	9,372,302	9,516,475

Fuente: Informes mensuales CEA, 2008, 2009 y 2010 (Tijuana)
CEA 2008,2009 y 2010 (Ensenada) CESPT 2011, 2012 y 2013.

Descripción del sistema de abastecimiento de agua potable.

La infraestructura de agua potable que alimenta a las localidades a lo largo del corredor costero son los sistemas de los Centros de Población de Tijuana, Playas de Rosarito y Ensenada. Almacenamientos, acueductos y plantas potabilizadoras cubren las demandas de la población ligada a este espacio costero. Entre 1999 y 2013, no ha habido cambios significativos en la estructura del sistema. Los cambios que se pueden destacar son:

- a) Ampliación del acueducto Río Colorado-Tijuana para conducir 1.3 m³/seg adicionales (proyecto).
- b) Construcción del acueducto Corredor 2000 entre Tijuana y Playas de Rosarito.
- c) Construcción de planta potabilizadora Monte de los Olivos en Tijuana.
- d) Construcción de planta potabilizadora Valle de las Palmas en Tijuana.
- e) Ampliación de la potabilizadora El Florido para tratar 1.5 m³/seg adicionales.

Las características de los elementos del sistema se presentan en las siguientes tablas.

**TABLA 2.34.- INFRAESTRUCTURA DE ALMACENAMIENTO
EN CENTROS DE POBLACIÓN DEL COCOTREN.**

PRESA	MUNICIPIO	TIPO	ÁREA EMBALSE (HA)	ALTURA (M)	CAPACIDAD TOTAL (MM ³)	CAPACIDAD DEL VERTEDOR (M ³ /S)
El Carrizo	Tecate	Almacenamiento	238	55.84	43.56	86
Abelardo L. Rodríguez	Tijuana	Almacenamiento	450	77	138	4,200
Ing. Emilio López Zamora	Ensenada	Almacenamiento	54	34	6.86	121

Fuente: Programa Estatal Hídrico 2008-2013. CEA.

TABLA 2.35.-ACUEDUCTOS LIGADOS A CENTROS DE POBLACIÓN DEL COCOTREN.

ACUEDUCTO	CAPACIDAD LPS	LONGITUD KM	FUNCIÓN
Acueducto Río Colorado – Tijuana	5,300	126	Abastecer localidades de la zona Costa del estado.
Acueducto Presa Abelardo L. Rodríguez - El Florido	2,000	8.5	Conducir agua de la presa Abelardo L. Rodríguez a la planta potabilizadora El Florido
Acueducto Presa Abelardo L. Rodríguez – Tijuana	600	1.219	Conducir agua de la presa Abelardo L. Rodríguez a la planta potabilizadora Abelardo L. Rodríguez.
Acueducto La Misión - Tijuana*	200	65	Alimenta el corredor turístico de Playas de Rosarito con los pozos del acuífero de La Misión.
Acueducto Corredor 2000	1,300	40	Abastecer a la zona de crecimiento a futuro en el Corredor 2000 y Valle de las Palmas
Acueducto Morelos	1000	35.88	Conducir agua extraída en los pozos de acuífero del Valle de Guadalupe a los tanques Morelos y los que se localizan en Ensenada y en un futuro agua de la Mesa Arenosa.
Acueducto Maneadero – Ensenada	275	12.2	Conducir agua extraída de pozos del Valle de Maneadero al sistema de distribución de la Cd. de Ensenada

Acueducto La Misión – Valle de Guadalupe	500	25.7	Conducir 150 lps de agua extraída en los pozos de La Misión al Acueducto Morelos y 350 lps de otra fuente.
--	-----	------	--

Fuente: Programa Estatal Hídrico 2008-2013. CEA.

TABLA 2.36.-PLANTAS POTABILIZADORAS EN CENTROS DE POBLACIÓN DEL COCOTREN

MUNICIPIO	LOCALIDAD	PLANTA	PROCESO	CAPACIDAD INSTALADA (L/s)	GASTO DE OPERACIÓN (L/s)
ENSENADA	Ensenada	Ing. Emilio López Zamora	Filtración directa	150	0
TIJUANA- ROSARITO	Tijuana	Abelardo I. Rodríguez	clarificación convencional	600	350
	Tijuana	El Florido	Filtración directa	5,500	3,564
	Tijuana	Monte los Olivos	Remoción de fierro-manganeso	130	110
	Tijuana	Valle San Pedro		125	7.54

Fuente: Programa Estatal Hídrico 2008-2013. CEA

Fuera del centro de población de Ensenada, el Acueducto La Misión – Bajamar, abastece al desarrollo Turístico – Residencial “Bajamar”, ubicado en el kilómetro 74 de la carretera escénica con un caudal promedio de 21.0 lps.

Cobertura del servicio de agua potable.

En cuanto la cobertura del servicio de agua en las cabeceras municipales del corredor, al 2009 en las ciudades de Tijuana y Ensenada se cuenta con una cobertura del 99% mientras que en Playas de Rosarito alcanza un 91% (CEA, 2009). El sistema Tijuana-Rosarito cuenta con un total de 528,430 conexiones, siendo el uso domestico el de mayor consumo con un 80.8%, comercial 7.9%, industrial 7.1% y gobierno con 4.3%.

TABLA 2.37.-COBERTURAS DE SERVICIOS EN CENTROS DE POBLACIÓN DEL COCOTREN.

SISTEMA	% DE COBERTURA	
	1995	2013
Tijuana	91	99
Playas de Rosarito	24	92
Ensenada	91	99.41

Fuente: Organismos operadores, 1995 y Comisión estatal de Agua, CESPT 2013.

De acuerdo a la tabla anterior, hay un incremento significativo en la cobertura del servicio en la cabecera municipal de Playas de Rosarito, en tanto que Tijuana y Ensenada prácticamente tienen cubierta toda la demanda de sus áreas urbanas.

Proyectos de dotación de agua potable.

El Programa Estatal Hídrico 2008-2013 menciona que las necesidades crecientes de agua potable para la población del estado tiene que ver con la falta de nuevas fuentes de agua, así como de infraestructura para la potabilización y distribución del líquido (CEA, 2008). La zona costa del estado y en particular la franja costera correspondiente al corredor Tijuana-Rosarito-Ensenada tiene una fuerte dependencia a fuentes externas (Mesa Arenosa de Mexicali, aportaciones del Río Colorado y conexión internacional de emergencia). Las fuentes locales, por así decirlo, son acuíferos con niveles diferenciados de explotación, tal y como se puede ver en la siguiente Tabla.

TABLA 2.38.-ACUÍFEROS QUE ALIMENTAN LAS LOCALIDADES DEL COCOTREN.

ACUÍFERO	EXTRACCIÓN	RECARGA MEDIA (HMS3/AÑO)	RELACIÓN EXTRACCIÓN/RECARGA (HMS3/AÑO)	CONDICIÓN	INTRUSIÓN MARINA
Tijuana	17	16	1.06	Sobreexplotado	No
La Misión	6.1	6.5	0.94	Subexplotado	No
Valle de Guadalupe	19.9	23.87	0.83	Subexplotado	No
Ensenada	3.6	3.7	0.97	Subexplotado	Si
Maneadero	30.61	20.8	1.47	Sobreexplotado	Si

Fuente: CONAGUA. Subdirección General Técnica. Gerencia de Aguas Subterráneas, 2008.

Los acuíferos no sobreexplotados tienen problemas de intrusión marina (Ensenada), casi alcanzan el punto de equilibrio (La Misión), o son sujetos a competencia por el uso del agua (Valle de Guadalupe).

Ante la creciente demanda y déficit de agua potable la Comisión Estatal de Agua considera proyectos de plantas desalinizadoras, para el abastecimiento a localidades como a zonas agrícolas. Entre los proyectos contemplados destacan:

- a)** En el municipio de Playas de Rosarito y Tijuana se proyecta la construcción de la primera etapa de la desalinizadora Rosarito-Tijuana para un gasto de 500 L/s con una inversión estimada de 600 mdp.
- b)** Operación de la planta desalinizadora de Ensenada de 250 l.p.s.
- c)** Construcción de la planta desalinizadora La Misión con un gasto de 250 l.p.s.
- d)** Derivación del acueducto Río Colorado al acueducto Morelos con capacidad de conducción de 500 l.p.s. (Programa Estatal Hídrico 2008-2013. CEA, 2008).

ALCANTARILLADO SANITARIO

En Tijuana y Rosarito el sistema de alcantarillado sanitario tiene un total de 475,530 conexiones que dan servicio a una población de 1,693,962 habitantes; en Ensenada el sistema da servicio a una población de 265,017 habitantes con un total de 90,808 conexiones. La cobertura del servicio en la ciudad de Playas de Rosarito al 2013 solo alcanza el 65% contra 90% de Tijuana y 92% de Ensenada; es claro el avance en la dotación de este servicio en las tres cabeceras municipales, sin embargo localidades como Primo Tapia, Cantamar, Popotla, El Morro y Venustiano Carranza aún mantienen una baja cobertura en drenaje.

TABLA 2.39.-PLANTAS DE TRATAMIENTO DE AGUAS NEGRAS EN LOCALIDADES DEL COCOTREN.

MUNICIPIO LOCALIDAD	PLANTA	PROCESO	CAPACIDAD INSTALADA (l/s)	GASTO DE OPERACIÓN (l/s)	CUERPO RECEPTOR O REHUSÓ	OBSERVACIONES
TIJUANA						
Tijuana	Binacional o Pitar	Primario Avanzado	1,100 1,051		Océano Pacífico	Se Incorporara Tratamiento Secundario
Tijuana	San Antonio De Los Buenos	Lagunas Aireadas	1,100	947	Océano Pacífico / Riego	En operación regular en buenas condiciones
Tijuana	Santa Fe	Lodos activados	20	5.4	Rehusó áreas verdes	Planta fracc. Particular operada por URBI
Tijuana	Pórticos de San Antonio	Lodos activados	9	7	Arroyo s/nombre	Planta de fracc. particular transferida al organismo
Tijuana	San Antonio del Mar	Lodos activados	3	3	Riego y al Océano Pacífico	Planta de fraccionamiento particular
Tijuana	Real del Mar		24			
PLAYAS DE ROSARITO						
Rosarito	Rosarito I	Lodos Activados	120	69	Arroyo Huahuatay	
Rosarito	Rosarito Norte	Zanjas de oxidación	210	33	Océano Pacífico	Se incorpora tratamiento secundario
Puerto Nuevo	Puerto Nuevo	Lodos activados	3	2	Riego de áreas verdes / O. Pacífico	Pre-tratamiento con productos químicos debido a que la mayoría de las descargas son de restaurantes
	Vista Marina		3			

ENSENADA						
Ensenada	El Gallo	Lodos Activados	250	133	Arroyo El Gallo	
Ensenada	El Naranjo	Lodos Activados	500	326.8	Arroyo El Gallo / O. Pacífico	
Ensenada	El Sauzal	Lodos Activados	120	50.9	Arroyo CuatroMilpas / Océano Pacífico / Riego areas verdes	Se amplió de 60 a 120 l/s
Ensenada	Noroeste	Lodos Activados	26	62	Arroyo	
Maneadero	Maneadero	Lodos Activados	30	6.59	Riego Agrícola	deteriorada.

Fuente: Programa Estatal Hídrico 2008-2013. CEA

La existencia de una gran cantidad de desarrollos con plantas de tratamiento particulares no obedece a criterios de planeación del sistema, ya que estas instalaciones no responden a una estructura integral de saneamiento, son instalaciones aisladas, con un bajo control en la calidad de sus efluentes.

Es conveniente mencionar que se requiere atender los escurrimientos de aguas residuales de desarrollos urbanos localizados en la parte alta de los Arroyos Guacatay, Huahuatay y Rosarito, que llegan a la zona del COCOTREN.

PAVIMENTACIÓN

El levantamiento de la cobertura de vías pavimentadas se realizó a través del análisis de imagen satelital del 2010 y complementado con información del Programa de Desarrollo Urbano de Centro de Población de Tijuana 2009-2030.

El análisis a nivel centro de población indica que el área de Tijuana presenta la mayor cobertura con el 67% del área ocupada, le sigue el de Ensenada con el 43% y por último el centro de población de Rosarito que proporcionalmente presenta el mayor déficit ya que solo el 31% del área ocupada cuenta con algún tipo de pavimento. Las zonas fuera de los Centros de Población, presentan coberturas de pavimentación muy similares, la de Rosarito presenta un 16% y la de Ensenada 15% de cobertura.

La baja cobertura de este servicio se combina con los problemas de mantenimiento vial de los pavimentos y las condiciones climáticas de la región que hace inaccesible a buena parte de las áreas ocupadas, con los consecuentes problemas de acceso de los servicios públicos municipales y el transporte público.

En el periodo 2003-2007 el Programa Integral de Pavimentación y Calidad del Aire intentó abatir ese rezago. En ese periodo se pavimentaron 1,745,314 m² de vialidad en el municipio de Tijuana, 419,685 m² en Rosarito y 292,176 m² en Ensenada (*Resultados del Programa PIPCA* www.bajacalifornia.gob.mx/.../PIPCA%20RESULTADOS%202007.pdf).

URBANIZACIÓN POR UNIDAD AMBIENTAL

Para identificar las áreas mejor servidas con infraestructura en el corredor costero, se presentan los mapas en donde se destacan aquellas unidades ambientales cuyas localidades cuentan con redes de infraestructura (en base a información del Censo INEGI, 2005). Adicionalmente, los mapas muestran las áreas que se incorporaron al desarrollo en el periodo 2000-2010, para destacar el crecimiento en zonas con o sin redes. Con esta información se puede concluir que la zona al sur de Playas de Rosarito adolece de localidades con redes de drenaje y pavimentación, situación que se agrava ante la magnitud del crecimiento registrado en el período.

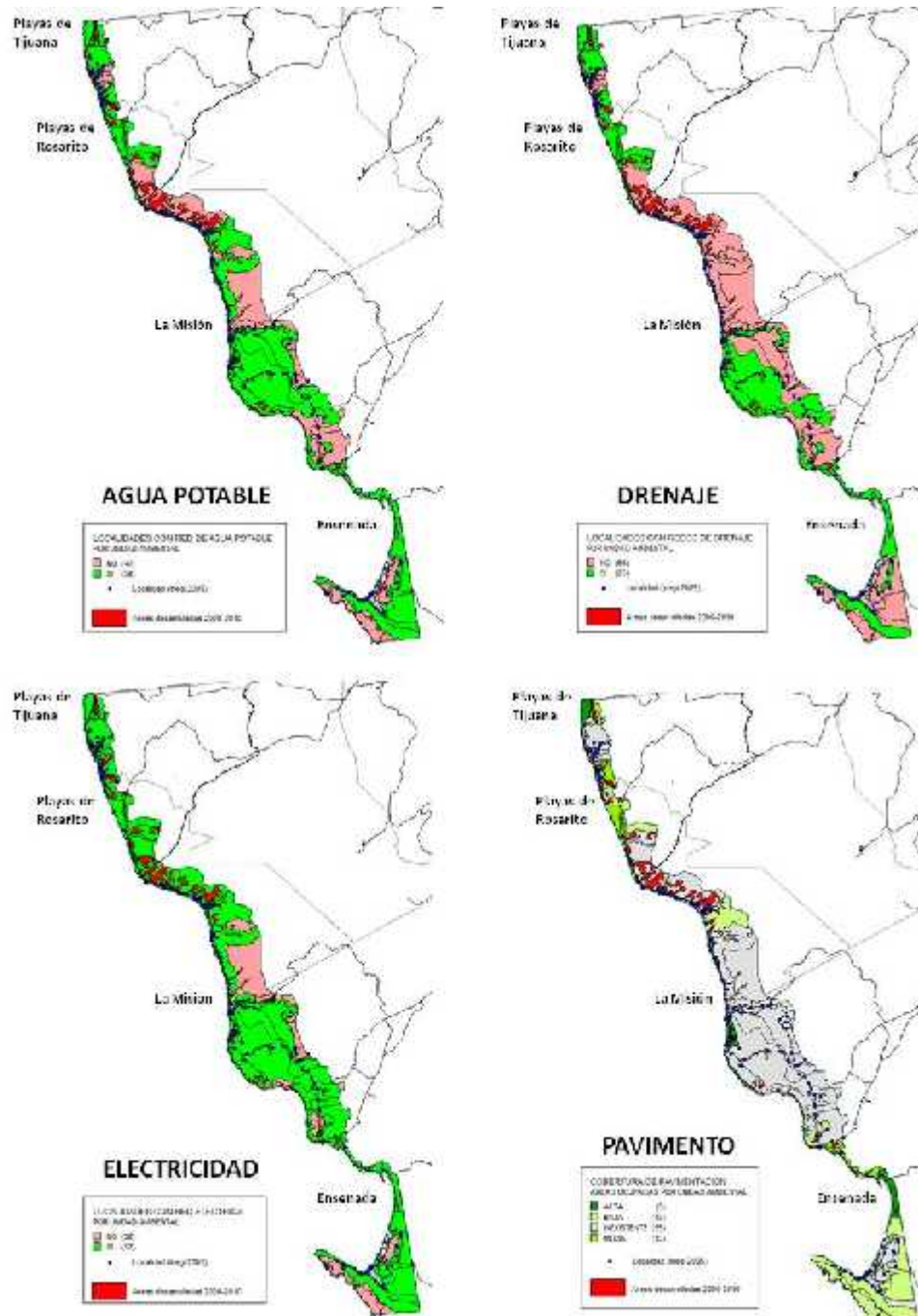


FIGURA 2.14. UNIDADES CON LOCALIDADES QUE TIENEN ACCESO A SERVICIOS DE INFRAESTRUCTURA.

INFRAESTRUCTURA ENERGÉTICA Y DE SERVICIOS

Por su conexión vía marítima con otros centros energéticos en México, Estados Unidos de América y Asia, el Corredor Costero cuenta con infraestructura energética que cubre las necesidades dentro del Corredor y gran parte de Baja California; se tienen dos centros energéticos localizados en Rosarito y

la Jovita. El centro energético en Rosarito cuenta con infraestructura principalmente para la recepción vía marítima y almacenaje de combustibles utilizados en el sector transporte, para la generación eléctrica y transporte de gas natural. El centro energético en la Jovita cuenta con infraestructura para la recepción y entrega vía marítima, almacenaje y transporte de gas natural licuado y gas L. P., así como generación eléctrica que beneficia a clientes industriales, comerciales y residenciales. En la reforma energética que se impulsa a nivel federal se prevén impactos positivos en Baja California; ésta región se encuentra estratégicamente posicionada para proyectos de infraestructura que aumenten la conectividad del Corredor y de Baja California con Baja California Sur, el resto de México y otras regiones.

Electricidad

De acuerdo con información al 2013 de la Comisión Federal de Electricidad, en Baja California existen siete centrales generadoras de electricidad, de las cuales una funciona con vapor, dos de tipo ciclo combinado, tres de turbogas y una geotermoeléctrica. La demanda de electricidad de Baja California en 2013 fue de 2,225 MW y una producción de energía de 2602 MW. Adicionalmente a éstas centrales de energía eléctrica, se cuenta con un parque eólico con capacidad de 10 MW, una central foto voltaica de 5 MW y una central de combustión interna de 1 MW.

La fuente generadora de electricidad del COCOTREN son las centrales de energía eléctrica en Rosarito con una capacidad de producción de 1438 MW y la turbogas Ciprés en la zona Ensenada de 27 MW que opera en situaciones de emergencia. La planta Presidente Juárez incluye las centrales de generación termoeléctrica convencional, ciclo combinado y de turbogas (<http://www.cfe.gob.mx>), con capacidad instalada de 320, 773 y 345 MW respectivamente. Este centro energético constituye la principal fuente de generación de energía eléctrica de los municipios de Tijuana Playas de Rosarito y Ensenada.

Actualmente, en el centro energético La Jovita en el Municipio de Ensenada, se encuentra en construcción una central generadora de energía eléctrica de ciclo combinado con una capacidad de 294 MW, la cual utilizará como combustible principal gas natural. El propósito de esta central es atender localmente las necesidades de energía eléctrica de la zona Ensenada. Esta Central denominada Baja California III estará conectada al sistema a través de una línea de transmisión que entroncará con la LT Presidente Juárez Ciprés.

COMBUSTIBLES

Combustibles líquidos. - En Baja California la principal infraestructura de recepción, almacenamiento y distribución de combustibles destinados a transporte y uso doméstico se ubica en el Centro de Distribución y Almacenamiento de Combustibles de PEMEX en el Centro Energético Rosarito; las operaciones de descarga de combustible se realizan a través de dos monoboyas a las que se conectan de sus buques a los tanques de almacenamiento. De éstas instalaciones PEMEX surte de gasolinas, diesel y combustóleo con un promedio anual de 2.5 millones de toneladas de los siguientes

productos: Gasolina Pemex Premium y Magna (para vehículos), Diesel (transporte, sector eléctrico y otros sectores), Turbosina (aeronáutica) y Combustóleo (tradicionalmente para la generación termoeléctrica e industria). Un centro de almacenamiento de PEMEX de menor volumen se encuentra en El Sauzal.

Colindante a las instalaciones de CFE y PEMEX en Playas de Rosarito, se tiene una estación de compresión de Gas Natural que abastece a la planta termoeléctrica Presidente Juárez de la Comisión Federal de Electricidad y a las industrias cercanas. El gas natural que se maneja en ésta estación llega a través de un sistema de gasoductos desde la interconexión con el sistema de Gasoducto Rosarito en el área de Tijuana, o desde la Terminal de Energía Costa Azul ubicada en el Centro Energético de La Jovita, en Ensenada.

Gas Natural

A partir de 2008 se encuentra operando en el sitio La Jovita en la zona de Salsipuedes, la Terminal de Gas Natural Licuado Energía Costa Azul; ésta terminal tiene capacidad de recibir y entregar Gas Natural Licuado vía marítima y de suministrar 1000 millones de pies cúbicos de gas natural, entre sus instalaciones principales cuenta con 2 tanques de doble contención para almacenamiento de Gas Natural Licuado de 160,000 metros cúbicos, cada uno.

Las líneas principales de gasoductos para el transporte de gas natural dentro del estado de Baja California, son un gasoducto de La Jovita en la Terminal de Energía Costa Azul y otro en el Centro de Almacenamiento y Distribución de Combustible de PEMEX en Rosarito. Ambos, están interconectados a las plantas de generación termoeléctrica del Corredor Costero, a otros sitios de Baja California, a conexiones de abastecimiento para la industria, el comercio, residenciales y con el sistema de transmisión de gas de los Estados Unidos de América.

Este Programa del Corredor Costero identifica la aptitud energética de los Centros Energéticos en Rosarito y La Jovita, en los cuales se aplican lineamientos y regulaciones de usos de suelo, en congruencia con la normatividad vigente en la materia.

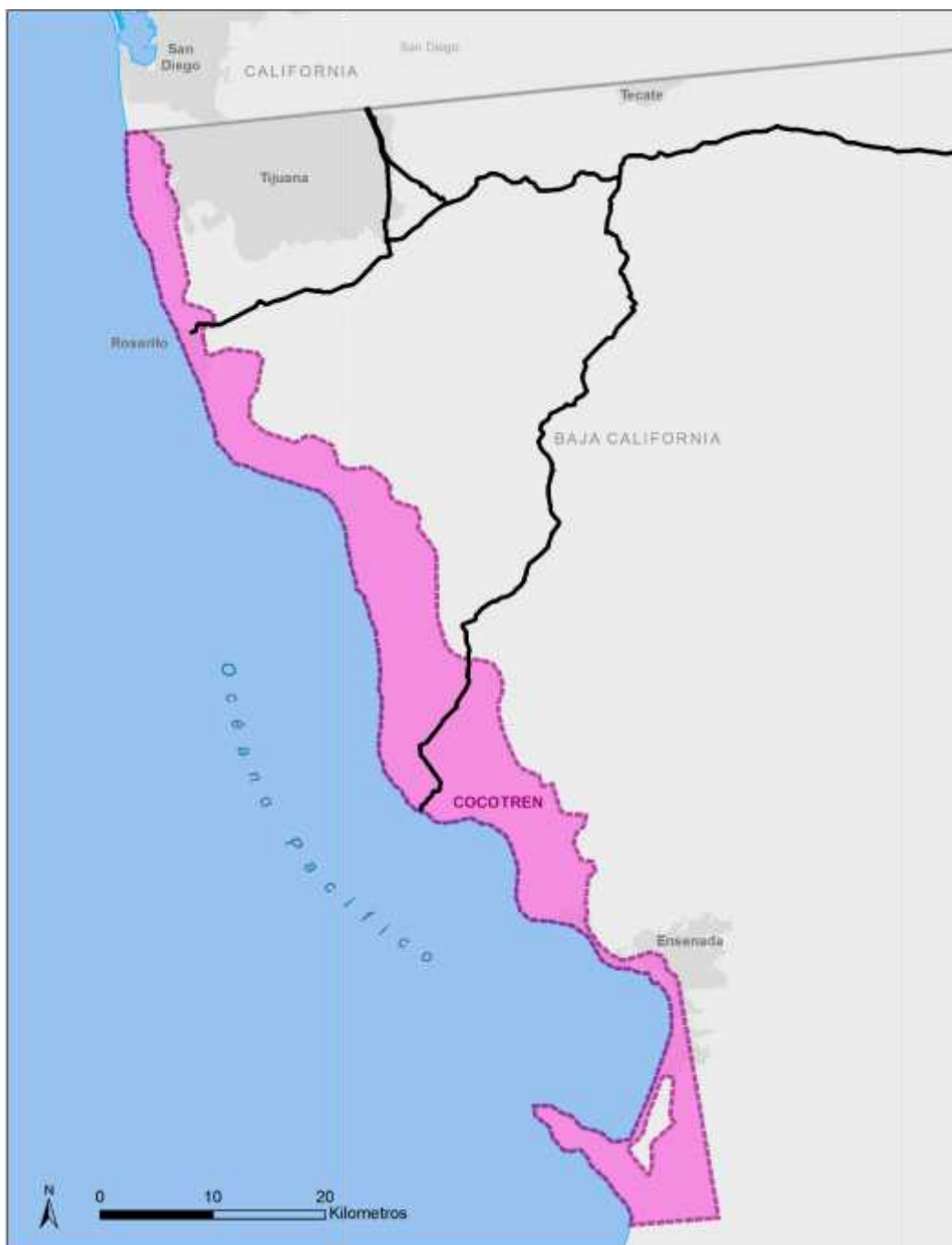


FIGURA 2.15 RED DE GASODUCTOS DE BAJA CALIFORNIA.

2.7.- MOVILIDAD REGIONAL

En los últimos 10 años la movilidad regional en el corredor ha cambiado muy poco y se sigue sosteniendo a través de las carreteras libre y de cuota Tijuana-Ensenada. Algunas acciones de ampliación y la construcción de vialidades alimentadoras han sido las acciones a destacar en el período.

En este apartado se hará una descripción de las condiciones de operación de los sistemas de movilidad enfatizando en el funcionamiento de las carreteras sus condiciones físicas y flujos que soporta, considerando que el eje del desarrollo del corredor está ligado al funcionamiento de sus ejes carreteros.

CARRETERAS

La estructura que soporta los flujos vehiculares en el corredor está compuesta de las siguientes carreteras:

- a)** Carretera de cuota Tijuana-Ensenada.
- b)** Carretera libre Tijuana-Ensenada.
- c)** Carretera libre Tijuana-Rosarito.
- d)** Corredor Tijuana-Rosarito 2000.
- e)** Carretera El Zarco-Valle de Guadalupe.
- f)** Bulevares urbanos: Benito Juárez en Rosarito, Reforma en Ensenada.
- g)** Carretera Transpeninsular.
- h)** Carretera a la Bufadora.

Para efectos de análisis se presenta la descripción de las dos carreteras principales de la estructura regional: Tijuana-Ensenada de cuota y Tijuana-Ensenada libre.

Carretera de cuota Tijuana-Ensenada

En 2005 la circulación por esta carretera había superado en 12% al registrado en 2003 y seguía ocupando el lugar número 16 a nivel nacional con una proporción muy alta de circulación de automóviles (91.3%), lo cual puede ser un indicador de que esta vía es utilizada más con fines de viajes turístico-recreativo que comerciales. Este año esta carretera ocupó el lugar decimo quinto a nivel nacional en aforo dentro del sistema de carreteras de cuota no concesionadas del país, un lugar arriba de la posición que tenía en 2005. A nivel nacional en 2008 ya no aparece dentro de las autopistas de cuota con mayor aforo vehicular.

En 2013 circularon por la carretera de cuota Tijuana-Ensenada 6,886 vehículos diariamente, de los cuales el 88% fueron automóviles, el 2% autobuses de pasajeros y el restante 10% fueron camiones de carga .

El movimiento vehicular más importante en la carretera escénica se realiza durante los meses de junio, julio y agosto, meses que corresponden con la temporada turística en el estado y el mes con menor movimiento es febrero .

TABLA 2.40.- AFORO EN AUTOPISTAS DE MÉXICO 2013

JERARQUIZACIÓN DE LAS AUTOPISTAS DE CUOTA CON MAYOR AFORO VEHICULAR (Tránsito diario promedio anual)	
	2013
1.- México-Querétaro	44,718
2.- Constituyentes-La Marquesa	40,455
3.- México-Puebla	38,747
4.- México -Cuernavaca	33,747
5.- México -Pachuca	33,514
6.-Peñon-Texcoco	30,315
7.- Guadalajara-Zapotlanejo	29,583
8.- Puebla-Acatzingo	26,346
9.- Cd. Mendoza-Córdoba	22,712
10.- Querétaro-Irapuato	20,520
11.- Ecatepec-Pirámides	15,827
12.-Cardel-Veracruz	14,722
13.- Acatzingo-Ciudad Mendoza	12,448
14.- Puerto México-La Carbonera	10,951
15.-Tijuana-Ensenada	10,136
16.- Chamapa-Lechería	286

Para 2009, el mayor aforo se registró en la caseta de Tijuana con un tránsito diario promedio anual de 11,690 y un crecimiento promedio en el periodo 2001-2009 de 3% mientras que solo 7,330 vehículos transitaron por la caseta de Rosarito con una reducción del 4% en el mismo período.

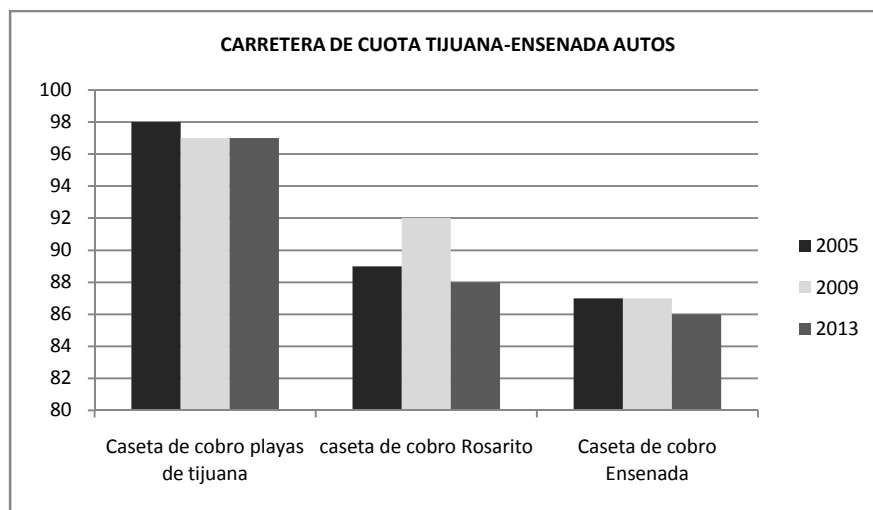
Al analizar el comportamiento de flujos al interior de la Carretera de cuota Tijuana Ensenada, en 2013, el tráfico que se registro en las casetas de cobro fue muy similar entre sí: el de la caseta en Tijuana fue de 6,886 TPDA (transito promedio diario anual), en la de Rosarito fue 3,838 TPDA y el de la caseta que se encuentra en la entrada a Ensenada, en San Miguel, fue de 5,424 TPDA. mostrando con ello la reducción de transito en el periodo 2009-2013.

TABLA 2.41.- TRÁNSITO DIARIO PROMEDIO RED CARRETERA COCOTREN 2005-2013

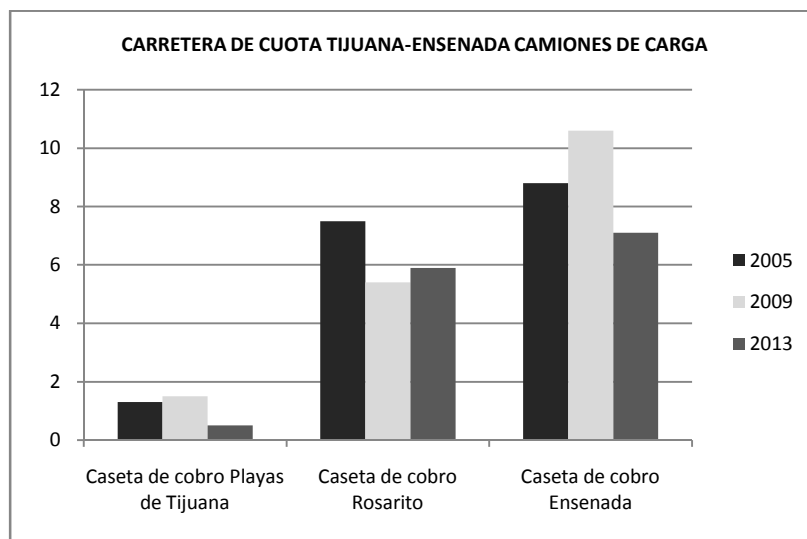
LUGAR	2005	2009	2013
CARRETERA LIBRE TIJUANA- ENSENADA			
Intersección C Tijuana _San Miguel	30,690	48,208	23,638
Rosarito	23,745	33,654	12,777
Después de Rosarito	11,510	13,716	11,664
T. izq. Autopista	5,110	8,965	5,977
Pob Plaza Santa María	2,817	3,411	1,559
La Misión	2,539	3,263	2,623
T. izq. Col. Gpe.	2,568	3,177	1,802
Entronque San Miguel	2,887	2,849	1,766
El Sauzal	20,576	25,000	21,052
CARRETERA DE CUOTA TIJUANA-SAN MIGUEL (CUOTA)			
Caseta de cobro Playas de Tijuana	13,792	11,690	5,068
Caseta de cobro Rosarito	11,912	7,330	3,838
Caseta de cobro Ensenada	11,792	10,403	5,424

En cuanto a la composición por tipo de vehículo, en 2013 el tramo con mayor circulación de automóviles es el de la caseta de cobro de Tijuana con el 97% del total, quedando estable al registro en 2009 con 97%. En las casetas de Rosarito y Ensenada el porcentaje de automóviles que circula por ellas en 2013 fue de 88% y 86% respectivamente, disminuyendo la proporción que se tenía en 2009, de 92% y 87 %, aunque deja ver una ligera tendencia hacia una mayor circulación de automóviles por la caseta de Rosarito y un mayor flujo de camiones de carga en la caseta de cobro en Ensenada.

Participación por tipo de vehículo carretera de cuota Tijuana-Ensenada.



GRAFICA 2.4. PROPORCIÓN DE AUTOS EN CARRETERA DE CUOTA TIJUANA-ENSENADA.



GRAFICA 2.5. PROPORCIÓN DE CAMIONES DE CARGA EN CARRETERA DE CUOTA TIJUANA-ENSENADA.

TABLA 2.42.- CLASIFICACIÓN VEHICULAR EN RED CARRETERA COCOTREN 2001-2009.

CLASIFICACIÓN VEHICULAR EN PORCIENTO	2005			2009			2013		
LUGAR	AUTOS	AUTOBUSES	CAMIONES TRACTORES	AUTOS	AUTOBUSES	CAMIONES TRACTORES	AUTOS	AUTOBUSES	CAMIONES TRACTORES
CARRETERAS LIBRES									
TIJUANA-ENSENADA									
Intersección C. Tijuana C. San Miguel	76.2	5.3	18.5	81.8	5.0	13.3	88.80	1.20	3.5
Rosarito	75.4	6.4	18.3	80.0	4.6	15.5	88.7	0.3	5.3
Después de Rosarito	77.2	5.3	17.5	80.0	4.6	15.4	90.9	0.3	2.5
T. izq. Autopista	80.3	3.3	16.4	88.9	2.0	9.1	86.1	1.0	3.7
Pob Plaza Santa María	83.1	3.0	13.9	88.1	2.2	9.7	86.2	0.5	3.6
La Misión	80.3	3.4	16.3	86.8	2.7	10.5	83.5	2.9	4.3
T. izq. Col. Gpe.	85.5	2.6	11.9	87.6	1.8	10.6	81.6	2.9	6.3
Entronque San Miguel	85.1	4.2	10.7	86.1	2.8	11.1	80.7	2.9	6.0
El Sauzal	83.6	2.0	14.5	79.5	2.9	17.7	88.3	1.9	4.5
TECATE-EL SAUZAL									
Antes de El Sauzal	85.6	1.7	12.7	82.3	2.7	15.0	88.3	1.9	4.5
ENSENADA-EL CHINERO									
Ensenada	82.9	3.4	13.7	85.7	2.2	12.1	66.0	4.1	7.7
ENSENADA LÁZARO CÁRDENAS									
Ensenada	79.8	4.0	16.2	83.7	3.7	12.7	85.9	0.3	3.9
Aeropuerto	83.8	3.9	12.4	80.4	5.3	14.4	76.3	2.3	6.2
La bufadora	83.3	3.8	13.0	80.6	4.1	15.3	79.5	1.0	6.3
CARRETERA DE CUOTA									
TIJUANA-SANMIGUEL (CUOTA)									
Caseta de cobro Playas de Rosarito	98.0	1.0	1.0	97.4	1.1	1.5	97.1	0.7	0.5
Caseta de cobro Rosarito	89.0	2.0	9.0	91.9	2.7	5.4	88.0	2.6	5.9
Caseta de cobro Ensenada	87.0	2.0	11.0	87.1	2.3	10.6	86.0	2.2	7.1

Carretera libre Tijuana-Ensenada

En 2013, los mayores volúmenes de tránsito diario promedio anual (TDPA) se tienen en la Carretera libre Tijuana-Ensenada principalmente antes de su intersección con la carretera de cuota Tijuana-San Miguel (23,638), en el extremo sur de la ciudad de Rosarito (12,777); así como al pasar El Sauzal (21,052).

A esta carretera, a la altura del poblado de Popotla, se integra el Corredor Tijuana-Rosarito. Esta carretera en 2009 registro en la intersección con la carretera Tijuana-Ensenada un aforo máximo diario de más de 8,800 vehículos en ambos sentidos. Otro punto receptor de tráfico es San Miguel,

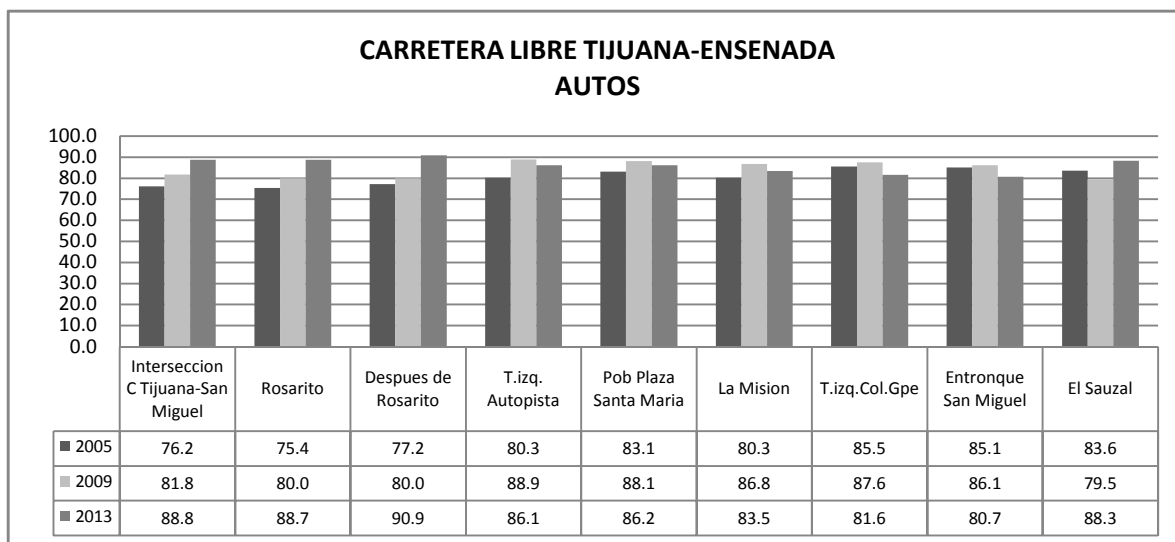
antes de llegar al poblado El Sauzal, al cual se integra la carretera Tecate-El Sauzal. La circulación de esta carretera al integrarse a la carretera Tijuana-Ensenada fue de 7,168 vehículos en 2009.

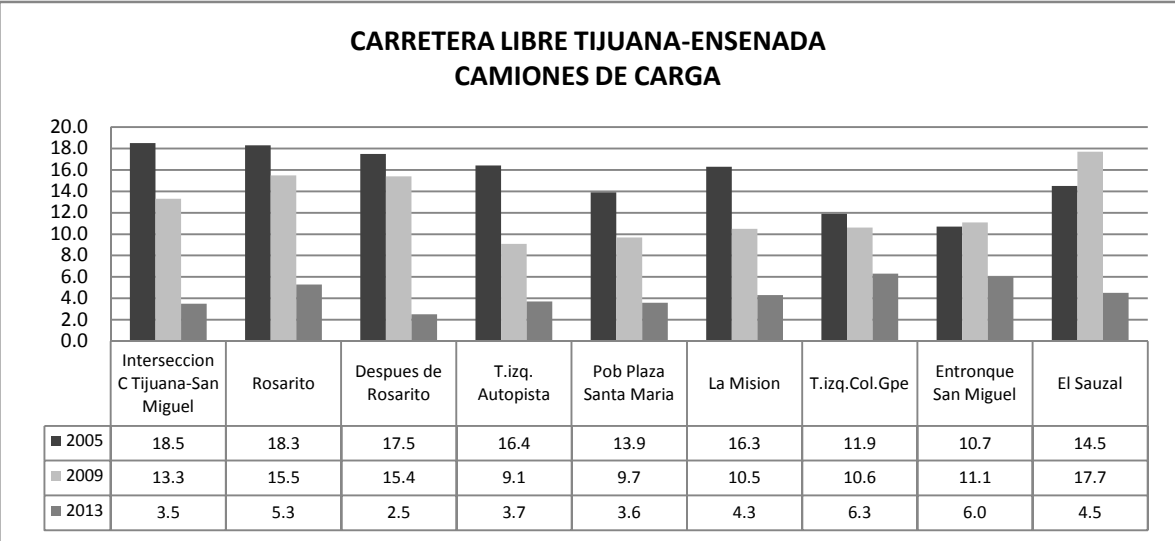
En cuanto a su variación, el mayor crecimiento en el periodo 2001-2009 se dio a la salida de la cd. de Playas de Rosarito, hasta antes del Km. 46; este tramo paso de tener una circulación de 4,483 vehículos en 2001 a 5,100 en 2005 y 8,965 en 2009, es decir un crecimiento anual de 9%. Otros tramos con crecimiento similar se tuvieron desde la salida de Tijuana hasta su intersección con la carretera de cuota Tijuana-San Miguel (8%) y en el extremo sur de la ciudad de Rosarito (7%).

Para mejorar la infraestructura en este período se amplió la carretera libre en el Tramo Tijuana Rosarito; también se mejoro y modernizó un tramo de la carretera entre Puerto Nuevo y El Descanso.

En cuanto a la composición vehicular, en el período 2005-2008 aumentó la proporción de automóviles respecto de los otros tipos de vehículos que transitaron la carretera libre Tijuana Ensenada, con la excepción del tramo San Miguel El Sauzal. Este cambio fue significativo desde la salida de la cd. de Rosarito, hasta antes del Km. 46 que pasó de estar compuesto en 80.3% por automóviles en 2005 a 88.9% en 2009.

El tramo carretero San Miguel-El Sauzal, disminuyo la proporción de camiones que lo transita ya que pasó de ser el 17.7% del total en 2009 al 8.40% en 2013.





GRAFICA 2.6. PARTICIPACIÓN POR TIPO DE VEHÍCULO CARRETERA LIBRE TIJUANA ENSENADA.

Una condición importante para la funcionalidad de las carreteras es la calidad de su superficie de rodamiento y las características de su diseño y equipamiento. En este apartado se hace una revisión de las condiciones físicas de las carreteras libre y de cuota tomando en consideración las condiciones físicas observables durante el manejo. Los problemas observados pueden agruparse por el tipo de carretera.

De cuota:

- a)** Irregularidad de la superficie de rodamiento generada por baches, fisuras y desniveles.
- b)** Falta de incorporación de carreteras regionales (Corredor Tijuana-Rosarito 2000).

Libre:

- a)** Irregularidad de la superficie de rodamiento generada por baches, fisuras y desniveles
- b)** Falta de señalamiento vertical y horizontal.
- c)** Falta de iluminación.
- d)** Entradas y salidas sin señalización ni diseño.
- e)** Congestión en tramos dentro de los centros de población.

En el análisis realizado, los tramos con problemas por falta de mantenimiento se concentran al norte del corredor, principalmente entre Tijuana y Rosarito por la carretera de cuota y al sur de Rosarito (entre Popotla y Primo Tapia) por la carretera libre, en donde a pesar de la ampliación realizada en el periodo existen tramos que adolecen de señalización y presentan una superficie de rodamiento muy irregular que sumado a la gran cantidad de entradas y salidas sin normar generan riesgos a la circulación.

Según los problemas mencionados, se clasificó cada tramo carretero de acuerdo a su calidad observada durante los recorridos. La clasificación es cualitativa y se muestra en las siguientes imágenes:

CARRETERA DE CUOTA



Buenas condiciones



Condiciones regulares



Malas condiciones

CARRETERA LIBRE AMPLIADA



Buenas condiciones



Condiciones regulares



Malas condiciones

CARRETERA LIBRE SIN AMPLIACION



Buenas condiciones



Condiciones regulares



Malas condiciones

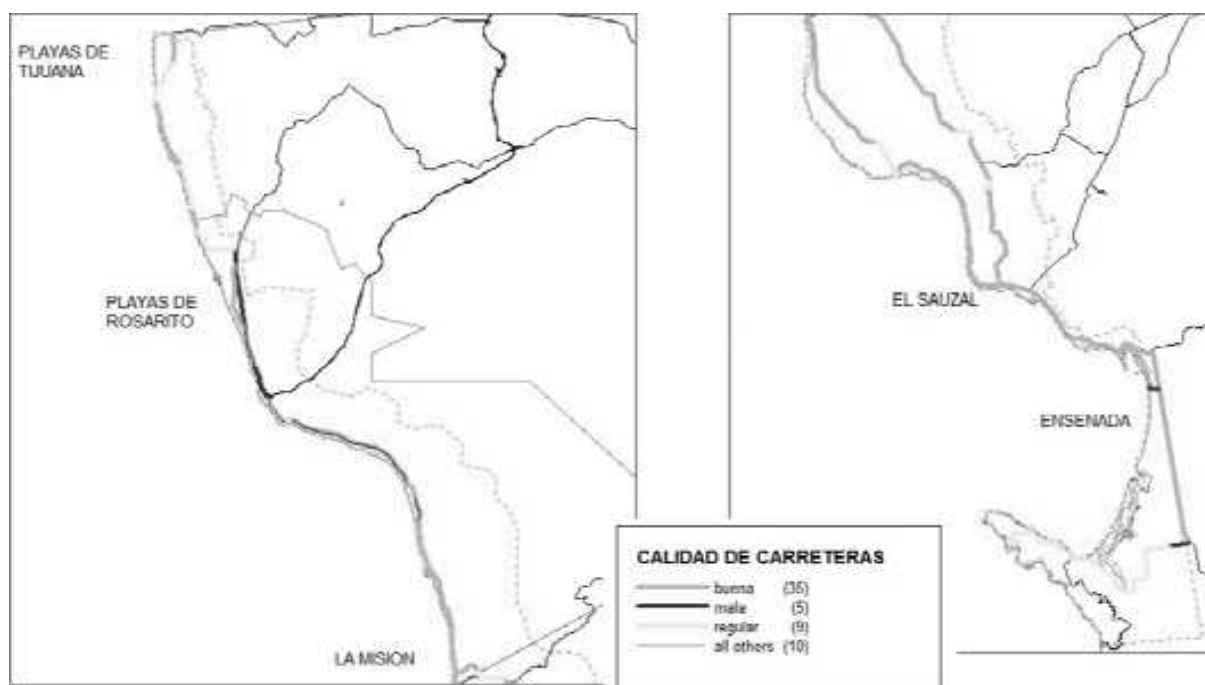


FIGURA 2.18. CALIDAD SEGÚN TRAMOS CARRETEROS COCOTREN.

Las condiciones actuales de la estructura vial de los centros de población que se liga a los ejes regionales es la siguiente:

- **Tijuana**

En Tijuana, la autopista Tijuana-Ensenada tiene su inicio en el puerto fronterizo Puerta México, aunque los primeros 11 km hasta la caseta de peaje es una carretera urbana (Av. Internacional) que bordea el lindero internacional sobre la franja federal y que se utiliza para ingresar a varias colonias entre ellas a Playas de Tijuana. Solo esta vía y un camino local que conecta con la Col. Lázaro Cárdenas son los únicos accesos a 12 colonias que integran el conjunto urbano Playas de Tijuana. Los desarrollos costeros localizados al sur de Tijuana tienen accesos directos desde la autopista, lo que implica soluciones fuera de normatividad y le restan operatividad y seguridad a esta vía de flujo continuo.

En cuanto a niveles de servicio, la Av. Internacional y los bulevares interiores Paseo Pacífico, Paseo Playas de Tijuana y Paseo Pedregal, su flujo es inestable y las velocidades de maniobra bajas, con resultantes demoras. La autopista después de la caseta de peaje hasta el entronque Rosarito, tiene un alto nivel de servicio, el tráfico fluye libremente sin restricción de maniobras ni demoras. El acceso que comunica la zona con los desarrollos al oriente de la autopista tiene un nivel de servicio muy bajo, muy saturado, la demanda excede la capacidad, la velocidad es variable, presenta retraso considerable.

- **Playas de Rosarito**

Playas de Rosarito registra una situación similar a la de Playas de Tijuana en cuanto a la barrera física que representa la carretera de cuota Tijuana-Ensenada, al segmentar la localidad en dos grandes zonas: la zona oeste de carácter comercial, de servicios y turística (Sectores Centro, Villas del Mar, Machado, PEMEX y Playas de Rosarito) que es la zona más consolidada en términos urbanos, y las zonas habitacionales en consolidación y futuras reservas que se vienen desarrollando en la zona Este y Norte (Sectores Constitución, Guaguatay, Ampliación Constitución, Lucio Blanco, Plan Libertador y Lomas de Rosarito). La comunicación de esta vialidad con la zona urbana de Rosarito se da principalmente a través del puente Machado y otros dos puentes en los extremos del poblado.

Por otro lado, la Carretera Federal No.1 ó carretera Libre a Ensenada (en la zona urbana se convierte en el Blv. Benito Juárez) constituye la vialidad intraurbana más importante de Playas de Rosarito, eje principal de la movilidad urbana. Esto genera severos conflictos viales al incorporarse por esta vialidad no solamente los vehículos en tránsito local, sino también los que se dirigen hacia los desarrollos turísticos del corredor y Ensenada.

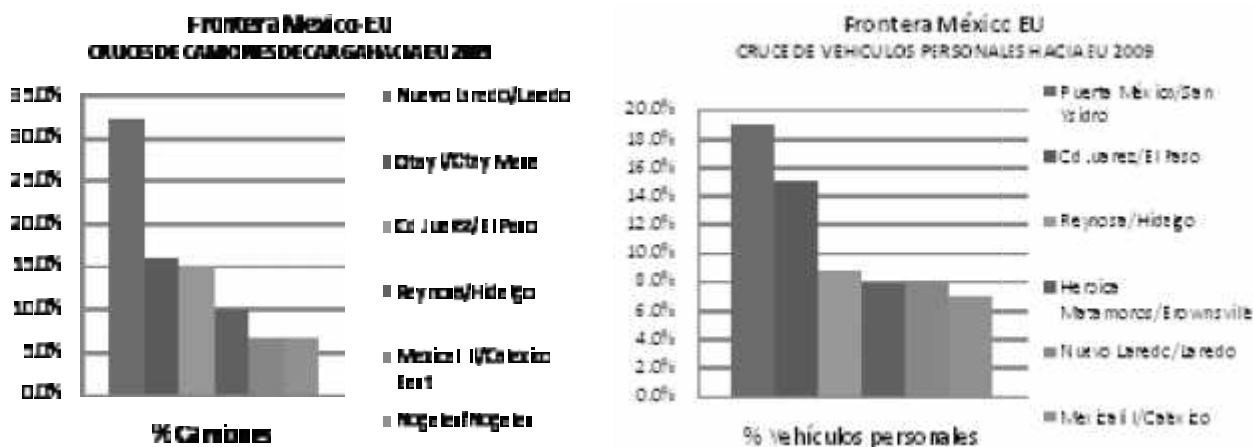
Actualmente está en proceso la ampliación de la Carretera libre Tijuana-Ensenada (a tres carriles por sentido desde el Distribuidor Morelos en Tijuana, hasta el Puente Pemex en Playas de Rosarito).

▪ Ensenada

Los ejes viales principales de la ciudad de Ensenada son la carretera Tijuana Ensenada, la carretera El Sauzal Tecate y la carretera transpeninsular. Estos convergen en la Av. Reforma, la cual da soporte a la estructura vial del centro de población, ya que es el paso obligado para la circulación hacia el sur y hacia el norte tanto del centro de población como del municipio; soportando todo el tránsito de vehículos de carga pesada local y turístico. De ahí la importancia de la conclusión del Libramiento Ensenada que desviaría el tránsito del transporte de carga, y el Blv. Costero que dirigiría el tráfico turístico que se comunica con la lengüeta arenosa y Punta Banda; con estas obras se aligeraría el flujo vial de la Av. Reforma. A finales de diciembre de 2013 un deslave de tierra provocó el derrumbe en un tramo de la carretera escénica en Salsipuedes, interrumpiendo el flujo vehicular de la carretera de cuota, que se desvió hacia la carretera libre y a la carretera Tecate-Ensenada (principalmente el de carga), se encuentra en reparación estimándose su reparación a finales de 2014.

CRUCES FRONTERIZOS

Los cruces fronterizos Puerta México-San Ysidro y Otay I –Otay Mesa son dos de los más dinámicos en la región Frontera Norte. En 2009 el puerto fronterizo de Otay ocupó el segundo lugar en flujo de camiones de carga hacia Estados Unidos con el 15.9 %, solo superado por Nuevo Laredo/Laredo con el 32.2%. En lo que a vehículos se refiere de los 31 puertos fronterizos en la frontera, Puerta México ocupó el primer lugar al cruzar el 19 % de los 70,304,756 de vehículos que ingresaron desde México hacia los Estados Unidos.



GRAFICA 2.7. CRUCES FRONTERIZOS ENTRE MÉXICO Y ESTADOS UNIDOS 2009.

Entre 1995 y 2000 el tráfico de camiones de carga cruzando la frontera norte entre California y Baja California se incrementó en un 54.7% al pasar de 666,866 a 1'031,546 de camiones. De 2001 a 2008 el incremento se redujo, fue de 14.7%, y de 2008-2009 paso de 1,178,954 a 1,026,642 camiones, es decir -12.9%. El Puerto fronterizo Otay, tuvo en los periodos mencionados un comportamiento similar al tener un cambio porcentual entre 1995-2000 de 54.4% de 2001-2008 9.7% y -11.9% de 2008-2009.

Los Puertos fronterizos de Puerta México y Otay concentran la mayor parte de los flujos de vehículos y peatones en los puntos de cruce California Baja California. En 2009, estos dos puntos de entrada concentraron el 65% de los vehículos de pasajeros, Otay registró el 66.7% de los cruces de camiones de carga, y Puerta México y Otay en conjunto representaron el 57.8% de los cruces de peatones.

Un estudio sobre los impactos económicos de los tiempos de espera en la frontera California –Baja California realizado por SANDAG e IVAG en 2006 y 2007¹ respectivamente, estimó que las pérdidas económicas en el condado de San Diego alcanza los 3,320 millones de dólares y 41,678 empleos, por su parte en Baja California las pérdidas estimadas son de 2,200 millones de dólares de los cuales 1.77 afectan a la zona de Tijuana, Tecate, Rosarito Ensenada.

¹ IMPERIAL VALLEY ASSOCIATION OF GOVERNMENTS. REGIONAL COUNCIL . www.co.imperial.ca.us/IVAG/Agendas2008/RCAGENDA022708.pdf

TABLA 2.43. CRUCES POR PUERTOS FRONTERIZOS ENTRE TIJUANA Y SAN DIEGO 1997-2009.

PUERTO FRONTERIZO BC/CA	CAMIONES	AUTOMÓVILES	PEATONES	% CAMIONES	AUTOMÓVILES	% PEATONES
Otay / Otay Mesa	567,715	3,800,936	621,517	68%	14%	4%
Puerta México / San Ysidro		13,213,420	7,046,923	0%	49%	40%
BAJA CALIFORNIA 1997	837,448	26,860,599	17,536,073			
Otay / Otay Mesa	606,384	4,326,786	619,158	70%	15%	3%
Puerta México / San Ysidro		14,474,686	6,909,382	0%	50%	39%
BAJA CALIFORNIA 1998	865,569	29,124,779	17,757,504			
Otay / Otay Mesa	646,587	4,480,026	684,047	67%	15%	4%
Puerta México / San Ysidro		15,269,561	7,558,174	0%	50%	41%
BAJA CALIFORNIA 1999	969,697	30,616,346	18,278,225			
Otay / Otay Mesa	688,340	4,845,348	648,756	67%	16%	3%
Puerta México / San Ysidro		15,237,428	7,542,450	0%	49	41%
BAJA CALIFORNIA 2000	1,031,546	31,148,705	18,596,679			
Otay / Otay Mesa	708,446	3,956,842	1,002,971	69%	13%	5%
Puerta México / San Ysidro		15,001,616	11,453,946	0%	50%	53%
BAJA CALIFORNIA 2001	1,027,815	30,160,277	21,699,797			
Otay / Otay Mesa	731,291	4,140,610	1,684,117	69%	13%	9%
Puerta México / San Ysidro		16,441,766	7,903,483	0%	51%	42%
BAJA CALIFORNIA 2002	1,067,411	31,945,973	18,628,200			
Otay / Otay Mesa	697,152	4,912,899	1,467,171	68%	15%	8%
Puerta México / San Ysidro		17,408,481	8,302,110	0%	53%	46%
BAJA CALIFORNIA 2003	1,019,908	32,674,582	18,193,283			
Otay / Otay Mesa	726,164	6,193,568	1,519,627	65%	18%	8%
Puerta México / San Ysidro		17,621,030	9,457,600	0%	51%	52%
BAJA CALIFORNIA 2004	1,110,758	34,553,627	18,197,094			
Otay / Otay Mesa	730,253	6,672,994	1,496,196	65%	19%	9%
Puerta México / San Ysidro		17,208,106	8,156,350	0%	49%	50%
BAJA CALIFORNIA 2005	1,122,784	35,146,154	16,462,335			
Otay / Otay Mesa	749,472	5,661,794	1,385,134	66%	17%	9%
Puerta México / San Ysidro		17,135,163	7,811,614	0%	50%	50%
BAJA CALIFORNIA 2006	1,131,483	34,285,607	15,517,700			
Otay / Otay Mesa	738,765	4,616,308	1,410,927	65%	15%	9%
Puerta México / San Ysidro		15,696,262	7,756,569	0%	51%	47%
BAJA CALIFORNIA 2007	1,139,911	30,897,447	16,553,220			
Otay / Otay Mesa	776,972	4,750,683	1,740,454	66%	17%	12%
Puerta México / San Ysidro		13,672,329	7,289,862	0%	48%	48%
BAJA CALIFORNIA 2008	1,178,954	28,308,158	15,064,432			
Otay / Otay Mesa	684,425	4,106,276	1,979,982	67%	15%	14%
Puerta México / San Ysidro		13,354,887	6,188,126		50%	44%
BAJA CALIFORNIA 2009	1,026,642	26,536,413	14,124,387			

SOURCE: U.S. Department Transportation, Research and Innovative Technology Administration, Bureau of Transportation Statistics, Border Crossing/Entry Data; based on data from U.S. Department of Homeland Security, Customs and Border Protection, OMR data base.
http://www.transtats.bts.gov/BorderCrossing.aspx?sel_Fields=Personal_Vehicles

El mejoramiento y ampliación de cruces fronterizos forma parte de los proyectos estratégicos en el Estado. Para Tijuana el Proyecto Integral del Cruce Fronterizo El Chaparral- Puerta México- Puerta México Este, mismo que considera la construcción, modernización y adecuación de las instalaciones en dirección norte-sur; la instalación de 33 puertas hacia el norte con doble caseta de inspección que reducirá hasta en un 40% los tiempos de espera, así como 22 puertas de acceso hacia Tijuana que se encuentran en operación, un nuevo acceso peatonal ampliando al 100% la capacidad de entrada a San Isidro y carriles adicionales SENTRI para autos y peatones. Se estima que al 2030 cruzarán 25'000,000 de vehículos ligeros por éste puerto (un 47% de aumento y 12'000,000 de peatones).

En el Cruce Fronterizo Otay I el concepto del proyecto consiste en la modernización del cruce de importación y su conexión con el Blv. Bellas Artes; incluirá mas carriles turísticos de entrada a E.U.A. con doble caseta de inspección así como carriles adicionales SENTRI; adecuación a los accesos peatonales y de transporte público mediante la construcción de una zona de ascenso y descenso de pasajeros y una mejor conexión con vialidades regionales y de la ciudad. Se estima que para el 2030 los cruces comerciales en esta garita alcancen los 900,000 anuales (23% más de los cruces actuales), los vehículos ligeros los 12,000,000 y 2,200,000 de peatones.

Adicionalmente, se construirá un nuevo Cruce Fronterizo Turístico y Comercial Otay II que contará con 20 carriles hacia EUA y 12 hacia México para vehículos ligeros; así como 8 hacia EU y 4 hacia México para tránsito de carga. Con una inversión total de 1,700 mdp incluye la construcción de nodos y vialidades de acceso al cruce Blv. Internacional Otay II y Blv. Las Torres. El proyecto se concluirá en el 2014 y se estiman 600,000 camiones de carga, 7,000,000 de vehículos ligeros y 1,300,000 de cruces de peatones anuales harán uso de este cruce fronterizo en el 2030.

TRANSPORTE PÚBLICO

En Tijuana en la delegación de Playas el sistema de transporte se compone de autobuses, vagonetas y taxis. Todas las rutas con destino a las Secciones de Playas de Tijuana y colonias populares tienen su punto de ascenso y descenso en la Zona Centro de la ciudad (PUUCP Tijuana 2008-2030). Existen 5 Bases de transporte masivo, Costa Azul, Lázaro Cárdenas, Los Laureles, Los Altos, El Porvenir.

Una terminal de transportes de la línea Azul y Blanco se ubica en la colonia Albatros y la terminal de taxis Amarillo y Crema en la Sección Costa Azul.

Las zonas atendidas por el transporte público comprende la totalidad de las secciones del desarrollo urbano de Playas de Tijuana sobre los tres bulevares paralelos principales: Blv. Playas de Tijuana, Blv. Ensenada y Blv. Pedregal cubriéndolas de manera amplia de norte a sur. Las colonias populares alojadas en los cañones cuentan con servicio sobre la ruta principal.

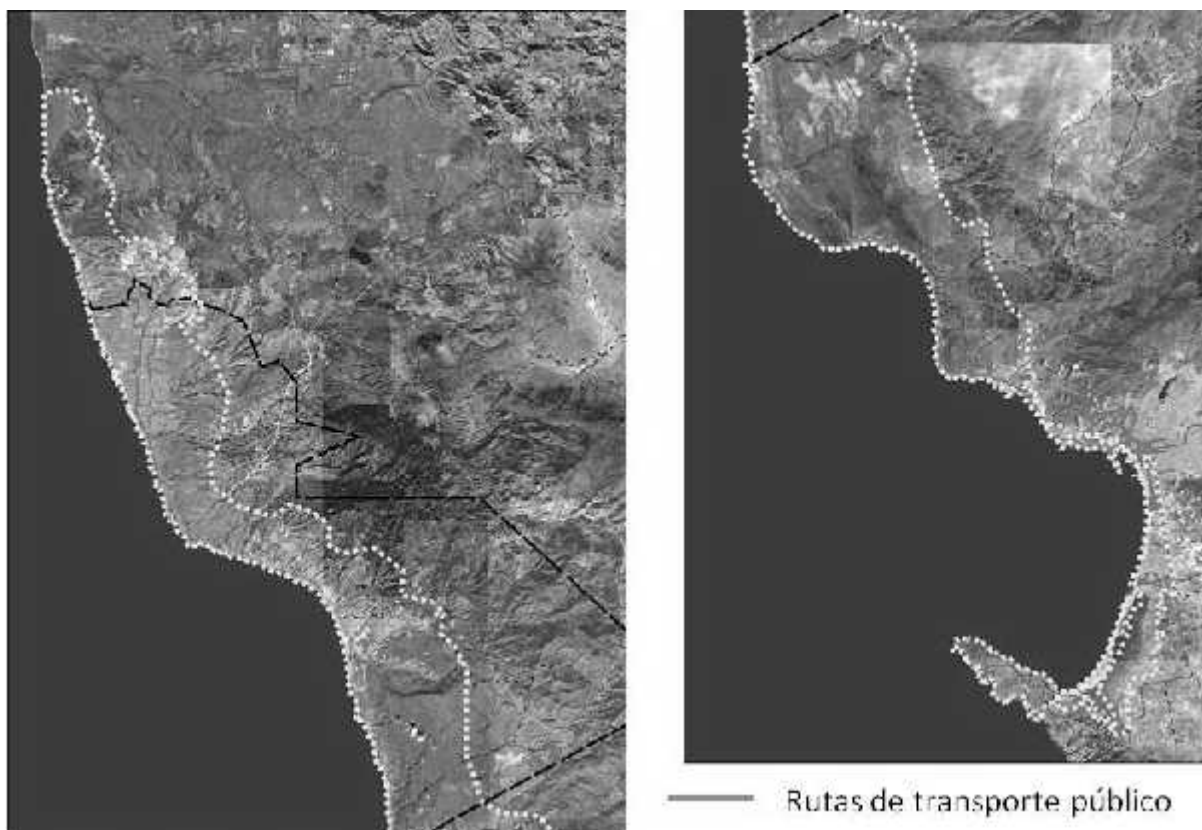


FIGURA 2.19. RUTAS DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANAS Y SUBURBANAS EN EL COCOTREN.

El centro de población de Rosarito cuenta con una terminal de autobuses con al menos 2 líneas de autobuses: ABC con destinos a Ensenada, Mexicali, San Quintín, y la Paz; y SUBURBAJA con itinerario Rosarito – Tijuana – Rosarito (PDUCP Playas de Rosarito 2007-2020). Adicionalmente a las que cubren el área urbana, se cuenta con varias rutas transporte público que desde Rosarito dan servicio las localidades costeras de Primo Tapia y Puerto Nuevo. Lo relevante de este componente son los problemas asociados a la competencia y a las rutas del servicio.

En la Ciudad de Ensenada y localidades periféricas, son 65 rutas las que prestan el servicio de transporte público con una movilidad que al 2006 alcanzaba 114,573 pasajeros². Según el ETURFE los principales corredores de transporte son la Av. Juárez, la Av. Reforma, la calle Sexta, y la Carretera Transpeninsular. Gran parte de estas rutas tienen como punto de ascenso y descenso el Centro de la Ciudad.

En las localidades periféricas del Cocotren en Ensenada, son 8 las rutas de transporte público que las comunican con la ciudad: una ruta en San Miguel, La Misión, El Porvenir y 5 en El Sauzal.

² Estudio del Transporte Urbano de Ruta Fija de Ensenada, B. C. (ETURFE) IMIP, Dirección Municipal de Tránsito y Transporte DTT 2007

TRANSPORTE AÉREO

Con información de la SCT en el estado se registran 4 aeropuertos, 3 de ellos internacionales (Tijuana, Mexicali y San Felipe) y 1 nacional (Ensenada).³

El aeropuerto internacional Abelardo L. Rodríguez se localiza en la ciudad de Tijuana, es administrado por Grupo Aeroportuario del Pacífico y presta servicio a los municipios de Tijuana, Playas de Rosarito, Tecate y Ensenada, (incluye atención a pasajeros internacionales). Se considera un aeropuerto metropolitano tipo frontera y es el quinto aeropuerto más importante del país después de los de Cd. de México, Cancún, Guadalajara y Monterrey⁴. Su proximidad con San Diego, le permite atender las necesidades de tráfico aéreo del sur de California.

Este aeropuerto recibe más de 35 vuelos diarios, su principal relación aérea es con el centro del país a través de las siguientes aerolíneas: Aerocalafia, Interjet, Aeroméxico, Aeromexico Connect, Volaris y Viva Aerobús. Además, de vuelos de cabotaje, cuenta con algunos vuelos internacionales principalmente de Estados Unidos y también de Shanghai y Tokio, siendo el nexo entre México y el Extremo Oriente.

TABLA 2.44. MOVIMIENTO DE PASAJEROS EN EL AEROPUERTO DE TIJUANA 2010-2013.

PASAJEROS	2010	2011	2012	2013	%VAR 2013- 2012	%VAR 2013- 2010
NACIONALES	3,609,040	3,466,539	3,730,368	4,234,470	13.5%	17.3%
INTERNACIONALES	27,731	21,799	20,560	20,765	1.0%	-25.1%
T O T A L	3,636,771	3,488,338	3,750,928	4,255,235	13.4%	17.0%

Fuente: SCT, SST, DGAC, DDE. Cifras proporcionadas por los grupos aeroportuarios .

Nota: No se están contabilizando pasajeros en tránsito ni en aviación general.

Durante 2013 se registraron un total de 4.23 millones de pasajeros nacionales y más de 20 mil internacionales. En comparación con 2012, el tráfico de pasajeros nacionales tuvo un aumento de 17% y los internacionales un 1%.

Cuenta con una superficie de 446.8 hectáreas, una pista y dos rodajes. Para el periodo 2014-2015 el proyecto más relevante es la construcción de la terminal aeroportuaria binacional que conectará a Tijuana con Otay Mesa, en San Diego, California⁵. La obra principal consiste en un puente peatonal elevado y cerrado de aprox. 175 m que cruzará hasta el lado estadounidense, donde se erigirá un edificio terminal. Las autoridades de migración americana CBP, facilitarán a los pasajeros con boleto de avión el trayecto entre el aeropuerto internacional de Tijuana y San Diego Ca., a través del puente

³El aeropuerto de Ensenada, B.C. en El Diario Oficial manifiesta que es un Aeropuerto Nacional. Sin embargo, en este se realizan Operaciones de Aviación General Internacional más no Comercial, dado que cuenta con autorización para recibir aeronaves extranjeras.

⁴<http://www.aeropuertosmexico.com/content/view/279/379/>

⁵<http://www.aeropuertosgap.com.mx/es/2012-03-03-14-19-05.html>

peatonal⁶. La obra dió inicio a fines de 2013, se programa se concluya en 2014 e inicie operaciones en 2015. Una vez concluida, se espera aumentará el número de usuarios un millón de pasajeros anuales más.

En Ensenada las instalaciones se encuentran en la Base Aérea Militar El Ciprés, los vuelos no son constantes y el servicio al público es limitado; para trasladarse por vía aérea la población de Ensenada debe utilizar el Aeropuerto de Tijuana; solo se cuenta en Ensenada con una pista de aterrizaje de tipo privado en Punta Banda. El Plan Estatal de Desarrollo 2014 – 2019 contempla la modernización del aeropuerto de Ensenada de acuerdo al Plan Nacional de Infraestructura ya que este aeropuerto civil resultará ser de alto impacto para las actividades turístico-económicas de la región.

Se tiene en proyecto la construcción de un aeródromo de carga en la meseta de El Tigre con estudios de factibilidad y concesión de la Secretaría de Comunicaciones y Transporte.

PUERTOS

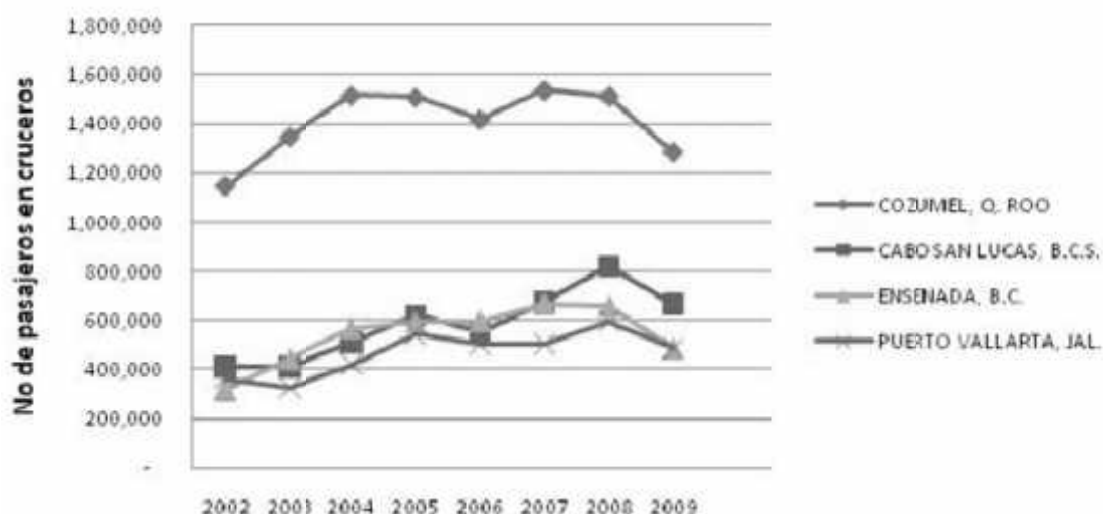
El Puerto de Ensenada es el único puerto activo de altura en Baja California. Su vocación es múltiple, en el se realiza la actividad industrial de movimiento de contenedores y carga general, pesca comercial, cruceros, marinas, pesca deportiva y otras actividades turísticas; además de astilleros especializados, y manejo de graneles minerales, entre otros.

El Puerto de Ensenada registra un flujo importante de embarcaciones comerciales y turísticas. En lo que a actividad turística se refiere es el tercero más importante a nivel nacional en arribo de cruceros turísticos, solo precedido por Cozumel y Cabo San Lucas (www.sct.gob.mx. 2009). A nivel nacional participa con el 8.9% de los pasajeros y con el 18.7% en los puertos del Pacífico.

Los cruceros que arriban a Ensenada provienen principalmente de los puertos de Los Angeles y Long Beach, así como algunos de reposicionamiento de Alaska y Hawai.

El comportamiento del movimiento tanto de pasajeros como de arribo de cruceros en el puerto de Ensenada ha sido muy similar al del resto del país. En el periodo 1995-2000 Ensenada tuvo un crecimiento promedio de 3.6% al pasar de 281,668 a 336,593 pasajeros. De 2000 a 2005 el arribo de pasajeros llegó a 592,981 con un crecimiento de 12%. Pero a partir de 2007 se han presentado tasas de crecimiento negativas especialmente Ensenada con -14.7%, Cozumel con -5.5% y Cabo San Lucas con -0.6%. La caída en el número pasajeros se explica por el impacto de la crisis económica en los viajes a nivel mundial, ya que arribaron menos cruceros.

⁶ Plan Estatal de Desarrollo 2014-2019 publicado p.o. 30 marzo 2014

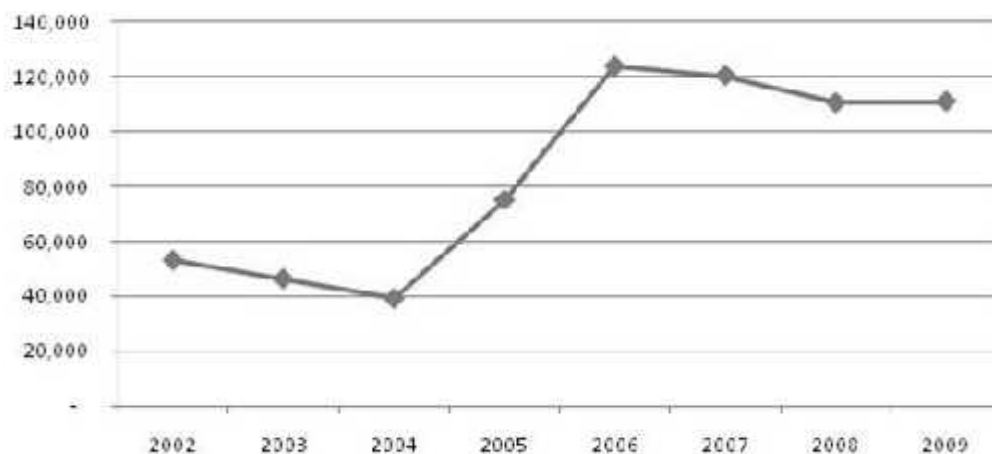


GRAFICA 2.8. MOVIMIENTO DE PASAJEROS EN CRUCEROS SEGÚN PUERTOS PRINCIPALES DE MÉXICO 2002-2009

La zona de influencia o “hinterland” del Puerto de Ensenada, comprende, en México, los estados de Baja California, Baja California Sur, Sonora y Chihuahua, mientras que en Estados Unidos impacta el Sur de California y Arizona. Su ubicación en la Cuenca del Pacífico le brinda la oportunidad de estar conectado con 64 puertos de 28 países. Las exportaciones se dirigen principalmente a China, Hong Kong, Corea, Japón, Malasia, Taiwán e Indonesia en Asia; Costa Rica, Honduras y Chile en Centroamérica; Francia, Italia y España en Europa; Marruecos y Argelia en África. Mientras que las importaciones provienen principalmente de los mismos países de Asia; así como Nicaragua en Centroamérica y Nueva Zelanda en Oceanía, entre otros.

En 1990 se inició el movimiento de contenedores por el puerto, sin embargo los cambios en las dimensiones de los buques y las propias características del puerto, generaron un movimiento conservador hasta 2005, año en que se realizaron las obras de dragado que permiten al puerto recibir embarcaciones de hasta quinta generación.

En cuanto al volumen de carga que moviliza ocupa el quinto lugar en los puertos del país después de Manzanillo Col., Lázaro Cárdenas Mich., Veracruz Ver. y Altamira Tamps., con 110,952 contenedores en 2009, aunque solo equivale al 4% del total nacional (www.sct.gob.mx. 2009).



GRAFICA 2.9. MOVIMIENTO DE CONTENEDORES EN EL PUERTO DE ENSENADA 2002-2009.

El Sauzal por su parte, desde su origen fue planeado como puerto pesquero asociado a la industria procesadora de productos del mar. Debido al descenso en la captura, la reducción en la actividad pesquera dio lugar a otras cargas como los gránulos minerales y carga general.

TABLA 2.45. MOVIMIENTO DE CARGA EN TONELADAS EN PUERTOS LIGADOS AL COCOTREN 2008 Y 2009.

COMPARATIVO 2008-2009				
TIPO CARGA-TRAFICO	LITORAL-PUERTO	ROSARITO B.C.	EL SAUZAL B.C.	ENSENADA B.C.
GENERAL SUELTA	2006	-	87,223	111,648
	2009	-	66,875	91,409
GENERAL CONTENERIZADA	2008	-	245	861,154
	2009	-	7	811,598
GRANEL AGRICOLA	2008	-	-	440,036
	2009	-	-	447,273
GRANEL MINERAL	2008	-	260,393	1,253,809
	2009	-	263,197	844,621
PETROLEO Y DERIVADOS	2008	2,651,769	967	-
	2009	2,480,114	757	-
OTROS FLUIDOS	2008	-	-	58,677
	2009	-	-	49,280
TOTAL	2008	2,651,769	348,828	2,725,324
	2009	2,480,114	330,836	2,244,181
	% VAR.	-6	-5	-18

El Sauzal es un recinto portuario independiente al de Ensenada, en tanto que se encuentra separado físicamente de este, pero ha sido incorporado a la concesión integral otorgada a favor la empresa Administración Portuaria Integral de Ensenada, S.A. de C.V. (API Ensenada) a cuyo cargo queda la administración de ambos recintos portuarios desde 2007.

En 2007 se habilita el Puerto de Costa Azul, para navegación y cabotaje y un año después la API Ensenada solicita y se le concede la administración del Puerto de Costa Azul, (en lo que se refiere a los frentes de agua) para el desarrollo de servicios portuarios, ya que las áreas de tierra están ocupadas por empresas del sector energético. La actividad que se desarrolla en el recinto portuario Costa Azul es para la carga y descarga de los buques tanques.

El Plan Maestro de Desarrollo Portuario 2006-2011, plantea la ampliación del Puerto de Ensenada para servicios turísticos, manejo de contenedores y materiales pétreos y una reconversión paulatina del puerto para servicios turísticos, apoyándose para ello en el Puerto de El Sauzal y Punta Colonet (propuesto) para servicios comerciales. El desarrollo del Megaproyecto en Punta Colonet se proyecta que integre recinto portuario, recinto fiscalizado, ferrocarril, aeropuerto de carga, infraestructura de regasificación de gas natural, generación de energía eléctrica, desalación de agua, industria, vivienda y equipamiento urbano. El puerto tendrá una capacidad de procesar anualmente dos millones de TEUs.

Ante la necesidad de crear un puerto meramente pesquero y de carga, el proyecto El Sauzal II busca aumentar la capacidad para barcos pesqueros, cabotaje y otras actividades. El desarrollo de la Fase 1 (en la que se invertirá al menos 850 millones de pesos) comprende una instalación multipropósito con servicio público, para carga general, graneles, pesca de altura y potencial para reubicación de astilleros, con el fin de ampliar las operaciones de los ranchos atuneros y actividades relacionadas con la pesca de altura y la reparación de embarcaciones pesqueras. Esta primera fase consiste en un nuevo espigón, ampliación del rompeolas y dragado para obtener un calado de 12 metros, en el canal de navegación y la dársena en un área de 37 hectáreas.

2.8.- IMAGEN URBANA Y PAISAJE

La condición costera del corredor Tijuana-Rosarito-Ensenada le asigna un atributo paisajístico que se aprovecha en la promoción de desarrollos inmobiliarios con frente al mar y en la promoción turística de las ciudades, principalmente de Playas de Rosarito y Ensenada. Otros atributos naturales como arroyos, montañas y valles se han estado aprovechando para promover el ecoturismo y actividades turísticas de carácter rural. Adicionalmente, los centros de población también aportan elementos de imagen urbana que destacan como puntos de referencia e imágenes distintivas de la actividad turística del corredor.

La mezcla de los atributos naturales y los elementos contruidos que se percibe a lo largo de las carreteras representa en primera instancia la atractividad visual que debe explotarse para la promoción del corredor. A lo largo del tiempo, la ocupación en el corredor (regular o irregular), ha adolecido de una reglamentación específica que determine las características de la edificación y su integración con el paisaje natural. Es también parte de la imagen urbana, el estilo arquitectónico que se aprecia, de alguna manera se van identificando características de la región y es conveniente reafirmarlas en la imagen propia del Corredor.

El análisis realizado considera de manera cualitativa la revisión visual de los siguientes elementos del paisaje a lo largo de las carreteras:

Atributos naturales:

- Vistas al mar
- Vistas terrestres
- Vegetación distintiva (natural o inducida)
- Carácter distintivo de la costa: playa arenosa, acantilado
- Arroyos

Elementos contruidos:

- Edificación vertical.
- Remates visuales.
- Calidad de la construcción.
- Hitos y elementos contruidos de identidad.

Como se puede ver en los planos siguientes, los tramos con menos calidad en imagen visual dentro del corredor corresponden a las proximidades de las áreas urbanas de los centros de población y en el cruce por las localidades suburbanas y rurales. La irregularidad en la ocupación de los derechos de vía carreteros y la falta de vigilancia en la disposición de letreros y fachadas son los principales problemas de imagen urbana que se perciben en los tramos urbanos del corredor.

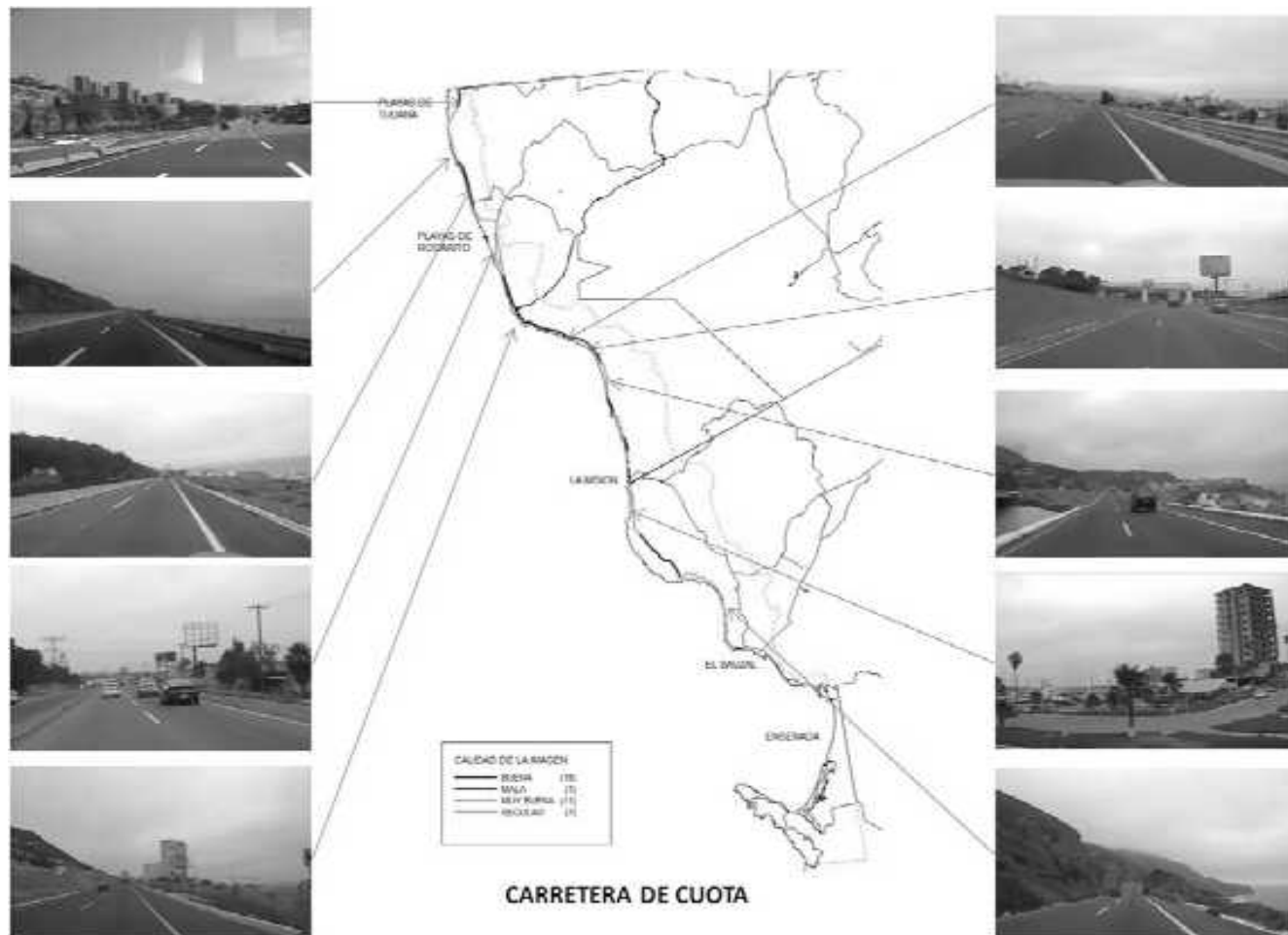


FIGURA 2.20. CALIDAD DE LA IMAGEN DE LA CARRETERA DE CUOTA.

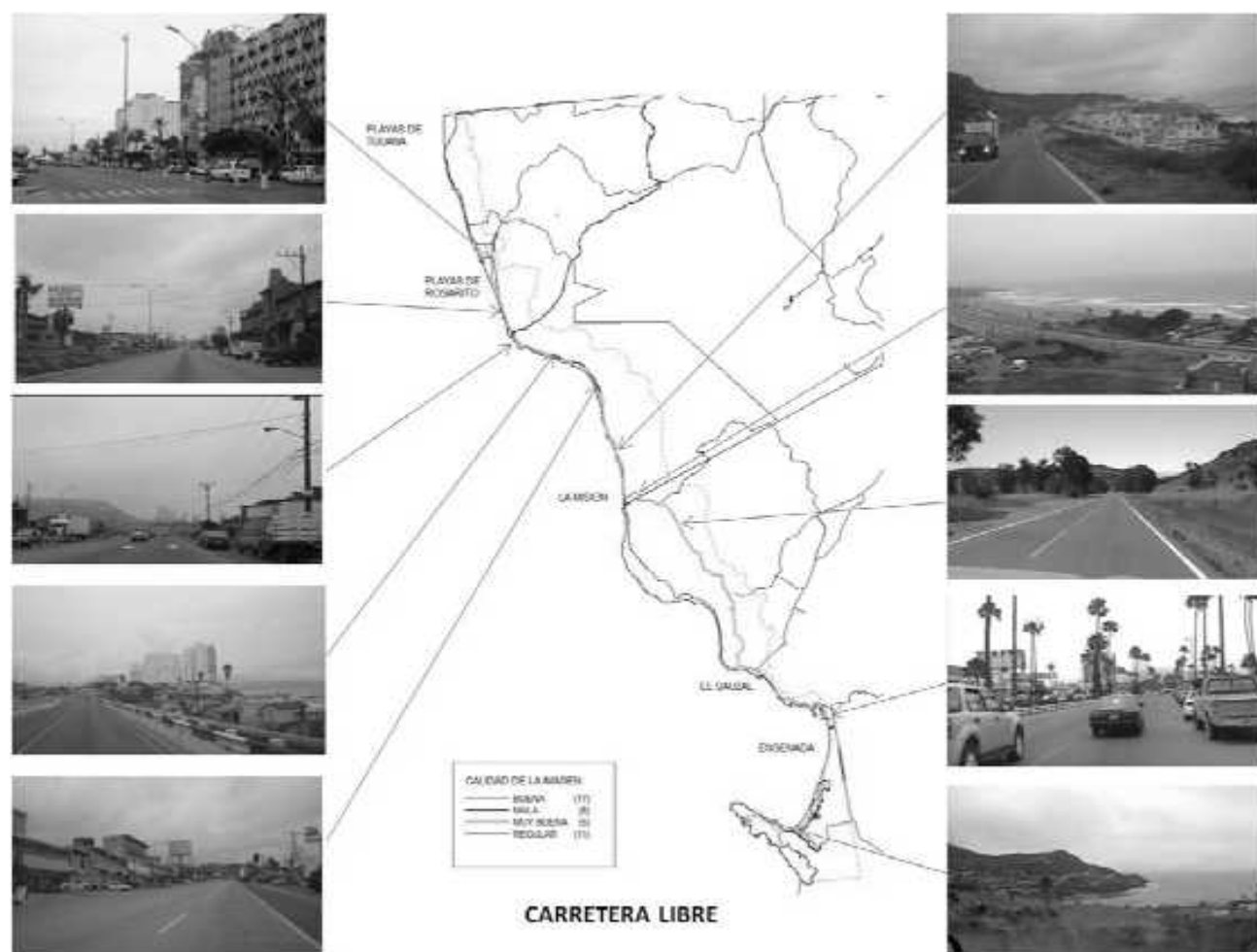


FIGURA 2.21. CALIDAD DE LA IMAGEN DE LA CARRETERA LIBRE.

2.9 DINÁMICA DEMOGRÁFICA.

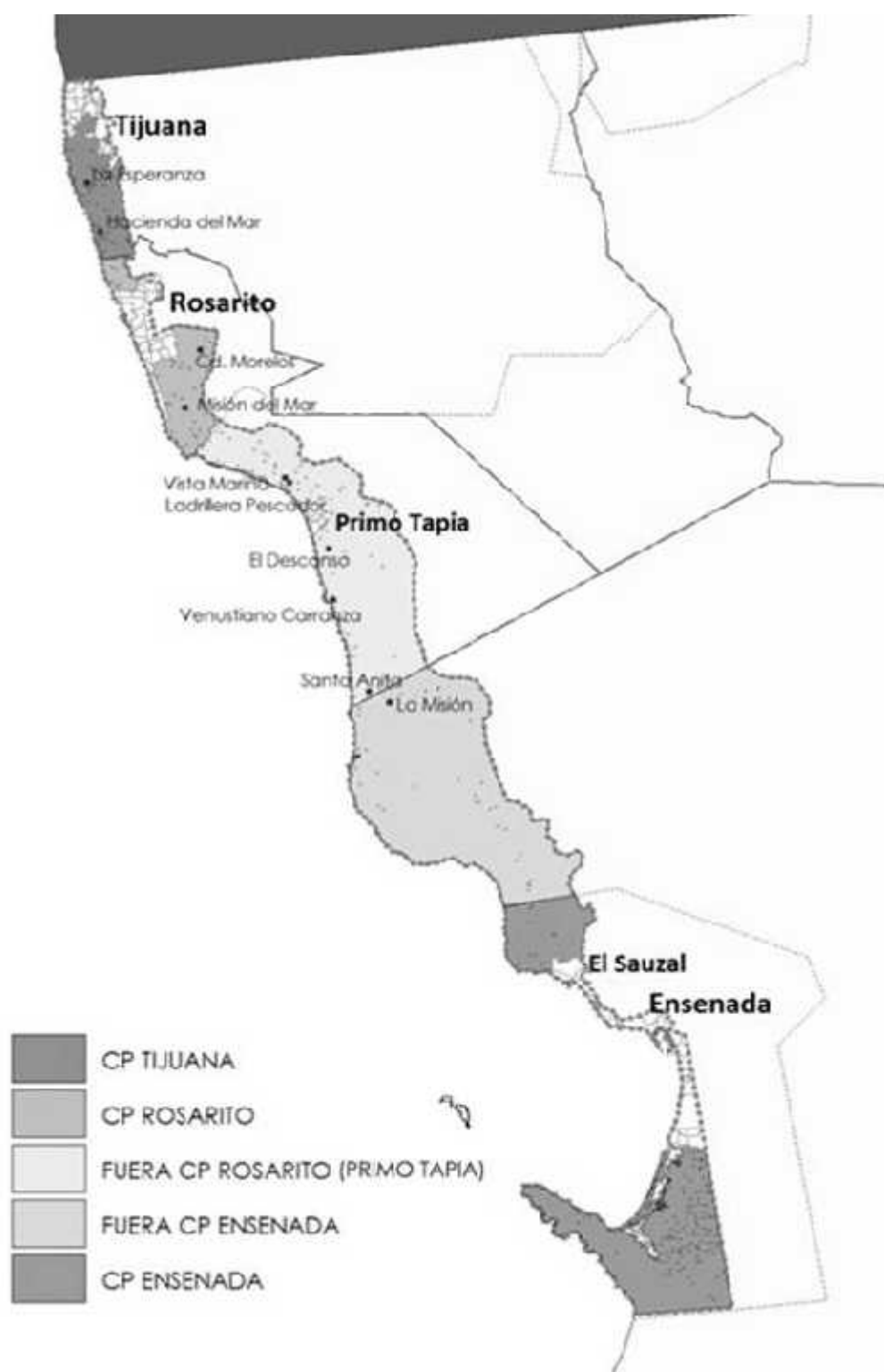
Para describir la dinámica y distribución de la población al interior del COCOTREN se determinaron 5 zonas: CP¹ Tijuana, CP Rosarito, Fuera del CP Rosarito², Fuera del CP Ensenada y CP Ensenada. La información procesada se refiere al período 1990-2010, se analizó la población de 387 localidades y la de 31 Áreas Geoestadísticas Básicas (AGEBs)³ urbanas de Tijuana, 28 de Rosarito, 8 de Primo Tapia, 5 de El Sauzal y 21 de Ensenada.

La población del COCOTREN está asentada en 392 localidades (INEGI 2010); 5 tienen 2,500 habitantes y mas, (Tijuana, Rosarito, Primo Tapia, El Sauzal y Ensenada) con 135,984 y concentran el 87% de la población; 10 localidades tienen entre 2,499 y 500 habitantes con el 6% y con una población menor a 500 habitantes, el resto, es decir el 7%, se encuentra dispersa en 377 localidades.

¹ CP: Centro de población

² Considerando que la población Fuera del CP Rosarito corresponde a la de Primo Tapia creada el 26 de Noviembre de 2010.

³ Una AGEB urbana es un área geográfica ocupada por un conjunto de manzanas (generalmente de 1 a 50) perfectamente delimitadas por calles, avenidas o cualquier otro rasgo de identificación en el terreno, y solo se asignan a las localidades urbanas es decir es aquella que tiene una población mayor o igual a 2500 habitantes o que es cabecera municipal, independientemente del número de habitantes. Las AGEBs son construidas con fines operativos censales.



NOTA: CP PRIMO TAPIA SE CREA EL 26 DE NOVIEMBRE DEL 2010.

FIGURA 2.22. ZONAS DEMOGRÁFICAS COCOTREN.

TABLA 2.46. DISTRIBUCIÓN DE LA POBLACIÓN POR LOCALIDADES COCOTREN 2010.

	POBLACIÓN	LOCALIDADES	LOCALIDADES MAYORES DE 2,500 HAB.	LOCALIDADES DE 500 A 2,500 HAB.
COCOTREN	157,102	392	5	10
CP TIJUANA	62,505	57	1	2
CP ROSARITO	41,546	47	1	2
CP PRIMO TAPIA*	11,325	98	1	5
FUERA CP ENSENADA	1,632	37	0	1
CP ENSENADA	40,094	153	2	0

* NOTA: CP PRIMO TAPIA SE CREA EL 26 DE NOVIEMBRE DEL 2010.

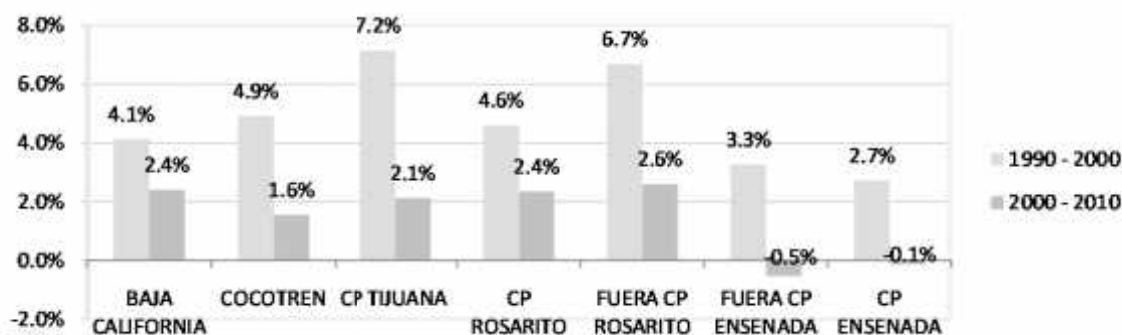
El patrón de crecimiento de la población del COCOTREN ha tenido importantes variaciones durante los períodos estudiados. Así tenemos que mientras que el corredor en su conjunto tuvo un crecimiento medio anual de 4.9% en el período 1990-2000, superior al del estado (4.1%), la tasa de crecimiento del corredor entre 2000 y 2010 descendió a 1.6% contra 2.4% registrada por el estado.

Al interior del COCOTREN durante el período 1990-2000 destaca el crecimiento de la zona CP Tijuana con 7.2%; así como el del CP de Rosarito con 6.7%. EL CP de Ensenada por su parte, registró tasas sustancialmente menores a la de los otros CP e incluso a la del Estado, pasando de 2.7% a -0.1% durante los citados períodos.

TABLA 2.47. TASA MEDIA DE CRECIMIENTO ANUAL 1990-2010.

	1990-2000	2000-2010
BAJA CALIFORNIA	4.1%	2.4%
COCOTREN	4.9%	1.6%
CP TIJUANA	7.2%	2.1%
TIJUANA	6.8%	1.6%
RURAL	60.3%	12.1%
CP ROSARITO	4.6%	2.4%
ROSARITO	4.3%	2.0%
RURAL	10.4%	6.8%
FUERA CP ROSARITO	6.7%	2.6%
PRIMO TAPIA	7.7%	1.4%
RURAL	5.8%	3.7%
FUERA CP ENSENADA	3.3%	-0.5%
RURAL	3.3%	-0.5%
CP ENSENADA	2.7%	-0.1%
ENSENADA Y EL SAUZAL	2.9%	-0.5%
RURAL	0.9%	4.2%

Los mayores crecimientos de 2000 a 2010 a nivel zona se presentan Fuera del CP Rosarito, CP Rosarito y CP Tijuana. Al interior de las zonas destacan las localidades rurales de los CP Tijuana, CP de Rosarito y CP de Ensenada con 12.1%, 6.8% y 4.2% respectivamente. En la última década en todos los casos excepto las localidades rurales del CP Ensenada, se presentan tasas de crecimiento menores a las del periodo 1990-2000.



GRAFICA 2.10. CRECIMIENTO PROMEDIO ANUAL DE LA POBLACIÓN POR ZONA.

DISTRIBUCIÓN PORCENTUAL DE LA POBLACIÓN.

Al analizar la distribución de la población al interior del corredor, se observa una tendencia descendente en el crecimiento de la población de la zona CP Ensenada, la cual en 1990 representaba el 37.3% de la población, en 2000 un 30.1%, hasta llegar a 25.5% en 2010 con 40,094 habitantes. En el otro extremo se encuentra el CP Tijuana, cuya población en 1990 representaba 30.5% del total de habitantes, para el año 2000 contaba 50,643 (37.6%) y para 2010 con 62,505 esta zona representa el 39.8% de la población total del COCOTREN.

TABLA 2.48. DISTRIBUCIÓN PORCENTUAL DE LA POBLACIÓN 1990-2010.

	1990	2000	2010
BAJA CALIFORNIA	100%	100%	100%
COCOTREN EN B.C.	5.0%	5.4%	5.0%
CP TIJUANA	30.5%	37.6%	39.8%
TIJUANA	30.5%	36.6%	36.7%
RURAL	0.02%	1.2%	3.1%
CP ROSARITO	25.2%	24.5%	26.4%
ROSARITO	24.4%	23.1%	24.1%
RURAL	0.8%	1.4%	2.3%
FUERA CP ROSARITO	5.5%	6.5%	7.2%
PRIMO TAPIA	2.5%	3.2%	3.1%
RURAL	3.0%	3.3%	4.1%
FUERA CP ENSENADA	1.5%	1.3%	1.0%
RURAL	1.5%	1.3%	1.0%
CP ENSENADA	37.3%	30.1%	25.5%
ENSENADA Y EL SAUZAL	34.0%	27.9%	22.6%
RURAL	3.3%	2.2%	2.9%

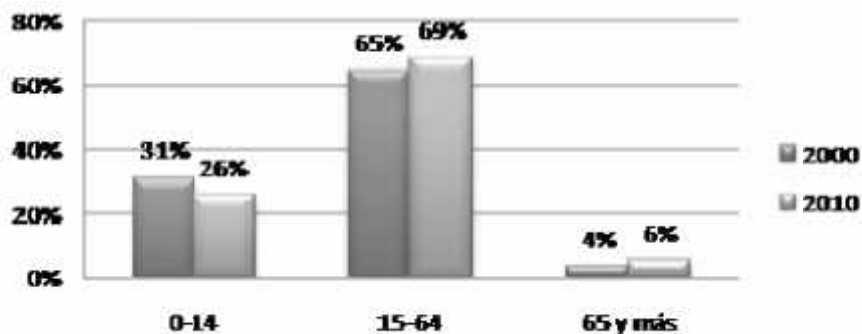
En 20 años el COCOTREN (siguiendo un comportamiento similar al del estado) casi duplica su población pasa de 83,291 a 157,102 habitantes de 1990 a 2010. Al interior del corredor, las zonas CP Tijuana y Fuera CP Rosarito aumentan 2.5 veces su tamaño y el CP Rosarito lo duplicó.

TABLA 2.49. POBLACIÓN 1990-2010.

	1990	2000	2010
BAJA CALIFORNIA	1,660,855	2,487,367	3,155,070
COCOTREN	83,291	134,641	157,102
CP TIJUANA	25,386	50,643	62,505
TIJUANA	25,372	49,077	57,594
RURAL	14	1,566	4,911
CP ROSARITO	21,010	32,927	41,546
ROSARITO	20,308	31,043	37,897
RURAL	702	1,884	3,649
FUERA CP ROSARITO	4,587	8,763	11,325
PRIMO TAPIA	2,056	4,298	4,921
RURAL	2,531	4,465	6,404
FUERA CP ENSENADA	1,249	1,722	1,632
RURAL	1,249	1,722	1,632
CP ENSENADA	31,059	40,586	40,094
ENSENADA Y EL SAUZAL	28,305	37,586	35,572
RURAL	2,754	3,000	4,522

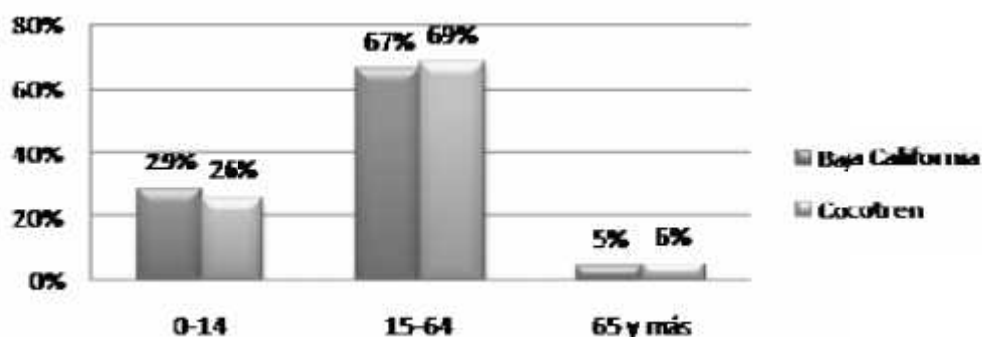
POBLACIÓN POR GRUPOS DE EDAD.

La estructura por edad de la población se ha transformado y se aprecia un descenso constante del peso relativo de la población de 0 a 14 años. El cambio en la estructura de población con predominancia de niños hacia una población joven y en edad laboral ocurrió posiblemente como efecto de la reducción de la fecundidad.



GRAFICA 2.11. DISTRIBUCIÓN PORCENTUAL DE LA POBLACIÓN SEGUN GRANDES GRUPOS DE EDAD 2000-2010.

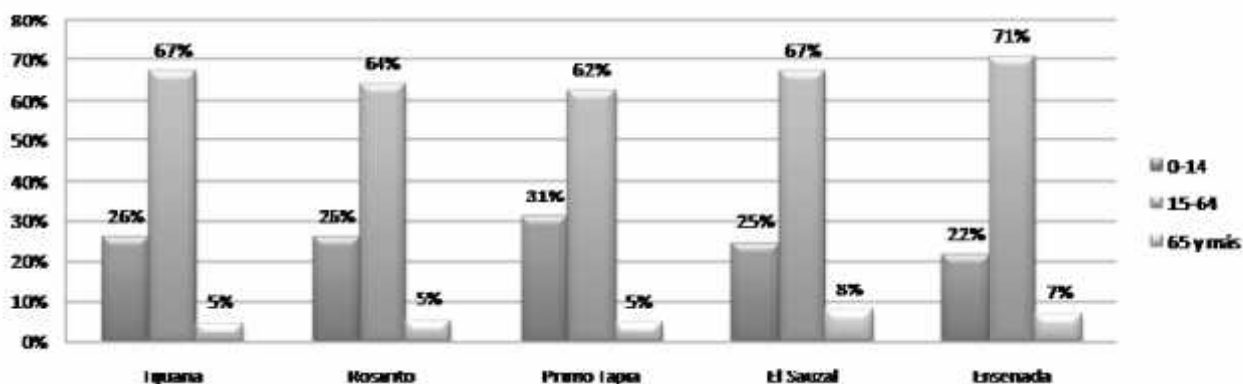
La distribución de la población por grupos de edad observa diferencias en los ámbitos de análisis; mientras que en Baja California el grupo de 0 a 14 años representan el 29% del total de la población, en las localidades urbanas del COCOTREN en promedio es 26%.



GRAFICA 2.12. DISTRIBUCIÓN DE LA POBLACIÓN SEGUN GRANDES GRUPOS DE EDAD 2010.

Destaca el caso del CP Primo Tapia con la mayor participación en este rango de edad (31%), lo que indica que proporcionalmente tendrá una mayor demanda de educación básica, etc.

En el grupo de población entre los 15 y 64 años es decir la población en edades productivas, la proporción más alta la registra Ensenada con 71%, cuatro puntos más que el estado (67%) y dos que el promedio del corredor. Primo Tapia presenta el menor porcentaje de este grupo de edad con 62%. Al analizar el grupo de 65 años y más, la proporción de adultos mayores presenta un ligero aumento; mientras que en Baja California pasó de 3.4 a 3.5 y 4.5% en 1990, 2000 y 2010 respectivamente, en las localidades urbanas del COCOTREN en solo 10 años (2000-2010) pasó de 3.9 a 5.6%.



GRAFICA 2.13. DISTRIBUCIÓN PORCENTUAL DE LA POBLACIÓN SEGÚN GRANDES GRUPOS DE EDAD EN LOCALIDADES URBANAS DEL COCOTREN 2010.

CRECIMIENTO DE LAS PRINCIPALES LOCALIDADES.

A partir de la década de los noventa algunas localidades como Santa Anita, Primo Tapia, Morelos y Tijuana, duplican su población entre 1990 y 2000; en la siguiente década solo Ciudad Morelos logra un incremento de población significativo.

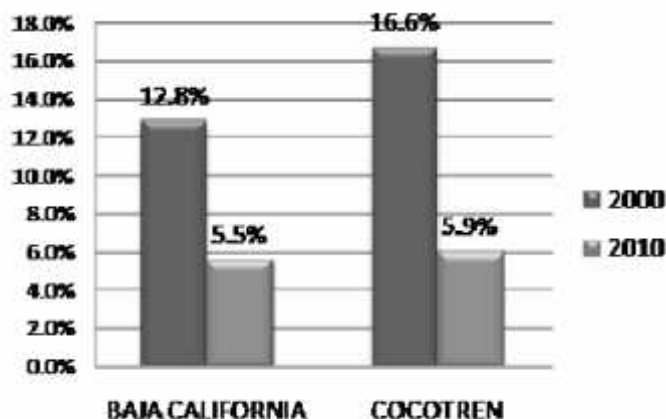
TABLA 2.50. POBLACIÓN DE PRINCIPALES LOCALIDADES 1990-2010.

			CAMBIO		TASA MEDIA DE CRECIMIENTO ANUAL		
	1990	2000	2010	1990-2000	2000-2010	1990-2000	2000-2010
TIJUANA*	25,372	49,077	57,594	93%	17%	6.8%	1.6%
ROSARITO*	20,308	31,043	37,897	53%	22%	4.3%	2.0%
MORELOS	480	968	2,040	102%	111%	7.3%	7.7%
PRIMO TAPIA*	2,056	4,298	4,921	109%	14%	7.7%	1.4%
SANTA ANITA	526	1,108	1,284	111%	16%	7.7%	1.5%
LA MISIÓN	536	968	920	81%	-5%	6.1%	-0.5%
EL SAUZAL*	5,263	6,441	7,200	22%	12%	2.0%	1.1%
ENSENADA*	23,042	30,945	28,372	34%	-8%	3.0%	-0.9%

*Nota: Se refiere a la población de los AGEBS dentro del polígono del COCOTREN.

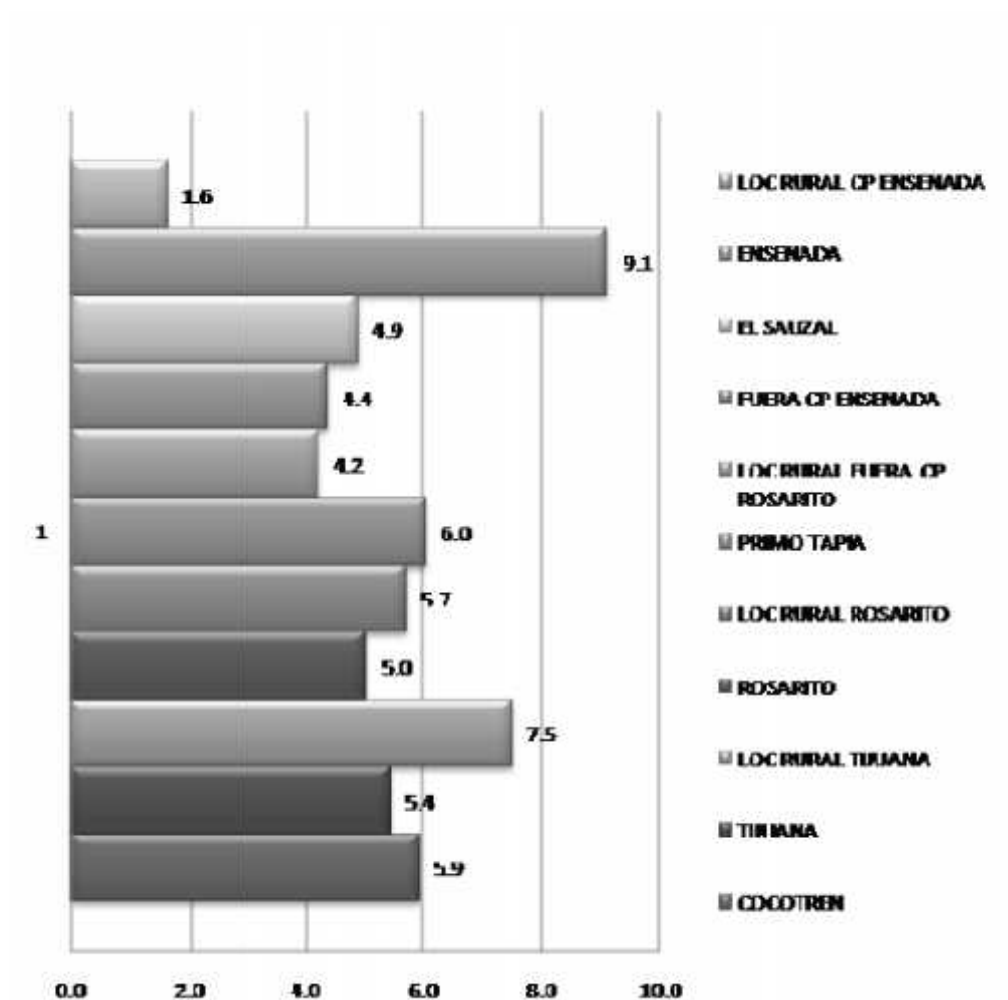
MIGRACIÓN RECIENTE.

El concepto de migración reciente hace referencia a la población que en el momento del censo reside en una entidad que no corresponde con la que tenía cinco años antes. De acuerdo a la información que los censos 2000 y 2010 registran, existe una reducción en el volumen y proporción de los migrantes recientes en el área de estudio. En el 2000 esta población en Baja California fue 257,078 habitantes (12.8%) y en el COCOTREN 17,528 (16.6%), mientras que en el año 2010 en Baja California esa cifra se redujo a 154,029 (5.5%) y en el corredor a 8,273 habitantes, es decir un 5.9% de la población de 5 años y más.



GRAFICA 2.14. DISTRIBUCIÓN PORCENTUAL DE LA POBLACIÓN MAYOR DE 5 AÑOS, CON MENOS DE 5 AÑOS DE RESIDENCIA EN LA ENTIDAD (2010). BAJA CALIFORNIA Y COCOTREN.

Dentro del corredor se observa que los mayores porcentajes de migrantes en orden de tamaño, llegaron a Ensenada con 9.1%, a las localidades rurales del CP Tijuana con 7.5%, CP Primo Tapia y las localidades rurales de Rosarito con 6 y 5.7% respectivamente; es decir en los últimos 5 años se han caracterizado por atraer o ser destino de migrantes; mientras que la menos atractiva con un menor ingreso proporcional de personas son las localidades rurales del CP Ensenada.



GRAFICA 2.15. DISTRIBUCIÓN PORCENTUAL DE LA POBLACIÓN MAYOR DE 5 AÑOS, RESIDENTE FUERA DE LA ENTIDAD EN 2005.

2.10.- EL CORREDOR EN EL CONTEXTO ECONÓMICO ESTATAL

COMPORTAMIENTO DEL PRODUCTO INTERNO BRUTO Y DE LA INVERSIÓN EXTRANJERA

El análisis de la información de los indicadores económicos es con fuentes de censos de INEGI, Estadísticas Básicas de Baja California y Anuarios Estadísticos de Baja California, principalmente en el período 2000-2010, algunas referencias de indicadores más recientes de 2012 o 2013 se presentan como referencias del comportamiento actual de la economía.

La economía de Baja California se encuentra estrechamente vinculada a los principales circuitos del mercado global, los municipios de Tijuana, Playas de Rosarito y Ensenada se encuentran particularmente expuestos al comportamiento de la economía estadounidense con una fuerte relación de interdependencia con el Sur de California, sobre todo en los ramos comerciales, inmobiliarios, turísticos e industriales. En lo interno, se están presentando cambios que apuntan a la necesidad de orientar en un sentido distinto la política económica estatal; el avance de la desgravación arancelaria en el país por ejemplo, está diluyendo las ventajas relativas que en dicha materia originalmente poseían las ciudades fronterizas de la entidad, por tanto, el desempeño competitivo del Estado de Baja California frente a California, es mucho más sensible ante las variaciones de los precios relativos. En el COCOTREN la dinámica del sector inmobiliario se ha visto afectada por una pérdida considerable de sus ventajas comparativas en términos de precios.

Hasta antes de la reciente recesión de Estados Unidos, las autoridades confiaban en que los impactos en México no serían mayores, gracias a los excedentes petroleros, al crecimiento del mercado interno, al avance en la diversificación de las exportaciones y al soporte de las reservas internacionales (Banco de México, 2008); sin embargo, lo que empezó como una crisis de liquidez en Estados Unidos, se transformó en una recesión económica mundial, que impactó desfavorablemente a los principales centros de atracción de inversión externa y turismo; particularmente, a las ciudades con mayor articulación a las redes internacionales de comercio y servicios, entre las que destacan las ciudades fronterizas del norte de México.

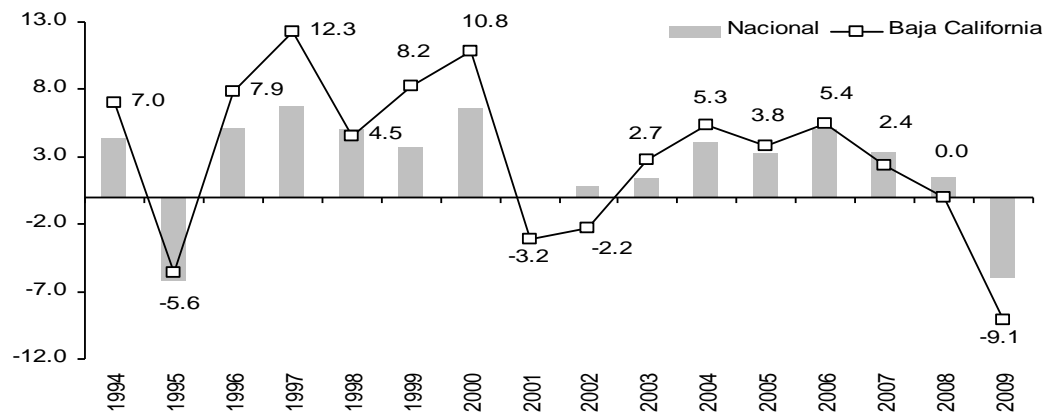
La región del COCOTREN se vio doblemente impactada, por tratarse de una crisis financiera que contrajo de manera significativa la disponibilidad de créditos en el mundo, especialmente la orientada a la inversión inmobiliaria; a los problemas financieros se agrega el clima de inseguridad de la región que hasta ahora es imagen negativa para la actividad turística en el Estado.

De acuerdo a las cifras macroeconómicas disponibles, aún después del período recesivo del 2001-2002, hasta el 2006 la economía de Baja California venía creciendo a tasas ligeramente mayores al promedio del país. Sin embargo, el ritmo de crecimiento ha disminuido paulatinamente desde entonces. Dicho comportamiento es característico de una economía en proceso de recuperación, el cual no terminó de consolidarse. De hecho, a partir del 2006 la economía estatal empieza a desacelerarse nuevamente, hasta que alcanza una tasa de cero en el 2008 (Grafica 2.16.), para

después contraerse en menos nueve por ciento en el 2009. Esta caída ha sido la más pronunciada desde 1994.

En base a información de INEGI (Sistema de Cuentas Nacionales de México) el PIB de Baja California presenta un repunte favorable, alcanzando una tasa de 4.25 por ciento en el 2012. El sistema de cuentas nacionales de México.

La desaceleración económica estatal, obedece al fuerte vínculo que une a la economía regional con la internacional, en especial con la de Estados Unidos, en donde la reestructuración de las relaciones económicas internacionales por la presencia creciente de la economía china en los mercados internacionales y la fase de desaceleración que ha atravesado la economía estadounidense desde 2001, fueron determinantes para el menor dinamismo que han experimentado dos de los principales factores sobre los que descansa el crecimiento económico de la frontera mexicana: la inversión extranjeras ligada al sector manufacturero y el turismo.



**GRAFICA 2.16. TENDENCIA DE LA TASA DE CRECIMIENTO DEL PIB
EN BAJA CALIFORNIA Y MÉXICO, 1994-2008.**



GRAFICA 2.17. PARTICIPACIÓN DE LA INVERSIÓN EXTRANJERA DE BAJA CALIFORNIA EN LA NACIONAL (PORCENTAJES).

Al arrancar el Tratado de Libre Comercio y hasta finales de la pasada década, las elevadas tasas de crecimiento de la producción que caracterizaron al Estado de Baja California y de varios estados de la frontera norte, se explicaban en gran medida por el fuerte impulso que significó la llegada de inversiones extranjeras a la región. En esos años, la entidad captaba en promedio cerca del 7% del flujo total de capitales foráneos que llegaron al país, atraídos por el auge económico que pronosticaba la integración del mercado de América del Norte. La crisis económica de 2001 sin embargo, marcó un descenso significativo de las inversiones extranjeras captadas por Baja California que en su mejor año, llegaron a representar apenas el 5% del total de capitales ingresados al país con fines de inversión productiva (Gráfica 2.17).

Del 2007 al 2008 se registró una recuperación de la inversión extranjera directa en el Estado, la instalación de la planta regasificadora Energía Costa Azul trajo consigo la recuperación de la inversión privada en la región del COCOTREN; después de haber concluido la construcción de la planta en el 2008, la tendencia en el 2010 ha vuelto casi al mismo nivel que en el 2007: la entidad capta cuando mucho, el 4 por ciento de la IED del país (Gráfica 2.17). En términos absolutos sin embargo, la caída no es tan significativa. Durante el quinquenio 2000-2005 la entidad captó un promedio anual de 939.3 millones de dólares, en tanto que para el de 2005-2010 fue de 904.6 millones de dólares: 3.7 por ciento menos en promedio, por año. La inversión extranjera en Baja California en el I y II trimestre de 2014 experimenta un descenso de 2.7% de participación en la captación nacional con una inversión de 261 millones de dólares según datos de la Secretaría de Economía.

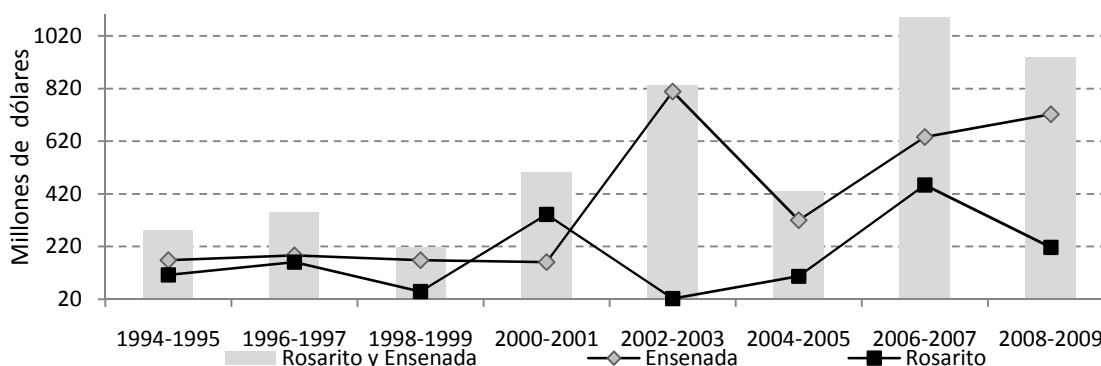
El descenso en el flujo de inversiones externas ha afectado de manera particular al sector manufacturero; para el caso del COCOTREN, esta tendencia afectó principalmente al enclave maquilador que se ubica en Ensenada; datos de los censos económicos elaborados por el INEGI confirman que entre 1998 y 2003, el personal ocupado en las actividades manufactureras de la

entidad, disminuyó de 247 mil a 245 mil trabajadores. En Julio del 2014 hubo un ligero incremento en el personal registrando 262 mil trabajadores en la entidad.

En suma, la desaceleración económica estadounidense, aunado al clima de inseguridad, al efecto de la incertidumbre fiscal y a la aún no resuelta lentitud en los cruces fronterizos, se han convertido en factores que están inhibiendo la dinámica económica de Baja California. La desaceleración económica que experimenta la economía norteamericana desde el 2005, se ha resentido adversamente en los niveles de captación de inversión extranjera, la cual da cuenta de poco más de la mitad de la inversión privada. Por otra parte, a través de los efectos directos e indirectos de la recesión, su impacto negativo está alcanzando de manera particular a las actividades manufactureras y turísticas, entre ellas las ubicadas en el Corredor; la estrategia económica de ésta administración estatal se dirige a una mayor diversificación de las actividades económicas para elevar la competitividad del Estado.

INVERSIONES PRIVADAS EN EL ESTADO Y EN LOS MUNICIPIOS DEL COCOTREN

A pesar del período recesivo, la inversión sigue siendo uno de los detonantes más importantes para el crecimiento económico del Estado. Con datos de 2004-2005, la captación de inversión por parte de la entidad ha superado los cuatro mil millones de dólares, un monto significativo si consideramos que desde 1994 no se habían captado más tres mil millones por bienio. Sin embargo, si se comparan los periodos 2006-2007 y 2008-2009, se tiene que en ese lapso la inversión privada cayó nueve por ciento en Baja California y 14 puntos porcentuales en el conjunto de Rosarito y Ensenada (Gráfica 2.18.). En materia de inversión, la economía del corredor también ha resultado sensible al periodo recesivo, aún, a pesar de las importantes inversiones que captó durante el 2003 y en el periodo 2006-2007, que lo llevaron a concentrar en forma respectiva, casi la mitad y la cuarta parte de la inversión total de la entidad (Gráfica 2.19).

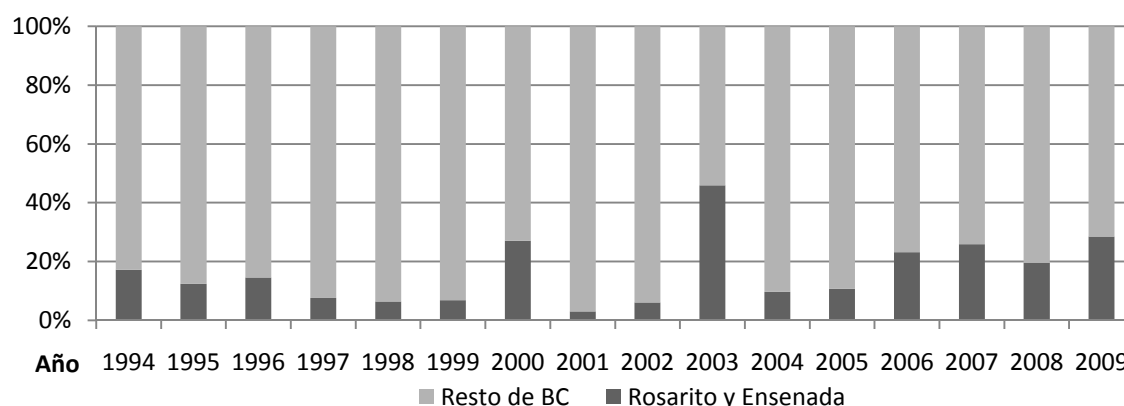


Nota: En el 2001 se excluye la inversión privada de Rosarito por no estar disponible.

Fuente: Estadísticas Básicas de Baja California y Anuarios Estadístico de Baja California, 1994-2009.

GRAFICA 2.18. EVOLUCIÓN BIANUAL DE LA INVERSIÓN PRIVADA EN ROSARITO Y ENSENADA, INDIVIDUAL Y EN CONJUNTO, 1994-2009 (INCLUYE LA INVERSIÓN EXTRANJERA).

Durante el período 2003-2007 mejoró la captación de inversiones en el corredor, gracias a los desarrollos inmobiliarios, industriales, energéticos y comerciales que se llevaron a cabo, y de los cuales se comentará con más detalle más adelante.



Fuente: Estadísticas Básicas de Baja California y Anuarios Estadístico de Baja California, 1994-2009.

GRAFICA 2.19. PARTICIPACIÓN PORCENTUAL DE LA INVERSIÓN PRIVADA REALIZADA EN ROSARITO Y ENSENADA EN EL TOTAL ESTATAL, 1994-2009.

Hasta el bienio 2008-2009, Ensenada mantuvo niveles de inversión privada relativamente elevadas, no así en el caso de Rosarito que observa un descenso de casi la mitad de lo que captó entre 2006 y 2007. Pese a ello, desde el 2006 ambos municipios participan en forma sistemática, con al menos el veinte por ciento de la inversión privada de Baja California. Este es un dato muy significativo si se toma en cuenta, que durante el periodo 1997-2005 estos municipios no aportaban más del diez por ciento de la inversión privada estatal (Grafica 2.19). Lo anterior muestra indicios de que el potencial económico del corredor ha tendido a ser aprovechado en mayor nivel.

2.11.- COMPORTAMIENTO ECONÓMICO Y TURISMO

INDICADOR RESUMEN DEL DESEMPEÑO ECONÓMICO

Este índice resume el comportamiento de 20 variables vinculadas en forma muy cercana a las actividades económicas más representativas y dinámicas del corredor, para las cuales fue posible obtener información comparable. Las unidades de medida de estas variables son muy heterogéneas, por tanto, no es posible su agregación en forma directa, de allí que sea necesario adoptar algún indicador relativo que no solamente las normalice sino también, que las agregue en forma ponderada, considerando para ello un criterio de importancia estadística relativa que en este caso, es el de varianza interanual máxima. Además de incorporar este criterio, el método de cálculo consiste

básicamente, en generar una serie de factores que se encuentran altamente correlacionados con las veinte variables primarias, los cuales son agregados considerando la proporción de la varianza de varias variables primarias a la vez, que puede ser explicada por un sólo factor. De esta forma, se evita la inclusión innecesaria de variables redundantes.

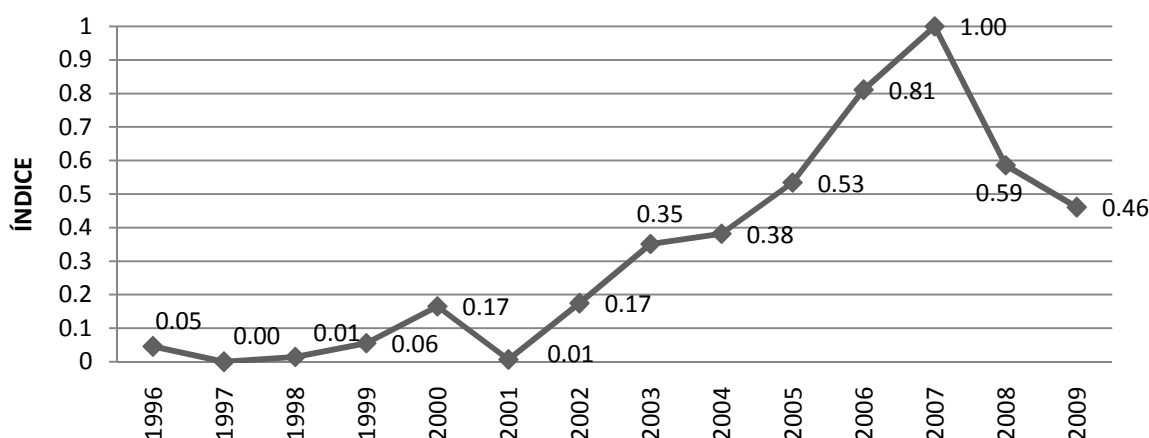
TABLA 2.51. VARIABLES QUE COMPONEN EL ÍNDICE GENERAL DE ACTIVIDAD ECONÓMICA VINCULADA AL COCOTREN.

	CONTENIDO	UNIDAD DE MEDIDA
INDICADORES DEL SECTOR COMERCIAL Y DE SERVICIOS	Consumo de energía eléctrica en el ramo comercial en Ensenada y Rosarito	Mega watts-Hora
	Registro de sociedades mercantiles en Rosarito y Ensenada	Número absoluto
	Registro de sociedades mercantiles en Rosarito y Ensenada	Número absoluto
	Operaciones de compra venta de bienes raíces en Rosarito y Ensenada	Número absoluto
	Número de restaurantes en Rosarito y Ensenada	Número absoluto
	Ocupación Hotelera en Ensenada	Porcentaje
	Ocupación hotelera en Rosarito	Porcentaje
	Arribo de cruceros al puerto de Ensenada	Número absoluto
	Número de turistas que arribaron en cruceros a Ensenada	Número absoluto
	Movimiento portuario total en el puerto de Ensenada	Toneladas
	Aforo vehicular por la carretera Escénica Tijuana-Ensenada	Número absoluto
	Aforo vehicular por las escénica en el tramo Rosarito-Ensenada	Número absoluto
	Número total de turistas que se alojaron en Rosarito y Ensenada	Número absoluto
	Número de turistas Extranjeros que se alojaron en Rosarito y Ensenada	Número absoluto
	Número de turistas nacionales que se alojaron en Rosarito y Ensenada	Número absoluto
INDICADORES DEL SECTOR PRIMARIO	Volumen de la producción de flores en Baja California	Toneladas
	Valor de la producción de flores en Baja California	Miles de dólares
	Volumen de la captura atunera en peso desembarcado en Ensenada	Toneladas
	Volumen de la captura de sardina en peso vivo en Baja California	Toneladas
INDICADORES GLOBALES	Inversión privada en Rosarito y Ensenada	Millones de dólares
	Ingresos brutos municipales de Rosarito y Ensenada	Miles de dólares

Fuente: Elaborado con base en la información disponible en diversas fuentes institucionales.

En la Tabla 2.51. se muestra la relación de variables consideradas para construir el índice. Como puede observarse, la mayoría de los indicadores están asociados al comportamiento del sector comercial y de servicios, incluyendo la ocupación hotelera, las operaciones de compra venta de bienes raíces, el número de restaurantes, el aforo vehicular por la carretera cuota, el consumo de electricidad del comercio y los servicios, entre otros. Como aproximación de la dinámica de las actividades primarias que se desarrollan en el corredor, se incluye la producción de flores, y los volúmenes de captura de atún y sardina. Aunque el ramo industrial no se incorpora en el índice, indirectamente se ve comprendido en el comportamiento de la inversión privada y en los ingresos públicos municipales en dólares. La mayor parte de los indicadores que refleja el índice están referidos a Ensenada y Rosarito, por ser estos ayuntamientos los que tienen mayor peso económico en el COCOTREN.

El índice original que arroja el análisis factorial, no se encuentra acotado y puede adoptar valores negativos. Para resolver este problema, los resultados para cada año se normalizaron a valores positivos y se relativizaron de manera que, la puntuación máxima fuera igual a uno. Resultado un índice General de Actividad Económica Vinculada al COCOTREN (IGAC), que durante el periodo 1996-2009 siguió el comportamiento indicado en la Gráfica 2.20.



Fuente: Elaboración propia con base en datos de la Secretaría de Turismo del Estado de Baja California, Estadísticas Básicas de Baja California, Anuarios Estadísticos de Baja California, Administración Portuaria Integral de Ensenada, Consejo Nacional de Pesca y el Sistema de Información Agropecuaria y Pesquera.

GRAFICA 2.20. ÍNDICE GENERAL DE ACTIVIDAD ECONÓMICA VINCULADA AL COCOTREN, 1996-2009.

De acuerdo al índice global de actividad de los municipios más vinculados al corredor, la segunda mitad de los noventas se caracterizó por un nivel de actividad relativamente bajo pero en crecimiento continuo, sobre todo entre 1997 y el 2000. Posteriormente, tras el breve episodio recesivo estadounidense que ocurrió entre el 2000 y el 2001, la actividad económica del corredor asociada a comercio y servicios principalmente, experimentó un auge histórico que se prolongó hasta

el 2007, año en que alcanza su mayor intensidad. Entre 2001 y 2004 la intensidad de la actividad se elevó en un 38 por ciento, y entre 2004 y 2007 subió a cerca de 60 puntos porcentuales. Esta fase de expansión de seis años, se asocia en gran medida al “boom inmobiliario”, al desarrollo de servicios con orientación turística, y a la mayor demanda de bienes y servicios que trajo consigo el crecimiento poblacional durante ese período. Otra variable que contribuye en ésta expansión en el índice económico del COCOTREN han sido las inversiones en infraestructura energética durante esos años.

A partir del 2007, la recesión económica de Estados Unidos aunado a la creciente percepción negativa sobre los niveles de seguridad en los principales destinos turísticos del norte de México, vino a comprometer en gran medida la función que habían desempeñado hasta entonces los servicios turísticos, y la inversión inmobiliaria y hotelera, como detonantes de las actividades económicas del corredor. Además de que también afectó al enclave manufacturero y portuario de Ensenada.

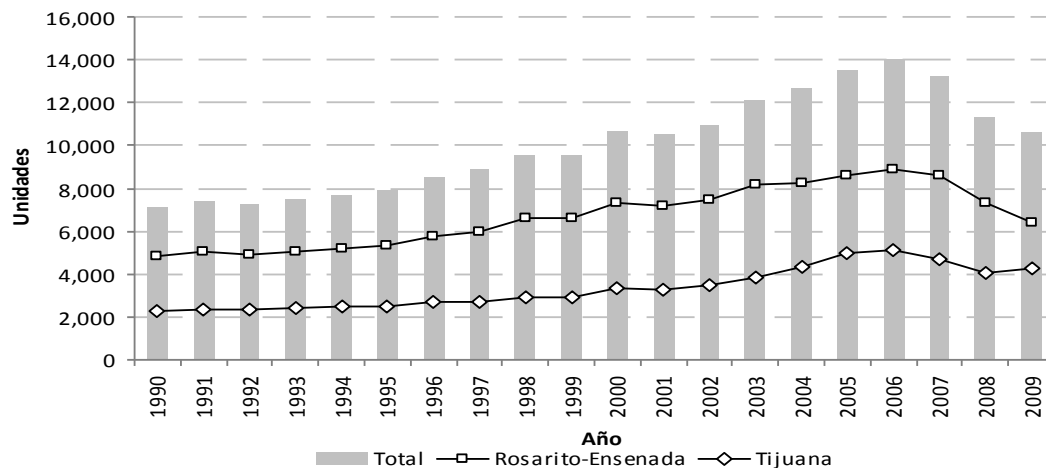
Se estima que la recesión económica de Estados Unidos, empezó a impactar en forma negativa y notoria en el corredor a partir del 2008, año en que el índice general de actividad del COCOTREN se redujo en un cuarenta por ciento. Esta caída, fue equivalente a lo que se ganó en crecimiento en los tres años anteriores. No obstante, es de notar que aún con este declive, el nivel de actividad en el 2008 del corredor, siguió siendo un 20 por ciento mayor al que alcanzó en el 2004. Para el 2009 el declive adquirió mayor profundidad, llegando a los mismos niveles que se alcanzaron cinco años antes. No obstante, entre los periodos 2008-2009 y 2009-2010 se observa que el descenso en la actividad ha ido perdiendo fuerza, lo cual pudiera avizorar que a partir de la siguiente década, el COCOTREN recuperará parte del vigor económico que le caracterizó en los primeros siete años del presente milenio.

TENDENCIA DE LA AFLUENCIA DE VISITANTES AL CORREDOR

Una de las variables que define parte del patrón observado en el índice de actividad económica del corredor, tiene que ver con un descenso en la afluencia de personas que visitan al COCOTREN como destino turístico, por lo que es importante apoyar condiciones para el desarrollo portuario y otras actividades económicas, además del turismo, y ampliar los conceptos turísticos para atraer nuevos mercados, por ejemplo el turismo médico. Aunque no se dispone de información precisa al respecto, es posible inferir su comportamiento a partir de información indirecta. Para ello nos auxiliamos en la Grafica 2.21., la cual muestra que a partir del 2006 el aforo vehicular en la carretera escénica del tramo Tijuana-Ensenada, presentó un descenso consecutivo anual que no se había presentado con tal magnitud desde 1990. Durante el periodo 2007 al 2009, el aforo vehicular se redujo en forma acumulada en un 27 por ciento. Si se le compara con el 2006, se tiene que en tan solo tres años dejaron de registrarse en la carretera escénica cerca de 3 millones y medio de cruces. De hecho, para el 2009 cruzaron por el corredor una afluencia de vehículos que resultó equivalente a la alcanzada en el 2000, lo cual marca un retroceso de casi diez años. La información disponible a 2010, muestra un aforo vehicular de 10.86 millones de vehículos, ligeramente por encima de los 10.61 millones del

2009, lo cual refleja una ligera recuperación de 2.4 por ciento, descendiendo nuevamente en 2013 mostrando un aforo de 10.13 millones de vehículos.

Pudiera pensarse, que la reducción global en el número de cruces por la carretera escénica de cuota, se debe a que un mayor número de vehículos han preferido utilizar la carretera libre, lo cual ha estado motivado tanto por las inversiones en infraestructura pública que la han favorecido como por el incremento de los derechos de cuota. Con los datos disponibles, no es posible aislar de la tendencia global los tramos libres que han experimentado mejoras en los últimos años, pero si nos concentramos en el aforo vehicular del tramo Rosarito-Ensenada, o en los registros de la caseta de cobro de Tijuana, encontramos igualmente un descenso en el número de cruces. Por tanto, el declive identificado no puede estar asociado en forma significativa a un efecto de desvío del tráfico hacia otras opciones de acceso.



Fuente: Secretaria de Turismo del Estado de Baja California.

GRAFICA 2.21. COMPORTAMIENTO DEL AFORO VEHICULAR EN LA CARRETERA ESCÉNICA TIJUANA-ENSENADA Y EN EL TRAMO ROSARITO-ENSENADA, 1990-2009 (MILES DE CRUCES).

Este patrón declinante impacta desfavorablemente sobre las compras que realizan los visitantes en el corredor, de allí la importancia de explorar sus causas. Con los datos disponibles es posible afirmar, que el descenso del aforo vehicular de los últimos años, responde a factores externos que al combinarse con condiciones internas desfavorables, han tendido a profundizar el desplome del número de visitantes a la zona. En la Figura 2.23. puede verificarse por ejemplo, una correlación de casi 20 por ciento entre el crecimiento del aforo vehicular en la escénica y el ritmo de crecimiento del Producto Interno Bruto (PIB) del vecino Estado de California.

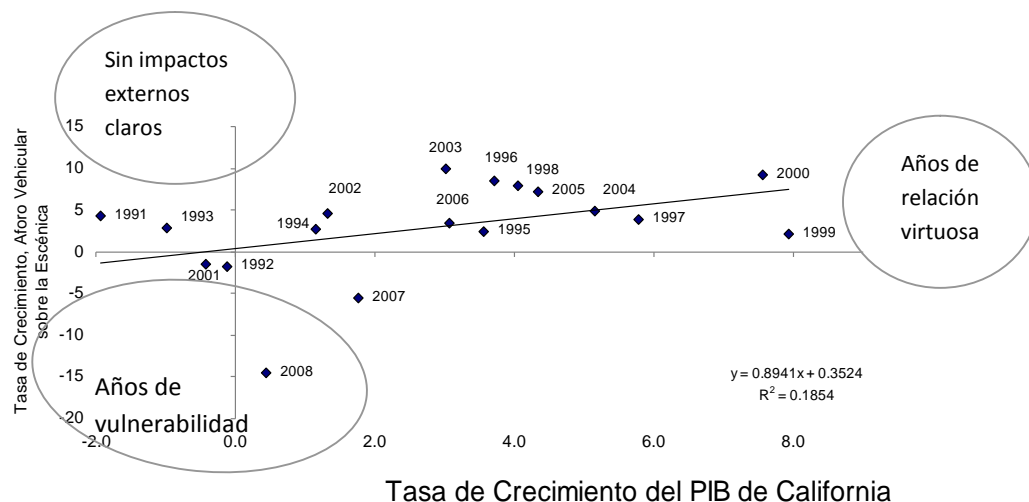


FIGURA 2.23. RELACIÓN ENTRE EL AFORO VEHICULAR SOBRE LA ESCÉNICA TIJUANA-ENSENADA Y EL PIB DE CALIFORNIA (TASAS DE CRECIMIENTO).

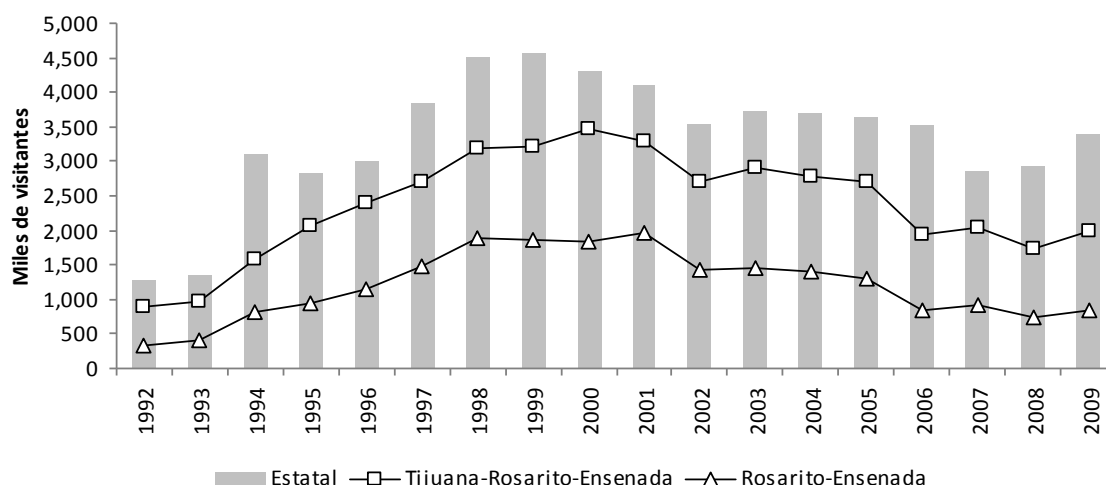
De acuerdo a la Figura 2.23, puede verificarse que durante la década de los noventa, 1991 y 1993 fueron años de una relación transfronteriza desfavorable entre la economía californiana y la del corredor, pues el crecimiento de este era entonces muy lento y el PIB de California se encontraba prácticamente estancado. La presente década inicia con un periodo de desaceleración de la economía americana que empieza en el tercer semestre del 2000 y se extiende hasta el tercero del 2001. En ese periodo, el PIB de California se redujo ligeramente, influyendo de esta manera en una pequeña reducción del aforo de visitantes a la escénica.

La relación más virtuosa que se da entre California y el corredor costero, se presenta con seguridad durante la segunda mitad de los noventa. Período en que el histórico crecimiento de nuestro vecino coincide con una expansión igualmente significativa de los cruces vehiculares sobre la escénica.

Durante el presente milenio, la vinculación con el vecino estadounidense resultó favorable a partir del 2002 y hasta el 2006, esto, pese a que la economía norteamericana todavía no terminaba de recuperarse. Posteriormente se ha presentado un periodo de alta vulnerabilidad, caracterizado por

una reducción consecutiva de la dinámica económica californiana desde el 2006, que seguramente ha impactado desfavorablemente sobre el aforo de visitantes al COCOTREN.

Llama la atención de que en los años analizados de 2007 y 2008, la dinámica de la afluencia vehicular haya retrocedido tanto, pues el crecimiento del PIB de California aunque declinante, no ha retrocedido a tasas negativas. Esto pudiera indicar, que hay factores internos que evidentemente están afectando al corredor.



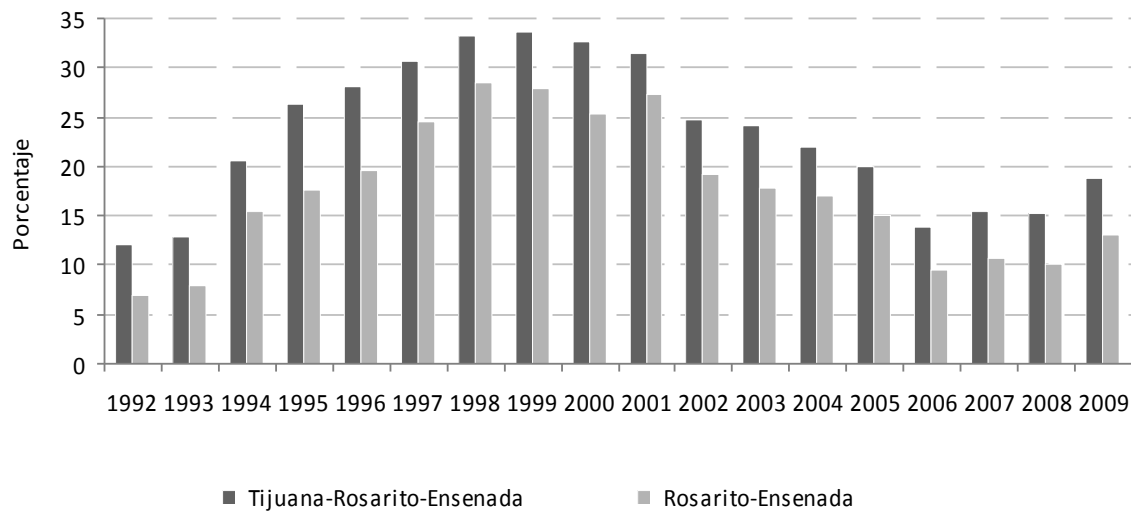
Fuente: Anuarios Estadísticos de Baja California.

GRAFICA 2.22. COMPORTAMIENTO DEL NÚMERO DE VISITANTES QUE SE HOSPEDARON POR LO MENOS UNA NOCHE EN EL ESTADO, EN TIJUANA-ROSARITO-ENSENADA, Y EN ROSARITO-ENSENADA, 1992-2009.

El impacto negativo que ha tenido la recesión estadounidense, sobre la actividad turística del corredor parece evidente. Se estima por ejemplo, que para el 2009 Rosarito y Ensenada recibían en conjunto cerca de 850 mil visitantes que pernoctaban al menos una noche en los hoteles de la localidad, lo cual equivale a la mitad de lo que captaban los servicios de alojamiento en el 2000. Esta tendencia a la baja se presentó sobre todo a partir del 2005 (Grafica 2.22).

Todo parece indicar, que en los últimos años el visitante nacional y extranjero que recibe el corredor costero, tiende a permanecer cada vez menos tiempo en la localidad y en consecuencia, la derrama económica que genera es también menor. Durante el periodo 1992-1999 por ejemplo, la participación de los visitantes que pernoctaban en el número de cruces sobre la carretera escénica, pasó de cinco a casi treinta por ciento. A partir de entonces esta tendencia ha declinado: actualmente representan el 20 por ciento para Tijuana-Rosarito-Ensenada, y tan sólo 12 puntos porcentuales para Ensenada y Rosarito. Si consideramos que la mayoría de quienes cruzan las casetas de cobro lo hacen al menos dos veces (de ida y vuelta), se tiene que de cada diez, no más de dos

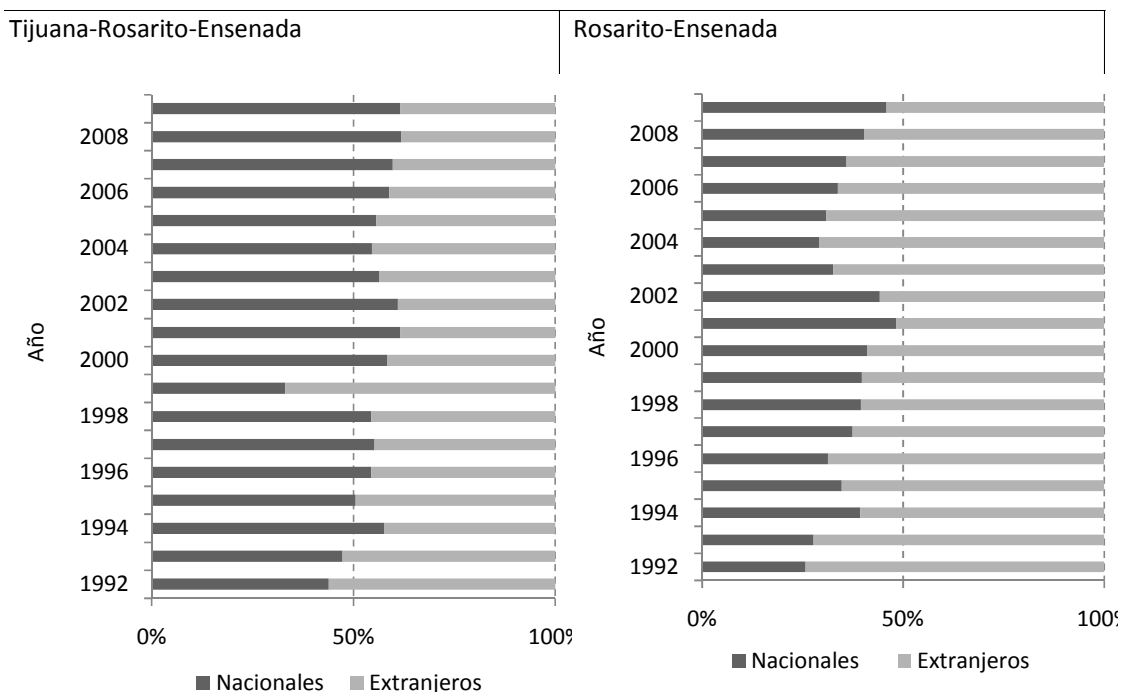
personas que transitan por la carretera escénica se hospedan en la localidad. Una proporción muy baja, si consideramos que en el 2000 era de cinco sobre diez (Grafica 2.23).



Fuente: Anuarios Estadísticos de Baja California.

GRAFICA 2.23. REPRESENTATIVIDAD DE LOS VISITANTES QUE PERNOCTAN, CON RESPECTO AL AFORO VEHICULAR EN LA CARRETERA ESCÉNICA.

Una de las causas de este desempeño se debe fundamentalmente, a un menor flujo de visitantes extranjeros. En 1992 por ejemplo, cerca del 75 por ciento del turismo que se hospedaba en Rosarito y Ensenada era de origen extranjero, actualmente su importancia en el total de visitantes que se hospeda es ligeramente mayor a la mitad. El visitante nacional se ha vuelto proporcionalmente tan importante como el foráneo (Grafica 2.24).



Fuente: Anuarios Estadísticos de Baja California.

GRAFICA 2.24. COMPOSICIÓN PORCENTUAL DE TURISTAS NACIONALES Y EXTRANJEROS QUE SE HOSPEDARON POR LO MENOS UNA NOCHE EN TIJUANA-ROSARITO-ENSENADA Y ROSARITO-ENSENADA 1992-2009.

Esto no significa que el COCOTREN esté perdiendo su vocación turística internacional, pues si se le compara con la composición por origen del visitante que prevalece en los municipios de Tijuana, Rosarito y Ensenada, se tiene que en forma conjunta estos municipios han dependido desde el 2000 mayoritariamente del turista nacional. En cambio el eje intermunicipal Rosarito-Ensenada, sigue dependiendo en más de un cincuenta por ciento del visitante extranjero.

COMPOSICIÓN SECTORIAL, GENERACIÓN DE EMPLEOS Y PARTICIPACIÓN ECONÓMICA DEL CORREDOR

Con base en el polígono del COCOTREN que fue definido por los grupos de trabajo que conforman el presente proyecto de actualización, se identificaron aquellos Áreas Geostadísticas Básicas (AGEBS) incluidas en el mismo y se reagruparon por sector económico. Este esfuerzo parte de los Censos Económicos del 2004 y 2009, los cuales contienen de manera respectiva, datos referidos al 2003 y al 2008.

La información proporcionada por los censos económicos, se refiere a datos relativos a localidades urbanas. Este punto es importante aclarar, debido a que el corredor comprende áreas rurales donde se desarrolla actividad económica representativa de la zona. Sectorialmente, la información

comprende servicios no financieros, comercio, manufactura y pesca. Las estadísticas de servicios que aquí se presentan, no incluye a la actividad bancaria, ni tampoco a los servicios de transportación, puertos, construcción y distribución de energéticos, por no ser posible su desagregación a escala de AGEB. Tampoco se incluye a la minería, debido a que no se han identificado zonas mineras en explotación en el corredor.

TABLA 2.52. PERSONAL OCUPADO Y VALOR AGREGADO APORTADO POR COMERCIO, SERVICIOS Y MANUFACTURA EN LOS POLÍGONOS MUNICIPALES DEL COCOTREN, 2008.

SECTOR/POLÍGONO MUNICIPAL	ENSENADA	TIJUANA	ROSARITO	COCOTREN	PARTICIPACIÓN ESTATAL (%)
PERSONAL OCUPADO					
MANUFACTURA	6,193	719	2,150	9,062	3.2
COMERCIO	6,555	1,681	3,791	12,027	7
Al por menor	786	90	619	1,495	4.6
Al por mayor	5,769	1,591	3,172	10,532	7.6
SERVICIOS	8,523	3,188	4,995	16,706	8.4
Servicios al consumidor y/o turismo*	5,494	1,635	2,860	9,989	12.5
Servicios al productor**	2,607	1,005	1,762	5,374	5.3
Servicios educativos	422	548	373	1,343	7.6
PESCA	909	-	123	1,032	26.7
SUBTOTAL	22,180	5,588	11,059	38,827	5.9
VALOR AGREGADO (MILES DE PESOS A PRECIOS DEL 2010)					
MANUFACTURA	2,485,268	65,057	256,574	2,806,899	4.3
COMERCIO	1,314,843	90,613	1,045,837	2,451,293	11.5
Al por menor	695,336	4,395	728,111	1,427,842	13.8
Al por mayor	619,508	86,218	317,725	1,023,451	9.3
SERVICIOS	737,461	347,535	456,450	1,541,447	6.2
Servicios al consumidor y/o turismo*	433,938	141,166	259,389	834,493	11.6
Servicios al productor**	272,940	112,790	162,982	548,711	3.5
Servicios educativos	30,583	93,580	34,080	158,243	8.3
PESCA	261,255	-	5,512	266,767	49.2
Subtotal	4,798,827	503,205	1,764,373	7,066,406	6.3

Fuente: Elaboración propia, con base en: INEGI, Censos Económicos 2004 y 2009.

Notas: * Se refiere a los subsectores clasificados por INEGI, con los números 62, 71 y 72.

** se asocia a los subsectores 51, 53, 54, 56 y 81 del sector servicios.

En términos absolutos, el comercio, los servicios no financieros, la manufactura y la pesca localizada en el corredor costero de interés, aportó en 2008 un valor agregado de cerca de 7 mil millones de pesos que equivale al 6.3 por ciento de lo aportado en forma conjunta por las mismas actividades en todo el Estado. De esta cantidad, casi 3 mil millones correspondieron a la manufactura de Ensenada, compuesta fundamentalmente por maquiladoras. Si eliminamos este efecto, se tiene que el valor agregado que aporta el COCOTREN y que no se asocia a la subcontratación manufacturera internacional, asciende a cerca de 4 mil millones de pesos considerando solamente los ramos antes referidos (Tabla 2.52).

En el 2008 el empleo aportado por el COCOTREN ascendió a cerca de 40 mil personas; esta cifra representó el 6 por ciento del registrado en Baja California para los mismos sectores. Pudiera pensarse entonces, que el peso del COCOTREN en la economía estatal es modesto. Sin embargo, en éstos datos, falta incluir algunas ramas que no se recuperan.. Al respecto, destacan: servicios vinculados a los puertos (el de Ensenada, Costa Azul y el Sauzal principalmente), suministro de agua, generación producción, y suministro de gas y electricidad, construcción y agricultura. Algunas de estas ramas son distintivas del corredor, pero no es posible desagregarlas a escala sub municipal mediante métodos directos.

Como era de esperar, es en los servicios no financieros donde el COCOTREN presenta una mayor especialización. En el 2008, cerca del 9 por ciento del empleo generado por el Estado en este sector tuvo lugar en el corredor. Le sigue en orden de importancia el comercio, en el cual el corredor aporta el 7 por ciento del empleo. La actividad pesquera por su parte, tiene una referencia natural en el COCOTREN: la mitad del valor agregado generado en Baja California por este ramo tiene lugar en el corredor, el cual aporta además el treinta por ciento del empleo pesquero de la entidad.

En términos de su contribución al valor agregado (VA) del COCOTREN, el polígono de Ensenada es el más importante. En esta zona se concentra el 90 por ciento del valor agregado generado por las manufacturas del corredor, el 98 por ciento en el caso del VA generado por la pesca y el 55 por ciento del que genera la actividad comercial. Solamente en el caso del sector servicios podría decirse, que se observa un mayor equilibrio entre los tres polígonos municipales del COCOTREN, ya que entre la zona de Rosarito y Playas de Tijuana, contribuyen en forma conjunta con el 53 por ciento del PIB de los servicios no financieros que se desarrollan en el Corredor Costero. Al respecto, en el polígono rosaricense tiene lugar el treinta y un por ciento de la actividad de servicios orientados al consumidor y al turismo, en el de Ensenada tiene lugar el 52 por ciento de esta actividad, y Tijuana por su parte, aunque no destaca en servicios orientados al turismo, es relevante comentar que ofrece en términos relativos, una mayor oferta de servicios educativos.

A escala municipal, la influencia de la economía de la zona costera es diferenciada. Por una parte se encuentra Tijuana que tiene una presencia muy limitada en el COCOTREN. La actividad comercial y de servicios de esta ciudad que corresponde al corredor, representa cuando mucho el 2.5 por ciento del valor agregado municipal. En este sentido, aunque resulta estratégica su articulación económica con

el desarrollo costero, su impacto proporcional es limitado. En otro extremo se encuentra la fuerte dinámica comercial y de servicios rosaritense, la cual se ha visto influida de manera fundamental por el corredor. Poco más del ochenta por ciento del empleo generado por el comercio y los servicios de Rosarito tiene lugar en el COCOTREN, el cual aporta casi la totalidad del valor agregado del comercio municipal. Ensenada se encuentra en una situación intermedia pero altamente significativa, pues en términos de valor agregado, casi el cuarenta por ciento de su actividad comercial y de servicios está integrada al polígono del COCOTREN (Tabla 2.53).

**TABLA 2.53. PARTICIPACIÓN ECONÓMICA DEL POLÍGONO DEL COCOTREN
EN EL TOTAL MUNICIPAL, EN 2008.(PORCENTAJE DE PARTICIPACIÓN).**

MUNICIPIO/RUBROS	PERSONAL OCUPADO	REMUNERACIONES	INGRESOS	VALOR AGREGADO
COMERCIO				
Ensenada	25.97	29.10	44.07	39.92
Tijuana	1.84	1.33	1.43	0.85
Rosarito	80.25	95.45	98.07	96.65
Total en Baja Cfa.	7.03	7.66	14.73	11.48
SERVICIOS				
Ensenada	34.57	41.00	42.15	38.53
Tijuana	2.94	1.88	2.31	2.20
Rosarito	83.47	89.82	87.06	87.24
Total en Baja Cfa.	8.40	6.39	6.44	6.21
MANUFACTURA				
Ensenada	29.72	42.24	49.23	57.07
Tijuana	0.43	0.32	0.16	0.18
Rosarito	32.61	23.41	35.03	35.93
Total en Baja Cfa.	3.23	3.33	3.11	4.30
PESCA				
Ensenada	33.4	21.9	49.4	53.4
Tijuana	0	0	0	0
Rosarito	100	100	100	100
Total en Baja Cfa.	26.70	18.28	44.74	49.16

Fuente: Elaboración propia, con base en: INEGI, Censos Económicos 2004 y 2009.

Notas: * Se refiere a los subsectores clasificados por INEGI, con los números 62, 71 y 72.

** Se asocia a los subsectores 51, 53, 54, 56 y 81 del sector servicios.

Contrario a lo que pudiera pensarse, la actividad manufacturera del corredor que se desarrolla en Ensenada y Rosarito, también tiene una representatividad municipal importante. En el caso de Ensenada, da cuenta del sesenta por ciento del valor agregado que aporta este sector en el municipio, y en el caso de Rosarito, contribuye con el treinta por ciento. La presencia de la manufactura tijuanense es insignificante en el COCOTREN, no alcanza ni el dos por ciento de la que opera en el municipio.

Finalmente, se agrega que la totalidad de la actividad pesquera de Rosarito se encuentra en el corredor. En el caso de Ensenada, el 53 por ciento en términos de valor agregado, y un tercio respecto a empleo.

CRECIMIENTO ECONÓMICO RECIENTE EN EL CORREDOR

Durante el periodo intercensal 2003-2008, las principales actividades económicas que se desarrollan en el corredor presentaron un crecimiento promedio anual modesto. A pesar de que el valor agregado de la actividad manufacturera del COCOTREN creció a un ritmo de seis por ciento anual, su capacidad para generar empleos se contrajo en cuatro por ciento. Esto se tradujo en un incremento de la productividad de trece por ciento. Lo anterior no solamente se explica por eventuales ajustes en el personal, sino también a cambios organizacionales y quizá tecnológicos, que favorecieron la productividad y una mayor remuneración promedio al personal, la cual se elevó en este periodo. Este desempeño estuvo definido en gran medida por el polígono de Ensenada, pues en las zonas de Rosarito y Tijuana, tanto el empleo como el valor agregado de la manufactura crecieron (Tabla 2.54.).

TABLA 2.54. TASA DE DE CRECIMIENTO PROMEDIO ANUAL DEL EMPLEO Y EL VALOR AGREGADO DE LOS POLÍGONOS MUNICIPALES DEL COCOTREN EN COMERCIO, MANUFACTURA Y SERVICIOS, DE 2003- 2008.

SECTOR / POLÍGONO MUNICIPAL	ENSENADA	TIJUANA	ROSARITO	COCOTREN
PERSONAL OCUPADO				
MANUFACTURA	-6.8	8.3	7.6	-4.2
COMERCIO	2.8	2.2	12.0	5.0
Al por menor	2.8	-7.9	43.2	8.9
Al por mayor	2.8	3.3	9.2	4.5
SERVICIOS	5.7	3.8	5.1	5.1
Servicios al consumidor y/o turismo*	6.3	11.4	3.8	6.2
Servicios para el productor**	3.6	13.0	6.9	6.0
Servicios educativos	15.0	-9.3	8.3	-2.5
PESCA	-7.2	-	6.2	-6.4
SUBTOTAL	-0.9	3.8	7.7	1.7
VALOR AGREGADO (MILES DE PESOS A PRECIOS DEL 2010)				
MANUFACTURA	5.7	11.0	12.0	6.3
COMERCIO	1.9	-14.0	34.3	6.0
Al por menor	15.0	-16.7	277.8	40.4
Al por mayor	-4.6	-13.7	-1.1	-5.5
SERVICIOS	0.3	5.2	5.7	2.7
Servicios al consumidor y/o turismo*	1.0	11.5	4.6	3.4
Servicios principalmente al productor**	2.5	20.8	5.6	5.8
Servicios educativos	-11.3	-5.8	19.2	-5.6
PESCA	-10.5	-	-13.7	-10.6
SUBTOTAL	1.8	-3.7	18.4	3.8

Fuente: Elaboración propia, con base en: INEGI, Censos Económicos 2004 y 2009.

Notas: * Se refiere a los subsectores clasificados por INEGI, con los números 62, 71 y 72.

** Se asocia a los subsectores 51, 53, 54, 56 y 81 del sector servicios.

La actividad comercial del corredor alcanzó una tasa de crecimiento significativa, de 5 por ciento en cuanto a empleo y de seis puntos porcentuales en cuanto a valor agregado. El comercio al por menor ha resultado ser el más dinámico, en especial en Rosarito, que ha logrado atraer montos de inversión significativas que se han traducido en la apertura de grandes centros comerciales. El ramo de los servicios no financieros también presentó un desempeño positivo durante el periodo 2003-2008, destacando los servicios destinados al productor por su mayor crecimiento en términos de valor agregado. Solamente en el caso de los servicios educativos, se observan tasas de crecimiento declinantes, sobre todo en Ensenada y Tijuana, en promedio esta actividad se contrajo a un ritmo de cinco por ciento anual, durante el periodo referido.

A diferencia del comercio y los servicios, la actividad pesquera generó menos empleo y valor agregado en el COCOTREN. En la zona de Rosarito se contrajo su aportación económica en 13 por ciento y en el caso de Ensenada en diez puntos porcentuales. Dada su relevancia, más adelante se analiza con mayor cuidado este ramo.

TABLA 2.55. PRODUCTIVIDAD EN LOS POLÍGONOS MUNICIPALES DEL COCOTREN EN COMERCIO, MANUFACTURA Y SERVICIOS DE 2003 A 2008 (MILES DE PESOS DEL 2010).

SECTOR / POLIGONO MUNICIPAL	ENSENADA		TIJUANA		ROSARITO		COCOTREN	
	2003	2008	2003	2008	2003	2008	2003	2008
PERSONAL OCUPADO								
MANUFACTURA	206	401	83	90	103	119	187	310
COMERCIO	209	201	198	54	163	276	196	204
Al por menor	577	885	181	49	249	1,176	458	955
Al por mayor	159	107	200	54	155	100	164	97
SERVICIOS	110	87	103	109	89	91	102	92
Servicios al consumidor y/o turismo*	99	79	86	86	88	91	94	84
Servicios al productor**	110	105	91	112	97	92	103	102
Servicios educativos	293	72	128	171	66	91	143	118
PESCA	388	287	-	-	187	45	375	258
SUBTOTAL	190	216	132	90	115	160	166	182
TASA DE CRECIMIENTO PROMEDIO ANUAL								
MANUFACTURA	19	1.9	3.2	13.2				
COMERCIO	-0.8	-14.6	13.9	0.8				
Al por menor	10.6	-14.6	74.3	21.7				
Al por mayor	-6.5	-14.6	-7.1	-8.2				
SERVICIOS	-4.2	1.1	0.4	-2				
Servicios al consumidor y/o turismo*	-4.0	0.1	0.7	-2.1				
Servicios al productor**	-1.0	4.7	-1.0	-0.2				
Servicios educativos	-15.1	6.7	7.7	-3.6				
PESCA	-5.2	-	-15.2	-6.2				
SUBTOTAL	2.7	-6.3	7.8	1.9				

Fuente: Elaboración propia, con base en: INEGI, Censos Económicos 2004 y 2009.

Notas: * Se refiere a los subsectores clasificados por INEGI, con los números 62, 71 y 72.

** Se asocia a los subsectores 51, 53, 54, 56 y 81 del sector servicios.

El empleo y el valor agregado generado por el comercio, los servicios no financieros, la manufactura y la pesca, crecieron a un ritmo promedio anual de 1.7 y 3.8 por ciento en forma respectiva, durante el periodo 2003-2008. Este resultado fue sin duda positivo, pero desde entonces se evidenciaban problemas de productividad en el corredor, que en un contexto recesivo facilitan que se reduzca el ritmo de generación de empleos. En la Tabla 2.55., puede verse por ejemplo, que la productividad del comercio prácticamente se estancó, la del comercio disminuyó a una tasa promedio de dos por ciento, y en el caso de la pesca declinó a un ritmo anual de 6 por ciento. Las zonas del COCOTREN que parecen presentar los mayores problemas de productividad, se ubican en Ensenada y Tijuana en cuanto a comercio y servicios, y en Rosarito en lo que respecta a Pesca. Solamente la manufactura mantuvo una productividad creciente en todos los polígonos municipales.

Otro factor que requiere ponderarse, es el hecho de que aunque el COCOTREN creció en este período, no fue lo suficiente como para mantener su participación en la economía de Baja California. Para corroborar esta aseveración, puede observarse que el comercio y los servicios de Playas de Tijuana, participaron durante 2003-2008 cada vez menos en la economía municipal, ya sea en términos de empleo, remuneraciones, ingresos o valor agregado. Sorprendentemente, los servicios no financieros del corredor, vieron reducir su participación en los tres municipios y en el Estado.

De manera más precisa, se tiene que, aunque en el periodo 2003-2008 el corredor creció a mayor ritmo que la economía de Baja California, este resultó insuficiente para mantener el peso económico relativo que tenía en el Estado a principios de la década. Durante esos años, las actividades manufactureras, comerciales, de servicios y la pesca, crecieron en forma conjunta a un ritmo de 3.8 por ciento en el COCOTREN y 3.4 por ciento en todo el Estado. Esta brecha fue de casi el doble en el caso de la manufactura, la cual creció a un ritmo de 6.3 por ciento anual en el corredor costero y a tan sólo 3.2 por ciento en la entidad (Tabla 2.56).

TABLA 2.56. TASA DE CRECIMIENTO PROMEDIO ANUAL DEL VALOR AGREGADO DEL COCOTREN Y DEL PIB ESTATAL DE BAJA CALIFORNIA.

SECTOR/PERIODO	2003-2008		2003-2008	
	COCOTREN	BAJA CALIFORNIA	COCOCOTREN*	BAJA CALIFORNIA
MANUFACTURA	6.3	3.2	-9.0	-8.3
COMERCIO	6.0	5.4	-14.9	-12.9
Al por menor	40.4	ND	ND	ND
Al por mayor	-5.5	ND	ND	ND
SERVICIOS	2.7	2.4	-4.8	-4.6
Servicios al consumidor y/o turismo	3.4	-1.2	-4.1	-4.0
Servicios al productor	5.8	3.7	-5.0	-4.8
Servicios educativos	-5.6	3.3	0.1	0.1
PESCA	-10.6	ND	ND	ND
SUBTOTAL	3.8	3.4	-14.3	-7.4

* Datos estimados a partir de la participación sectorial del COCOTREN en el PIB de la entidad, en 2008.

El crecimiento de la economía del COCOTREN durante el periodo 2008-2009, se estima como una contracción económica de 14 por ciento para el conjunto de las actividades de servicios, comercio, manufactura y pesca (Tabla 2.56). La magnitud de este declive, representa el doble de lo que se observó para los mismos sectores en el Estado, lo cual evidencia la mayor vulnerabilidad del corredor al ciclo económico internacional. Se aclara, que por la forma en que se realiza esta estimación, la misma se ve fuertemente influida por la contracción histórica de 9 por ciento que experimentó el PIB de Baja California durante el 2009.

DERRAMA ECONÓMICA APROXIMADA

En cuanto al impacto socioeconómico de las principales actividades que se llevan a cabo en la zona del COCOTREN, es posible presentar como avance, una estimación de los gastos que realizan los giros comerciales, de servicios y manufactureros, por concepto de bienes y servicios consumidos, y por remuneraciones. Al respecto, las estimaciones censales para el 2008 indican, que para el corredor el gasto bruto de estas actividades ascendió a 29 mil millones de pesos, de los cuales 24 de ellos fueron aportados por el comercio (Tabla 2.57).

TABLA 2.57. ESTIMACIÓN DEL GASTO TOTAL DE LAS ACTIVIDADES ECONÓMICAS PRINCIPALES DEL COCOTREN, 2008.

POLÍGONO MUNICIPAL/SECTOR	ENSENADA	TIJUANA	ROSARITO	COCOTREN	ESTADO
GASTO TOTAL (MILES DE PESOS A PRECIOS DEL 2010)					
Comercio	9,236,631	1,128,009	13,735,594	24,100,235	161,052,647
Servicios	1,306,879	564,127	726,994	2,598,000	39,614,541
Manufactura	2,351,488	121,893	376,089	2,849,469	113,858,939
Pesca	281,200	-	5,121	286,321	623,625
SUBTOTAL	13,176,198	1,814,029	14,843,798	29,834,025	315,149,752
GASTO POR TRABAJADOR (MILES DE PESOS A PRECIOS DEL 2010)					
Comercio	1409	671	3623	2004	941
Servicios	153	177	146	156	199
Manufactura	380	170	175	314	406
Pesca	309	-	42	271	161
SUBTOTAL	596	325	1342	770	482
PARTICIPACIÓN DE LAS REMUNERACIONES EN EL GASTO TOTAL (%)					
Comercio	2.8	4.3	1.4	2.1	4.0
Servicios	27.0	23.1	28.2	26.5	27.1
Manufactura	35.5	49.1	41.9	36.9	27.7
Pesca	7.56	-	25.26	15.31	18.63
SUBTOTAL	11.15	13.14	3.72	7.62	15.51

Fuente: Elaboración propia, con base en: INEGI, Censos Económicos 2004 y 2009.

Notas: * Se refiere a los subsectores clasificados por INEGI, con los números 62, 71 y 72.

** se asocia a los subsectores 51, 53, 54, 56 y 81 del sector servicios.

Seguramente una proporción significativa de los bienes y servicios adquiridos por la actividad comercial son de importación, por lo que no puede considerarse como parte de la derrama económica. Si restringimos el análisis a la derrama en términos de sueldos y salarios, se tiene que solamente el 15.5 por ciento del gasto total de las empresas aquí consideradas, se destino a cubrir remuneraciones. A precios del 2010, las mismas equivalen a cerca de 4 mil 624 millones de pesos o 385 millones de dólares.

**TABLA 2.58. CRECIMIENTO PROMEDIO ANUAL DEL GASTO TOTAL
POR POLÍGONO MUNICIPAL DEL COCOTREN, 2003-2008.**

POLÍGONO MUNICIPAL/SECTOR	ENSENADA	TIJUANA	ROSARITO	COCOTREN	ESTADO
GASTO TOTAL (%)					
Comercio	17.0	0.6	162.6	43.5	7.9
Servicios	5.5	7.5	1.5	4.6	12.3
Manufactura	8.3	15.8	7.6	8.4	16.1
Pesca	-8.6	-	ND	-8.4	-4.8
SUBTOTAL	12.2	3.1	101.0	28.9	10.9
GASTO POR TRABAJADOR (%)					
Comercio	2.4	- 1.4	94.0	30.8	0.8
Servicios	- 0.2	3.1	- 2.9	- 0.4	0.8
Manufactura	22.8	5.3	0.0	15.9	9.8
Pesca	-2.1	-	ND	-6.0	-6.1
SUBTOTAL	13.6	-0.6	66.6	25.0	3.2
PARTICIPACIÓN DE LAS REMUNERACIONES EN EL GASTO TOTAL (%)					
Comercio	-0.8	- 0.1	- 0.9	- 0.9	- 0.3
Servicios	- 1.0	- 1.8	- 0.1	- 0.9	- 0.2
Manufactura	- 3.9	4.4	2.0	- 2.8	- 2.2
Pesca	-3.2	-	ND	-1.0	-2.2
SUBTOTAL	-1.9	0.0	-2.3	-2.2	-0.6

Fuente: Elaboración propia, con base en: INEGI, Censos Económicos 2004 y 2009.

Notas: * Se refiere a los subsectores clasificados por INEGI, con los números 62, 71 y 72.

** Se asocia a los subsectores 51, 53, 54, 56 y 81 del sector servicios.

La participación de las remuneraciones en el gasto total es relativamente baja, sobre todo en el caso del comercio debido a su naturaleza y a la alta dependencia de productos importados, pero también lo es en la pesca, un ramo que en virtud de su carácter primario consume una menor proporción de insumos intermedios o finales. En este caso, solamente el 15 por ciento del gasto total de las empresas pesqueras ubicadas en el COCOTREN se destina a remuneraciones. En el caso de los servicios no financieros y la manufactura, las proporciones correspondientes son de 27 y 37 por ciento en forma respectiva.

A excepción de la pesca, en el resto de las actividades aquí consideradas el gasto total se elevó durante el periodo 2003-2008. Sin embargo, esto no se tradujo en una mayor participación de la derrama por concepto de sueldos y salarios en el gasto total. Por el contrario, en Rosarito y Ensenada se redujo en dos por ciento por año y en Tijuana se mantuvo estancada. La menor participación del factor trabajo en el conjunto de gastos que realizan las empresas, es más notorio en el COCOTREN que en el Estado en su conjunto (Tabla 2.58).

El comercio y la manufactura son los sectores que mayor gasto por trabajador generan, y en los que se observa mayor crecimiento en este sentido. Sin embargo, a pesar de que el gasto por trabajador en estas actividades crece a tasas anuales de 31 y 16 por ciento, la participación de la derrama en sueldos y salarios en el gasto total observa reducciones que llegan hasta 3 por ciento anual en el caso de la manufactura. Atrás de esta situación, puede avizorarse que la industria sigue siendo intensiva en mano de obra no calificada, lo cual limita el impacto favorable de la manufactura en el entorno local. Un análisis más preciso, requeriría información sobre el origen (internacional, nacional o regional) de las materias primas adquiridas por las empresas, la cual no se encuentra disponible a la escala aquí analizada.

Vale la pena destacar sin embargo, que en el corredor el gasto promedio en el sector comercio y la pesca, es más alto que en Baja California en su conjunto, lo cual pudiera evidenciar un mayor potencial relativo en el corredor costero en cuanto a la derrama económica que pudieran aportar estos ramos. Pero también hay que decir, que el gasto promedio en la manufactura y los servicios, es menor en el COCOTREN que en la entidad en su conjunto, lo cual pudiera estar asociado a una articulación aún insuficiente de estas actividades con el entorno económico local, de lo cual se derivan impactos multiplicativos limitados. En conjunto, el gasto total promedio de estas cuatro ramas, es más elevado en el corredor que en el Estado (Tabla 2.58).

2.12.- SECTORES PRODUCTIVOS

SECTOR PRIMARIO

Pesca y acuacultura

La pesca en México tiene relevancia tanto económica como social por los efectos multiplicadores que representa y el potencial de desarrollo que posee; el país está considerado entre los veinte países con mayor producción pesquera, la cual es propiciada por las áreas disponibles para la pesca como son las aguas interiores y la Zona Económica Exclusiva en la cual existe una abundancia significativa de especies con valor comercial y demanda nacional e internacional.

Se trata de una actividad productiva de elevado contenido social, toda vez que representa en muchas regiones del país la principal opción de desarrollo económico de los sectores más desfavorecidos. Junto con la acuacultura, la pesca contribuye de forma importante a la economía del país en lo que

se refiere a seguridad alimentaria, generación de empleos, desarrollo regional, e ingreso de divisas (INAPESCA, 2009).

Según cifras al 2005 del Instituto Nacional de la Pesca (INAPESCA), la producción pesquera y acuícola nacional fue aproximadamente de 1.4 millones de toneladas en ese año, la cual aportó un valor aproximado de 17 mil millones de pesos. De esta producción, 1.1 millones de toneladas anuales corresponden a descargas comerciales con valor de 15 mil millones de pesos. Sin embargo la contribución del valor de la producción pesquera y acuícola al PIB del país fue de tan sólo 0.18 por ciento, lo que significa una contribución relativamente baja. Desde 1983 hasta el 2005, la producción pesquera ha oscilado entre 1 y 1.4 millones de toneladas, siendo su mejor periodo los últimos años de los noventas. De manera similar, la producción acuícola se ha mantenido históricamente en no más de 200 mil toneladas (ver INAPESCA, 2009).

Baja California con su amplio potencial, ha contribuido de manera decisiva al desarrollo de la actividad pesquera en el país ya que cuenta con 1,280 km. de litorales, que representan el 11.6% del total nacional, que le permiten por un lado, contar con un sistema marino con zonas de surgencias y por otro, de aguas cálidas con características intermedias en un sistema oceanográfico casi cerrado.

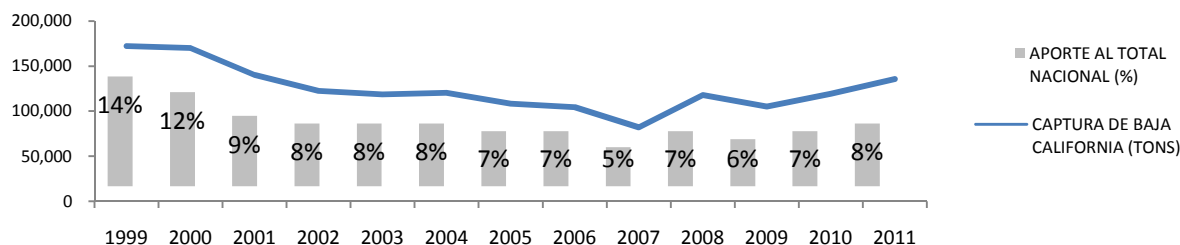
La capacidad pesquera de la entidad se sustenta en un total de 1,863 embarcaciones, de las cuales, el 86.4 por ciento puede considerarse flota menor y el 13.6 por ciento de mayor. Con respecto a los once estados del litoral del pacifico, Baja California ocupó durante el periodo 2001-2008 el cuarto lugar en cuanto a producción pesquera (CONAPESCA, 2010).

Al igual que a nivel nacional, el grueso de la producción pesquera del Estado se conforma por la captura y sólo una pequeña proporción por la acuicultura. Las proporciones correspondientes para el 2008, fueron de 96 y 4 por ciento en forma respectiva. No obstante, la acuicultura aporta el 32% de valor económico (254 millones de pesos), debido principalmente al alto valor del producto de los ranchos de atún aleta azul en las aguas cercanas a Ensenada. Algunos de estos se encuentran en la zona marina del COCOTREN.

La producción pesquera estatal está representada principalmente por la captura de 42 especies, de las cuales la de sardina es la que más contribuye, ya que aporta el 66% de la producción total en toneladas, seguida del atún (6.1%), calamar (5.3%) y tiburón (3.2%). Con respecto a su valor económico, el atún es la especie más importante, por aportar un valor comercial de 262 millones de pesos, seguida por el erizo (100 millones de pesos), el camarón (66 millones), la sardina (55 millones) y por último, la langosta y el abulón, que aportan en forma separada 37 millones de pesos (Baumgartner et al, 2010).

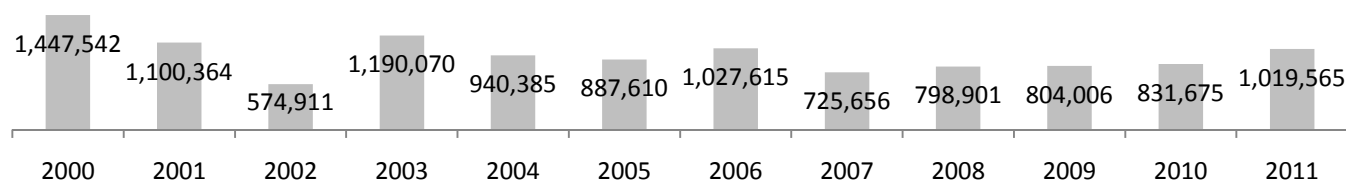
En los últimos años, la participación de la entidad en la producción pesquera nacional ha disminuido considerablemente. En 1999 participaba con el 13.5 por ciento, a partir de entonces ha declinado, notando CONAPESCA que en el 2008 la aportación baja californiana fue de tan sólo 6.7 por ciento, lo que representó un volumen de 118 mil toneladas, un valor comercial de 799 millones de pesos y 6 mil 300 empleos generados. Durante el 2009 se presentó una caída ligeramente mayor en cuanto a

captura y participación nacional a partir del 2010 aumentó ligeramente llegando a 8 por ciento en aportación nacional con un volumen de 136 mil toneladas durante 2011.(Grafica 2.25).



Fuente: Elaborado a partir de anuarios estadísticos de producción pesquera publicados por CONAPESCA varios años.

GRAFICA 2.25. CAPTURA PESQUERA EN BAJA CALIFORNIA Y PARTICIPACIÓN A NIVEL NACIONAL.



Fuente: Elaborado a partir de anuarios estadísticos de producción pesquera publicados por CONAPESCA varios años.

GRAFICA 2.26. VALOR DE LA PRODUCCIÓN PESQUERA EN BAJA CALIFORNIA, 2000-2009 (MILES DE PESOS DEL 2010).

En la última década, tanto el valor de la producción como el volumen de las capturas pesqueras de la entidad han tendido a disminuir también. Durante el periodo 2000-2009 el valor comercial disminuyó 5.7 por ciento en promedio anual y el ritmo de captura se contrajo en promedio, en 4.5 por ciento por año, al igual que su volumen de captura en el año 2010-2011 hubo un ligero aumento en el valor de producción de 4.7% (Graficas 2.25 y 2.26). Como veremos más adelante, el puerto de Ensenada presenta un patrón similar, aunque más pronunciado en cuanto a caída del valor de la producción pesquera, incrementando su valor de producción a 1,019,565 (miles de pesos) en 2011 contra 801,250 (miles de pesos) en el 2009 .

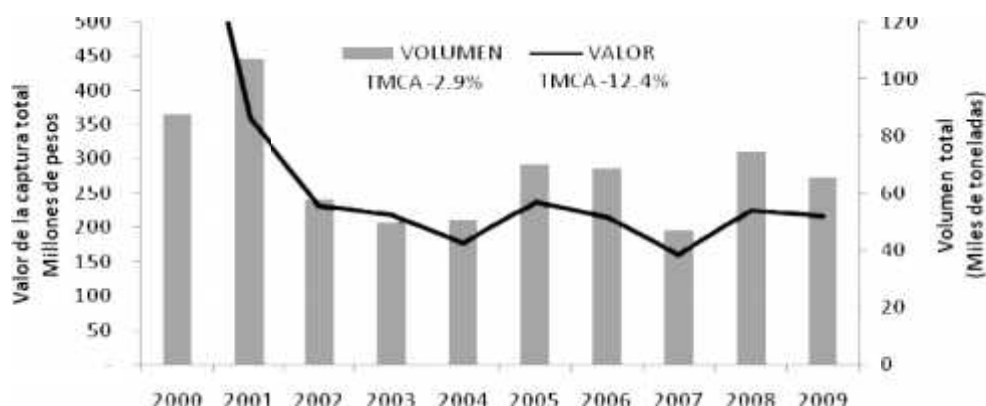
La pesca en el COCOTREN

La costa del Océano Pacífico de Baja California –donde se ubica el COCOTREN–, se conforma por 720 km. de litoral, es considerada una región templada dominada por el sistema de la corriente de California y con áreas de surgencias, lo que le da una condición de aguas ricas en nutrientes que contribuyen al desarrollo de la cadena trófica y favorecen el éxito de algunas poblaciones muy abundantes y otras muy valiosas. Además, dispone de una plataforma continental de 33,239 km², y

de 74,800 hectáreas de lagunas, esteros y bahías, generando una región pesquera por excelencia (Gobierno del Estado de Baja California, 2004).

En el Programa Estatal de Pesca y Acuacultura 2003-2007, se menciona que las comunidades pesqueras más importantes en el Estado son San Felipe, San Luis Gonzaga, Puertecitos, Camalajué, Bahía de los Ángeles y San Francisquito, localizadas en el Golfo de California. En el Litoral del Pacífico, además de los puertos de El Sauzal y de Ensenada –que concentran la mayor parte de la actividad pesquera del COCOTREN–, se encuentran las comunidades de Bahía de San Quintín, El Rosario, Villa Jesús María, Ejido Eréndira, Santa Rosalita, Santo Tomás, Ejido Valle Tranquilo, Popotla y Ejido San José de las Palomas.

En el COCOTREN los puertos de El Sauzal y Ensenada cuentan con la mayor infraestructura para proporcionar servicios tanto a embarcaciones menores y mayores dedicadas; si se consideran solamente las especies donde el puerto de Ensenada tiene participación como zona de captura, se tiene que en el 2009 este participaba con el total de la captura estatal de atún, sardina y anchoveta, con el 83 por ciento de la captura de erizo de mar y con el 68 por ciento de Tiburón. En menor proporción pero en forma significativa, el puerto participa con el 23 por ciento de la captura de langosta, en este caso, solamente es superado por Isla de Cedros como zona de captura. Participa asimismo, con el 30 por ciento de la captura de Pepino de Mar, donde El Rosario mantiene la primera posición. Sin duda, la importancia estratégica de Ensenada para la actividad pesquera de la entidad y del COCOTREN resulta evidente.



Fuente: Elaborado con base en estadísticas pesqueras de la Delegación Federal de SAGARPA, Subdelegación de Pesca. Departamento de Fomento y Estadística Pesquera. Varios años.

GRAFICA 2.27. VOLUMEN TOTAL Y VALOR REAL DE LA CAPTURA PESQUERA EN ENSENADA (MILLONES DE PESOS DEL 2010).

En el periodo 2000-2009 la captura total reportada en Ensenada B. C. ha fluctuado, pues en el año 2001 se reportó un máximo de 106 mil toneladas de captura que ha tendido a declinar en esta década hasta alcanzar un mínimo en el 2007 cuando se reportan solamente 47 mil toneladas de captura total. Un patrón similar presenta el valor de la captura aunque en forma más pronunciada: en el 2007 se registró un valor comercial que equivale a poco menos de la mitad de lo que se alcanzó

en el 2001. Entre el 2007 y el 2009 se observa una tendencia a mejorar en cuanto a los niveles de captura que se ha traducido en un valor comercial similar al alcanzado en 2005. La contracción promedio anual observada en la última década en cuanto a captura ha sido de menos 2.9 por ciento y en cuanto a valor todavía mayor: 12.4 puntos porcentuales (Grafica 2.27).

Las principales especies que se explotan comercialmente en la zona costera del COCOTREN son erizo, la langosta, atún, sardina, anchoveta, pez cabrilla, pepino de mar y tiburón. Las capturas de erizo, atún, sardina y tiburón aportan más del 50 por ciento del volumen capturado y poco más del 90 por ciento del valor comercial de la producción pesquera registrada en Ensenada (Tabla 2.59).

TABLA 2.59. APORTACIÓN PORCENTUAL ANUAL AL VALOR COMERCIAL Y AL VOLUMEN DE CAPTURA, DE LAS PRINCIPALES ESPECIES PESQUERAS REGISTRADAS EN EL PUERTO DE ENSENADA, 2000-2009.

	ERIZO		ATÚN		SARDINA		TIBURÓN		OTRAS	
	VALOR	VOLUMEN	VALOR	VOLUMEN	VALOR	VOLUMEN	VALOR	VOLUMEN	VALOR	VOLUMEN
2000	7.3	2.0	76.5	17.1	10.3	77.3	3.8	1.3	2.0	2.3
2001	11.5	1.3	45.8	10.7	16.6	43.0	6.6	1.3	19.5	43.6
2002	15.4	2.1	51.8	13.4	20.9	81.0	9.1	2.4	2.7	1.0
2003	24.6	2.2	40.8	10.9	20.6	82.5	11.1	3.0	2.9	1.4
2004	10.8	1.7	41.5	8.3	27.2	82.4	16.7	3.8	3.8	3.4
2005	13.6	1.2	47.0	7.8	25.1	80.5	11.5	2.3	2.7	8.2
2006	7.3	0.8	55.0	11.5	25.8	83.2	9.7	2.0	2.3	2.4
2007	13.7	1.4	45.9	11.2	21.5	75.6	15.2	3.6	3.7	8.3
2008	33.2	1.2	25.7	5.3	27.3	89.7	10.9	2.4	2.9	1.3
2009	47.3	1.8	13.6	4.3	21.0	86.9	12.7	3.6	5.4	3.4

Fuente: Elaboración propia a partir de estadísticas pesqueras proporcionadas por la Delegación.

A pesar de que la proporción porcentual de los volúmenes de atún no son superiores al 18 por ciento de la captura total, su valor es significativamente alto. Por ejemplo, la captura de atún en el año 2000, significó el 17.1 por ciento del total de la captura, pero su valor comercial aportó el 76.4 por ciento del valor total de la captura en ese año. Sólo en el 2008 y 2009 está aportación descendió hasta el 25 por ciento y 13.6 por ciento respectivamente, debido a un descenso de los volúmenes capturados que fueron de tan sólo 5.2 y 4.3 por ciento en forma respectiva. En otro extremo se encuentra el caso de la sardina, históricamente ha aportado cerca del ochenta por ciento de la captura total, pero no llega a contribuir con más del 30 por ciento del valor comercial total de la producción pesquera registrada en Ensenada (Tabla 2.59).

La captura de Langosta, Erizo de Mar y Tiburón, repercute en un valor comercial relativamente alto por kilogramo, pero su explotación se encuentra severamente restringida por la normatividad ambiental. En este sentido, el atún sigue apareciendo como una de las especies que ofrece mayor potencial económico en el corto plazo, sobre todo cuando este se desarrolla en ranchos de engorda que se caracterizan por su mayor productividad y calidad relativa. Hay que aclarar además, que las cifras reportadas en la Gráfica 2.27. no contabilizan la producción proveniente de los ranchos atuneros debido a que no se considera captura en términos estrictos. El mercado que ofrece este tipo de producto –sobre todo en los países asiáticos donde es sumamente apreciado y demandado–, constituye un nicho de oportunidad para la economía del corredor costero que debería ser aprovechado en forma sustentable.

Además de la zona de captura de Ensenada que es evidentemente la más importante, en el polígono del COCOTREN, destacan grupos de pescadores organizados en el área de Popotla y Rosarito que aprovechan las especies de peces y de moluscos que hay en el área circundante a las Islas Coronado y colindante con la zona costera. La pesca la realizan principalmente con embarcaciones de las denominadas pangas, equipadas con redes galleras, chinchorros, equipos de buceo y trampas.

En la región Tijuana-Ensenada se ubican unidades de producción y pescadores organizados que se dedican a la captura principalmente de erizo, langosta y escama. Una de las principales comunidades pesqueras en este corredor es Popotla, donde existen grupos de pescadores con equipo de pesca muy rudimentario o de bajo nivel tecnológico, y cuya aportación en el volumen de captura a nivel regional es baja. Actualmente existen en esta comunidad 52 pescadores registrados en dos asociaciones con permiso para pescar en las proximidades de las islas, además de permisionarios libres que no pertenecen a las asociaciones. En total hay aproximadamente cuarenta y cinco embarcaciones, sin contar las trampas registradas para la captura de langosta y equipos de buceo para la captura de erizo y caracol (Vázquez León, 2007).

La comunidad de Popotla presenta un rezago considerable, pues desde 1995 cuenta aproximadamente con el mismo número de pangas y de pescadores. En 1997 lograron el registro de dos permisionarios o usuarios privados con puerto base en Popotla y con permiso para explotar pepino de mar, erizo y cangrejo. Es importante mencionar que la mayoría de los pescadores de dicha comunidad, están constituidos como uniones de pescadores. Esta forma de organizarse les permite tener permisos para pescar y poder reclamar derechos sobre áreas de pesca, como es el caso de las Islas Coronados, donde se captura principalmente erizo y langosta.

La pesca que se desarrolla en el corredor de Popotla es considerada de nivel de subsistencia. Esto se debe en parte, a la escasa infraestructura desarrollada en el área y a la carencia de plantas procesadoras o frigoríficos para volúmenes pequeños, lo cual va en detrimento de la calidad del producto y trae como consecuencia la pérdida en el valor agregado del mismo. La mayor parte de la captura que se logra en la comunidad, se comercializa en los principales mercados de Tijuana y Ensenada. Los pescadores también han desarrollado contratos de manera informal con los restauranteros del corredor turístico, donde se hacen arreglos por adelantado asegurando que los

restaurantes cuenten con pescado y mariscos, principalmente en la temporada de mayor afluencia turística.

Otra forma de comercializar la captura es a pie de playa, es decir, en la playa cuando los pangueros arriban con la captura y la gente que desea comprar pescado fresco se acerca. Algunos pescadores mencionan que esta actividad ocurre con mayor frecuencia los fines de semana, que es cuando las personas que viven en Tijuana y Rosarito visitan estos lugares y aprovechan para obtener un producto más fresco y a mejor precio (Vázquez León, 2007).

Las principales especies que se explotan comercialmente en la zona costera del COCOTREN son reguladas mediante normas que se emiten a través de la Comisión Nacional de la Pesca, las cuales se basan en los estudios que realiza el Instituto Nacional de la Pesca. Entre ellas destacan: a) el erizo rojo, una pesquería con tendencias decrecientes y cercanas a los niveles de sobreexplotación. Es una de las especies más importantes de la costa del Pacífico de Baja California, genera a la entidad aproximadamente 2 mil empleos; b) la langosta, es un producto con alto valor en el mercado, su captura ha mantenido en los últimos años una tendencia creciente, pero cada vez se restringen más los permisos que otorga derecho a su explotación; y c) el pepino de mar, una especie relativamente nueva en las costas de Baja California. En la actualidad es considerada una pesquería en deterioro que ha sido declarada como especie en peligro de extinción, pero sujeta a cambio de categoría para permitir su explotación controlada. Como puede verse, las pesquerías en el COCOTREN se encuentran altamente restringidas.

Existe en la región, a lo largo de la costa entre Tijuana y Ensenada, así como en las aguas adyacentes a las Coronados, una gran diversidad de peces con valor comercial, cuya captura se le conoce como pesquería de escama. Entre los más conocidos y comerciales se encuentran las sardinas, anchovetas, jurel, cabrilla, lenguados, macarela y manta raya, entre otros.

La maricultura en Baja California es otra actividad con impacto en la región marina del COCOTREN y es quizá, una de las que presenta mayor potencial en cuanto a valor económico. A partir de las primeras concesiones que se otorgaron para cercos atuneros en el Estado, se obtuvieron los primeros resultados en 1998, cuando se logró una producción de 93 toneladas y un valor comercial de 223,000 dólares. (Gobierno del Estado de Baja California, 2004). Se calcula que esta actividad mantiene alrededor de 1,100 empleos directos en la entidad. En 2006 tan sólo la producción de atún aleta azul en los ranchos de Baja California fue de 4,350 toneladas con un valor comercial de 74 millones de dólares, 472 menos que en 2005 (Rodríguez 2009).

En Baja California, los ranchos atuneros están distribuidos de la manera siguiente: en el COCOTREN, se encuentra uno frente a las Islas Coronado, cuatro en la Bahía de Salsipuedes, y uno más en la Bahía de Todos Santos. Fuera del COCOTREN, hay uno más en Puerto Escondido, otro en la zona de Santo Tomas, uno localizado en Bahía Soledad y por último el que se ubica frente a la Isla de Cedros. La participación del capital extranjero en el desarrollo de estos ranchos ha resultado muy significativo, sobre todo el de origen japonés (Tabla 2.60).

Según Del Moral-Simanek, *et al* (2009), el proceso de maduración de la engorda de atún se presenta sobre todo en los primeros cinco años a partir de su captura y encierro, tiempo durante el cual pueden generar hasta 40 toneladas adicionales por año. Este producto se destina principalmente al mercado japonés, en donde se cotiza hasta en 17 mil dólares por tonelada, lo cual se traduce en una derrama que puede llegar a los 35 millones de dólares anuales solamente para los ranchos atuneros establecidos en las costas de Ensenada y Rosarito.

TABLA 2.60. EMPRESAS ESTABLECIDAS EN BAJA CALIFORNIA DEDICADAS A LA CAPTURA Y ENGORDA DE ATÚN ALETA AZUL.

	NOMBRE	UBICACIÓN	CAPITAL
1	Acuacultura de Baja California, S.A. de C.V.	Salsipuedes	Japonés (Mitsubishi Corporation)
2	Administradora Pesquera del Noroeste, S.A. de C.V.	No disponible	No disponible
3	Baja Acua farms, S.A. de C.V.	Islas Coronado	Islandés
4	Bajamachi, S.A. de C.V.	Isla Todos Santos	Japonés/Estadounidense
5	Duarcuícola, S.A. de C.V.	Salsipuedes	Japonés (Explorer Corporation)
6	Frescatún, S.A. de C.V.	Punta Banda	Japonés
7	Intermarketing de México, S.A. de C.V.	Salsipuedes	Japonés (Explorer Corporation)
8	Maricultura del Norte, S.A. de C.V.	Puerto Escondido	Japonés/mexicano, Maruha Group (Daito Gyorui Co. Ltd)
9	Mexican Bluefin, S.A. de C.V.	Salsipuedes	Islandés
10	Operadora Pesquera de Oriente, S.A. de C.V.	Punta Banda	Japonés (Explorer Corporation)
11	Rancho Marino Guadalupe, S.A. de C.V.	Salsipuedes	Islandés

Fuente: Del Moral-Simanek, Raúl Jesús; Vaca-Rodríguez Juan G. (2009)

Las actividades de captura y engorda del atún aleta azul han presentado un incremento desde el 2003. De las cinco empresas iniciales que instalaron ranchos atuneros en ese año, para el 2006 ya eran nueve y generaban un ingreso aproximado de 74 millones de dólares. Como ya se indicó anteriormente, actualmente hay once concesiones ubicadas principalmente en el norte del municipio de Ensenada, sin embargo, al 2008 solamente nueve se encontraban en operación (Rodríguez, 2009:8) y para el 2010 había solamente dos ranchos en operación.

Al parecer, la reducción del número de empresas en operación, ha repercutido también en los niveles de producción. De acuerdo a Del Moral-Simanek y colaboradores (2009), durante el 2005 los ranchos atuneros alcanzaron una producción de 4 mil 820 toneladas de atún, que declina en 470 toneladas menos en 2006. Esta tendencia a la baja, parece haberse acentuado en los siguientes años. De acuerdo a las estadísticas de CONAPESCA, en el 2008 el volumen de producción de atún en acuacultura fue de tan sólo 2 mil 923 toneladas en peso vivo, lo que representa una caída en captura de 40 por ciento respecto al 2005 que sin embargo, generó un ingreso de 18 millones de dólares.

Finalmente, con relación a la pesca deportiva que se desarrolla en el COCOTREN, el gobierno estatal de Baja California menciona que no se cuenta con información de las especies capturadas ni de las áreas donde se lleva a cabo (Gobierno del Estado de Baja California, 2004), lo cual ha generado que la pesca deportiva sea subestimada y que se desconozca con precisión, su impacto socioeconómico y ambiental. Esta actividad está generalmente dirigida a visitantes extranjeros que obtienen permisos en las oficinas de enlace de la CONAPESCA en San Diego California, y tiene su mayor reflejo en los meses de verano cuando se pueden encontrar hasta 400 embarcaciones registradas en Estados Unidos durante los fines de semana, realizando pesca deportiva en el área de las Islas Coronados. Por su potencial y su articulación con las actividades turísticas, se requieren de programas efectivos que fomenten de manera sustentable la pesca deportiva.

Minería

A pesar que la minería es muy importante en Baja California, más por su potencial que por los niveles de explotación actual, en el polígono del COCOTREN resulta escasa esta actividad. De hecho no se identifican explotaciones en operación. Sin embargo, se encuentra en el radio de influencia de algunos centros mineros que se ubican en las sierras y el sur de Ensenada. En este municipio se concentra el mayor número de las concesiones mineras que se han otorgado en Baja California. De acuerdo a las estadísticas de la Dirección General de Minas de México, del 2005 al 2010 se autorizaron 102 concesiones mineras, de las cuales el ochenta por ciento se ubican en Ensenada (Tabla 2.61), todas ellas fuera del polígono territorial sobre el que se define el COCOTREN.

TABLA 2.61. CONCESIONES MINERAS OTORGADAS POR MUNICIPIO EN BAJA CALIFORNIA, 2005-2010.

MUNICIPIO/ AÑO	MEXICALI	ENSENADA	TECATE	TIJUANA	PLAYAS DE ROSARITO	ESTADO
2005	10	3	2	0	0	15
2006	0	8	0	0	0	8
2007	2	67	3	2	0	74
2008	0	0	0	0	0	0
2009	0	2	0	0	0	2
2010	0	2	1	0	0	3
TOTAL	12	82	6	2	0	102

Fuente: Dirección General de Minas, Departamento de Cartografía y Concesiones Mineras.

De acuerdo a la carta geológica-minera más actualizada, en las cercanías del corredor costero existe potencial para la explotación de minerales de origen pétreo, entre los que destacan la piedra y la arena. Su explotación debe seguir normas estrictas en materia del cuidado del medio ambiente. La explotación excesiva de la arena por ejemplo, puede llegar a poner en riesgo la capacidad de recarga de los mantos acuíferos adyacentes al corredor, y de los cuales dependen en forma significativa actividades turísticas, inmobiliarias, residenciales y agrícolas. En especial, es ampliamente conocida la

sobre explotación de los mantos acuíferos que dan sustento a los Valles Vitivinícolas y a la zona de Maneadero. Esta última ubicada en el centro agrícola del COCOTREN.

De manera indirecta, el corredor juega un rol importante en el desarrollo de la minería, pues es fundamentalmente a través del Puerto de Ensenada que se comercializa internacionalmente la mayor parte de la producción minera de la entidad. En el 2010, cerca de un cuarenta por ciento del movimiento de carga en el puerto, lo conforma granel de origen mineral. Del 2004 al 2008 sin embargo, las exportaciones de productos pétreos desde el puerto ensenadense han tendido a disminuir, a un ritmo de 15.3 por ciento por año.

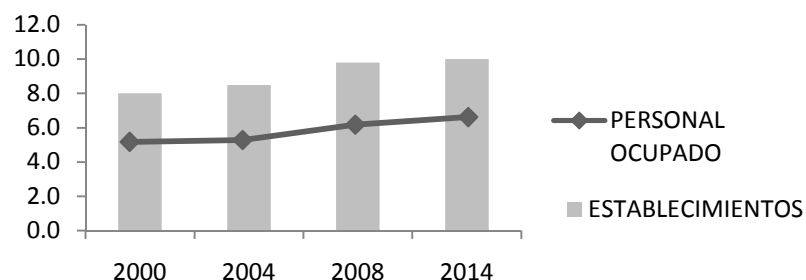
Aunque el aprovechamiento e industrialización de productos pétreos es aún limitada en el corredor, destacan en él dos plantas cementeras ubicadas en Ensenada, que emplean a cerca de 350 trabajadores y que disponen de una terminal especializada en el puerto. Además, a lo largo del COCOTREN se localizan pequeños talleres de productos de loza, piedra y cantera, así como comerciantes minoristas de estos productos, que generan en forma conjunta cerca de 200 empleos.

El aporte de la minería en el corredor, puede valorarse más por su impacto indirecto para el comercio, la industria y la construcción, así como por el papel que pudiera jugar en el futuro como enlace logístico para la comercialización internacional de la producción minera proveniente de ambiciosos proyectos mineros en curso, que se encuentran en el sur de Ensenada.

Manufactura.

Según información censal, en la zona del COCOTREN la industria manufacturera generó poco más de nueve mil empleos en el 2008, de los cuales seis mil –casi el 70 por ciento–, correspondió a las empresas ubicadas en Ensenada. Le siguieron en orden de importancia Rosarito con 2 mil empleos, y Playas de Tijuana que a lo mucho, generó 750 empleos en el ramo. Se calcula que solamente un treinta por ciento del empleo maquilador de Rosarito y Ensenada se ubica en el polígono del corredor costero.

En buena medida, la industria manufacturera ensenadense se vincula con la maquila que se asienta en la zona del Sauzal y sobre la carretera transpeninsular. Su importancia relativa en el conjunto estatal aunque pequeña, ha mostrado una tendencia creciente. En 1997 por ejemplo, los establecimientos de maquila de Ensenada representaban poco más del 6 por ciento de los que operaban en Baja California, para el 2010 dicha participación se elevó a 10.3 por ciento. Una tendencia similar presenta el empleo y el valor agregado, en 2014 ensenada presentó un 7.2 por ciento de los empleos que operan en Baja California. (Gráfica 2.28).

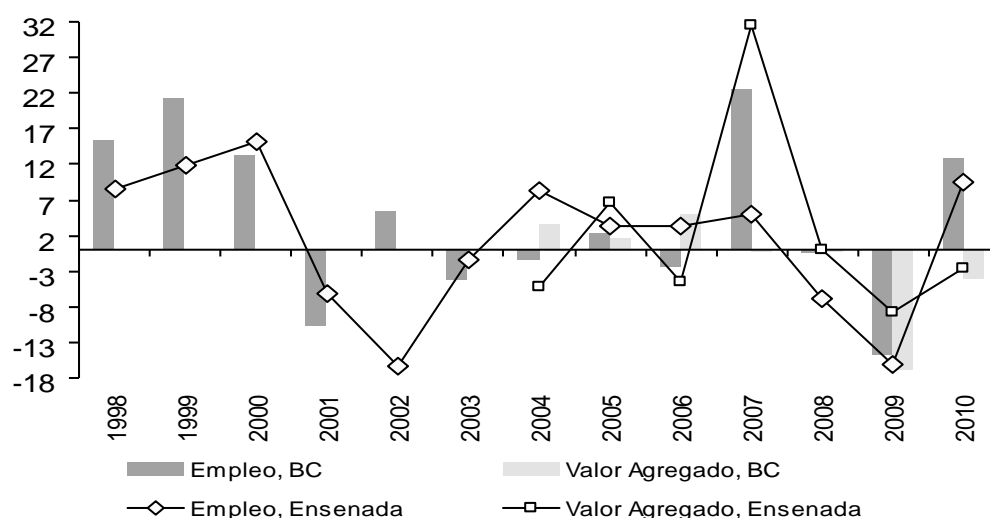


GRAFICA 2.28. PARTICIPACIÓN DE LA INDUSTRIA MAQUILADORA DE ENSENADA, EMPLEO Y LOS ESTABLECIMIENTOS DE MAQUILA QUE OPERAN EN BAJA CALIFORNIA (PORCENTAJES).

Hay que aclarar sin embargo, que en comparación con el resto de las maquiladoras que operan en el Estado, en Ensenada las empresas son más pequeñas y generan un menor valor agregado por trabajador. En el 2010 por ejemplo, el número de trabajadores promedio que empleaban las maquiladoras de Ensenada fue de 167 trabajadores, mientras que en la entidad era de 237. Una proporción similar guarda la productividad.

Mientras que en el Estado la mitad del empleo maquilador lo aportan los ramos de la electrónica, el plástico y la fabricación de productos metálicos, en el caso de Ensenada, además de la electrónica que aporta el 15 por ciento del empleo, destaca la industria textil y la alimentaria, las cuales contribuyen en forma respectiva con el 30 y el 10 por ciento del empleo maquilador de dicho municipio. En particular sobresale la presencia en el Parque Industrial Fondepport (en el Sauzal), la manufactura vinculada con el procesamiento de productos pesqueros para la exportación.

Al 2004, la capacidad instalada en materia de industrialización de productos pesqueros del Estado, se concentraba en el municipio de Ensenada. En ese entonces se contaba con una capacidad de reducción para la producción de harinas de 328 toneladas por 8 horas, de 702 toneladas de congelado por 24 horas, 712 toneladas de enlatado por 8 horas, 145 toneladas de hielo por 24 horas, entre otros procesos (Gobierno del Estado de Baja California, 2004). Pese a esta capacidad, un número significativo de industrias pesqueras cuentan con tecnología que requiere renovarse o actualizarse, para que logren aprovechar en mayor medida su potencial, además de que su tendencia de crecimiento no ha logrado mantenerse en los últimos años.



GRAFICA 2.29. TASA DE CRECIMIENTO DEL EMPLEO Y EL VALOR AGREGADO DE LA INDUSTRIA MAQUILADORA, EN BAJA CALIFORNIA Y ENSENADA (PORCENTAJES, VALOR AGREGADO EN PRECIOS CONSTANTES).

Los datos del censo, muestran que durante el periodo 2003-2008, el empleo manufacturero en el polígono del COCOTREN se contrajo en promedio, a un ritmo de cuatro por ciento por año. Esto, a pesar de que en los polígonos de Rosarito y Tijuana, si creció este tipo de empleo. Ahora bien, si se considera al municipio de Ensenada en su totalidad, se encuentra que después de haber experimentado una contracción de casi 18 por ciento en 2009 en cuanto a empleo, durante el 2010 la maquila del municipio presentaba tasas de crecimiento laboral positivas y una tendencia ascendente en términos de valor agregado (Grafica 2.29).

En general, desde 1998 el patrón de crecimiento de la maquila de Ensenada, se ha encontrado ligada al que muestra el de Baja California en su conjunto, por lo que seguramente es igualmente vulnerable al ciclo económico estadounidense.

La información sobre las manufacturas que se desarrollan en Rosarito es más limitada. Al 2009 el Gobierno del Estado solamente tenía registradas seis empresas maquiladoras en este municipio. La más grande es Sharp Electrónica, conformada por dos plantas que en conjunto emplean a cerca de 2 mil personas. A partir de la instalación de estas empresas en 1997 y 2007, la maquila se ha visto como una alternativa para abatir los problemas de desempleo, sin embargo, el quinto municipio sigue manteniendo una fuerte vocación turística y de servicios que conviene preservar y enriquecer.

Además de la actividad maquiladora, en el COCOTREN también se ha desarrollado la manufactura de productos de herrería, madera, loza y piedra, la cual se lleva a cabo en la mayoría de los casos, en talleres artesanales de tamaño pequeño y mediano. Se estima que estas actividades emplean en conjunto, a poco más de 600 trabajadores, de los cuales el 60 por ciento labora en Rosarito, particularmente sobre el eje carretero Benito Juárez-Popotla, el cual destaca por la venta y

manufactura de productos de herrería artística, así como por la fabricación de muebles artesanales que se ofrecen en gran medida al turista. No se dispone de información precisa, sobre el desempeño reciente de estas empresas, pero los representantes agrupados en AFAMARO, aseguran que el periodo 2008-2009 no fue del todo positivo para estas actividades, estimando una caída en ventas de 80 por ciento que se origina en parte, en un menor flujo de visitantes extranjeros.

SECTOR ENERGÉTICO

La infraestructura energética que permita el abasto de energéticos a precios competitivos y que promuevan inversión y servicios

es una de las actividades estratégicas para el desarrollo económico de la región, se tienen dos centros energéticos que brindan estos servicios al Corredor y a gran parte de Baja California.

El impacto económico de la infraestructura energética y de servicios se materializa de la siguiente forma: Durante la etapa de construcción en ésta infraestructura, se invierte en materiales, creando una cantidad importante de empleos directos temporales y una derrama económica positiva, a contratistas y al sector de servicios. Una vez en operación la infraestructura energética lleva un factor fundamental en la economía del Corredor y del Estado al suministrar energéticos para el transporte de personas, bienes y servicios, además de la operación de industrias y los comercios. Al estar interconectada la infraestructura energética con otros centros energéticos (Estados Unidos y Asia), provee opciones para el abasto más competitivo de los energéticos dependiendo de los precios relativos en mercados internacionales y potencialmente como plataforma de exportaciones. En cuanto a empleos, este sector ocupa a personal técnico y su impacto directo en empleos es relativamente limitado. Sin embargo, su función económica impulsa el crecimiento de sectores clave que dependen del gas, como es el caso de empresas generadoras de electricidad y de la industria en general; algunas de las armadoras de autos localizadas en Baja California, como Toyota, son demandantes importantes de gas natural.

Durante los últimos 10 años este sector ha atraído inversiones por encima de los 15 mil millones de pesos y continuará ofreciendo oportunidades no solo en el contexto de la reforma energética de México, sino por la ubicación geográfica estratégica del Corredor y Baja California en general.

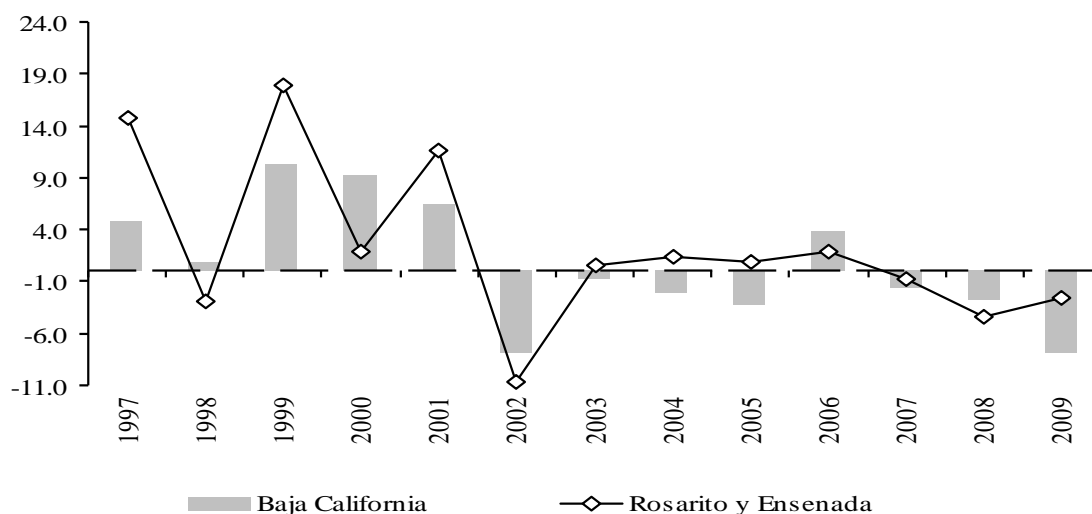
SECTOR TERCIARIO

Comercio, con especial referencia a bienes raíces y grandes superficies.

Comercio en General.

No se dispone de una serie larga y continua, para valorar el crecimiento de la actividad comercial en el corredor costero, pero a juzgar por la evolución del consumo de electricidad de este ramo, puede concluirse que desde el 2007 ha presentado un declive continuo que empieza a revertirse

ligeramente en 2009 (Grafica 2.30). Esta es una situación que también ha estado experimentando la entidad en su conjunto aunque en forma más pronunciada.



Fuente: Anuarios Estadísticos de Baja California, INEGI.

GRAFICA 2.30. TASA DE CRECIMIENTO DEL CONSUMO DE ENERGÍA ELÉCTRICA DEL COMERCIO DE ROSARITO Y ENSENADA (PORCENTAJES).

Durante el período de auge de este ramo (1997-2001), el comercio de Rosarito y Ensenada fue también relativamente más dinámico que en la entidad. Lo anterior pudiera estar asociado al hecho, de que en el corredor se observa un crecimiento poblacional mayor que en el resto de los municipios, lo cual actúa como efecto de compensación para el comercio, debido a que ha tendido a satisfacer en buena medida la demanda del residente local.

El repunte durante el 2006 de la actividad comercial en los municipios del COCOTREN y el Estado, se encuentra asociado a las importantes inversiones que se captaron en ese año en el ramo. Entre las más representativas destacan la construcción de los complejos comerciales y de entretenimiento, Macro Plaza del Mar en Ensenada y el Pabellón Rosarito que se ubican en el corredor costero. En el caso de Rosarito, la aparición de grandes centros comerciales es un fenómeno relativamente reciente, que ha venido a fortalecer las redes de distribución al por menor, pero también a replantear la estrategia competitiva del pequeño y mediano minorista.

La actividad comercial en el COCOTREN –al igual que en otras zonas de la frontera norte–, se desenvuelve en un entorno donde el diferencial en precios internacionales define en buena medida los patrones de intercambio y la especialización de las ventas. Dicho diferencial se encuentra además fuertemente influenciado por un marco impositivo que no favorece la importación para su venta local, de una amplia gama de productos de origen asiático. Este hecho, junto con la insuficiente producción industrial para su venta local, ha generado un rezago en la oferta comercial local de diversos bienes duraderos, que obliga a su importación “hormiga”, incluso, a pesar de la lentitud del

cruce fronterizo y de las devaluaciones de los últimos años. En este sentido, el fomento del ramo comercial depende no solamente de acciones locales, sino también de la dirección que adopten las políticas nacionales que repercuten en el sector.

Indicadores Generales del Comercio de Bienes Raíces

La intensa actividad inmobiliaria que se desarrolla en el Corredor Costero Tijuana-Rosarito-Ensenada, es sin duda una de sus principales fuerzas económicas que le han dado impulso. Durante el 2009, en Rosarito y Ensenada se efectuaron solamente el 14 por ciento de las operaciones de bienes raíces que se registraron en Baja California (Tabla 2.63). Visto así, su importancia en el ámbito estatal parecería reducida, sin embargo, cuando esta se pondera a la luz del tamaño de su población y de otros indicadores sociodemográficos, la valoración resulta totalmente distinta.

TABLA 2.63. BAJA CALIFORNIA, 2003-2009. NÚMERO DE OPERACIONES DE BIENES RAÍCES, POR MUNICIPIO.

AÑO/MUNICIPIO	MEXICALI	TECATE	TIJUANA	ENSENADA	ROSARITO	ESTADO
2003	12,514	1,138	19,821	5,855	1,605	40,933
2004	15,785	3,619	22,482	6,495	1,584	49,965
2005	19,474	1,690	21,896	6,247	1,942	51,249
2006	20,790	1,244	22,460	7,646	1,573	53,713
2007	21,089	992	25,437	8,112	2,035	57,665
2008	21,006	928	30,206	7,520	1,456	61,116
2009	17,240	929	24,334	5,924	1,006	49,433

Fuente: Con base en el Registro Público de la Propiedad y del Comercio. Datos proporcionados por SEDECO.

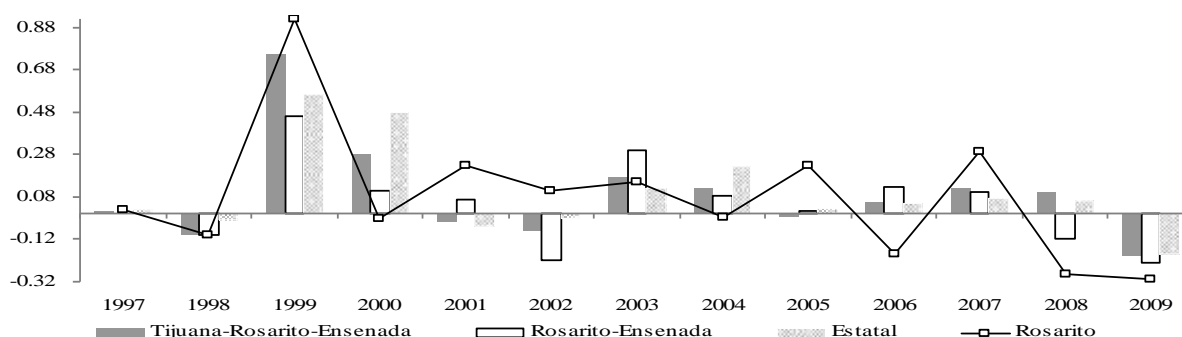
TABLA 2.64. BAJA CALIFORNIA, 2005. INDICADORES DE LA INTENSIDAD DE LA ACTIVIDAD INMOBILIARIA POR MUNICIPIO.

	OPERACIONES DE BIENES RAÍCES POR CADA CIENTOS:			POR HOGAR QUE COHABITA CON OTROS EN UNA VIVIENDA
	VIVIENDAS	HABITANTES	HOGARES	
Baja California	6.94	1.80	7.35	0.79
Rosarito	10.64	2.65	11.26	0.70
Mexicali	8.48	2.28	8.90	1.22
Tecate	7.30	1.86	7.68	0.83
Tijuana	6.13	1.55	6.59	0.59
Ensenada	5.65	1.51	5.84	0.91
Rosarito y Ensenada	6.36	1.68	6.59	0.85

Fuente: Elaboración propia, con base en estadísticas de SEDECO y del INEGI.

Para aproximarnos a la intensidad del comercio inmobiliario por municipio, se construyeron tres indicadores alternativos: número de operaciones de compra venta de bienes raíces por cada cien viviendas, por cada cien habitantes, y a razón de cada cien hogares. Como puede observarse en la Tabla 2.64. en Rosarito tiene lugar una intensa dinámica inmobiliaria que ocupa el primer sitio en la entidad. En este municipio, por cada cien viviendas registradas se realizan diez transacciones inmobiliarias. Muy por encima del indicador estatal, que se acerca a siete. Si se toman en cuenta solamente los hogares, se observa que por cada centenar de ellos, se efectúan 11 operaciones de compra venta de inmuebles en Rosarito, siguiéndole en este sentido Mexicali como su más cercano competidor.

En contraste, aunque en Ensenada se concentran el 12 por ciento de las transacciones de compra venta de bienes raíces, su importancia relativa es menor. De hecho alcanza los menores índices de intensidad de actividad inmobiliaria en Baja California, ubicándose ligeramente por debajo de Tijuana. Como veremos más adelante, tanto Rosarito como Ensenada despuntan, cuando se toma en cuenta también el valor de los recursos que movilizan los desarrollos inmobiliarios.



Fuente: Con base en estadísticas de Sedeco, provenientes del Registro Público de la Propiedad y el Comercio.

GRAFICA 2.31. TASA DE CRECIMIENTO ANUAL DE LAS OPERACIONES DE COMPRA VENTA DE BIENES RAÍCES EN BAJA CALIFORNIA, 1997-2009.

Visto en retrospectiva, el mayor auge de los bienes raíces en el COCOTREN se presentó en 1999, con tasas superiores al noventa por ciento en el caso de Rosarito y de cerca de cincuenta por ciento para la entidad. Durante el 2001-2002 –en plena recesión estadounidense-, la actividad inmobiliaria en el eje Rosarito-Ensenada se contrajo ligeramente debido a la caída que experimentó Ensenada, pues el quinto municipio siguió manteniendo tasas de crecimiento positivas (Grafica 2.31.).

Si valoramos el mercado de bienes raíces, en término del número de transacciones de compra venta de bienes inmuebles, podemos concluir con facilidad que a escala estatal el mercado para este ramo se desplomó en forma estrepitosa a partir del 2009. En este año, la demanda numérica se contrajo en por lo menos veinte por ciento. En el periodo 1997-2009, no se había detectado una caída de tal magnitud: con respecto al 2008, se registraron 12 mil transacciones menos en la entidad.

Para el corredor costero, el desplome de la actividad inmobiliaria se presentó un año antes que en el Estado. En el 2008, el número de operaciones de compra venta que se registraron en Ensenada y Rosarito fue 11.5 por ciento menor al del 2007 y para el siguiente año, esta caída alcanzó casi el 23 por ciento. Es decir, entre el 2008 y el 2009, la demanda en el ramo se contrajo en una tercera parte. El 2007 fue el mejor año para la actividad inmobiliaria de la zona costa, solamente superado por 1999.

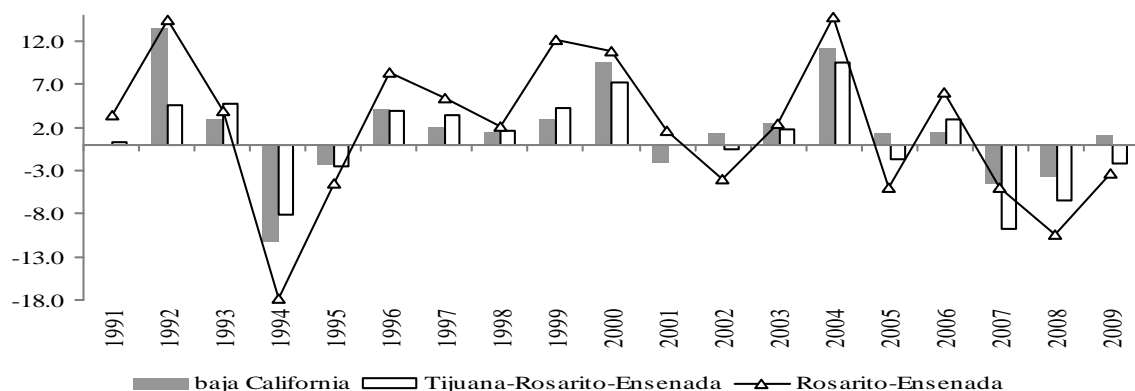
Si comparamos la tendencia mensual del número de transacciones de compra-venta correspondientes al 2007 y al 2009, encontramos que hasta el primer semestre era muy parecida. Aunque había una diferencia en niveles a favor del primer año, los altibajos eran muy similares entre ambos años. A partir del segundo semestre tal similitud se perdió y el diferencial se amplió todavía más, lo cual indica, que la crisis rompió incluso con la estacionalidad característica del mercado. Alcanza su mayor descenso en agosto del 2009, cuando se colocan 400 transacciones menos con respecto al mismo mes del 2007. Las mismas fuentes indican, que si se analiza la evolución del mercado inmobiliario de Rosarito y Ensenada en forma cuatrimestral, se observa que desde el tercer cuatrimestre del 2007 el mercado inmobiliario tendió a declinar, hasta alcanzar su cota más baja en los primeros cuatro meses del 2009. A partir de este año se observa un ligero repunte, cuya significancia es limitada dado el nivel tan bajo del que parte.

Servicio de hoteles y moteles

Para 2009, en Tijuana, Rosarito y Ensenada había en conjunto cerca de 315 establecimientos de hospedaje en hoteles y moteles, lo cual equivalía a casi el 75 por ciento de los que existían en el estado. Si se considera solamente al eje Rosarito-Ensenada, se tiene que en este corredor se localizaban cerca de 115 de estos establecimientos, esto es, casi el 30 por ciento de los que hay en Baja California. La quinta parte de dichas unidades se podría considerar de categoría turística, por ser de cuatro o más estrellas. En términos proporcionales, en el corredor hay una presencia relativamente mayor de hoteles de categorías elevadas, para 2012 había 339 establecimientos de hospedaje en el conjunto equivalentes al 72% existentes en el estado.

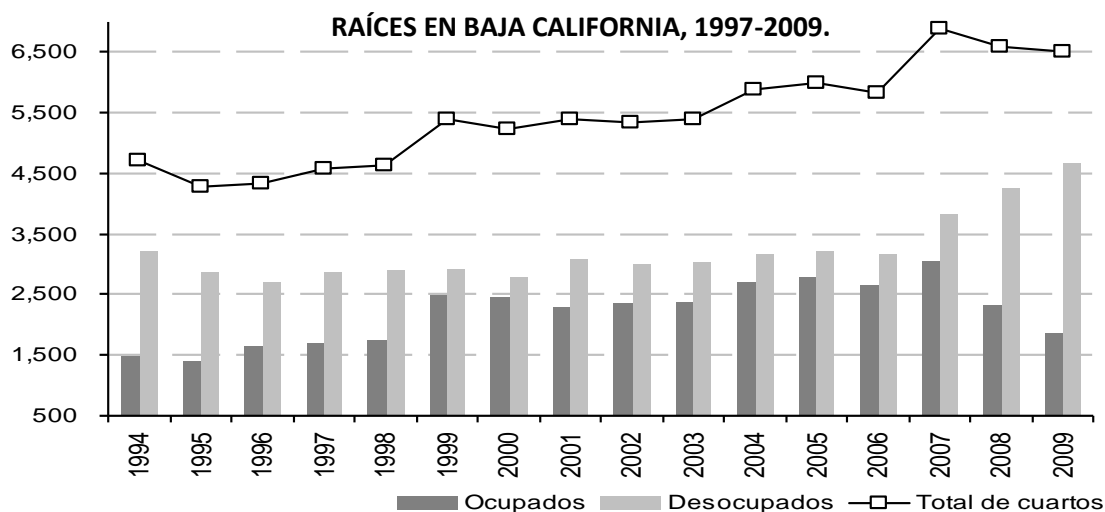
La inversión en el sector de hoteles y moteles ha seguido patrones cíclicos. En los periodos donde se ha observado un mayor número de estos establecimientos, han sido 1991-1992, 1996-2000, 2003-2004 y en el 2006. A partir del 2007 se ha observado una contracción en la oferta de establecimientos de hospedaje, que se ha extendido con cada vez menor intensidad hasta el 2009 (Grafica 2.32).

Lo anterior no significa que se ha reducido la oferta hotelera. Por el contrario, lo que ha ocurrido es que se ha invertido en hoteles cada vez más grandes, sobre todo a partir del 2003. Entre este año y el 2009 el número de cuartos para alojamiento que se ofertan en forma conjunta en Rosarito y Ensenada pasó de 5 mil 500 a 6 mil 500. El número de cuartos promedio de las unidades de hospedaje, ha pasado de 42 cuartos en el 2000 a cerca de 56 en el 2009, un crecimiento de treinta por ciento.



Fuente: Secretaría de Turismo del Gobierno del Estado de Baja California.

GRAFICA 2.32. TASA DE CRECIMIENTO ANUAL DE LAS OPERACIONES DE COMPRA VENTA DE BIENES

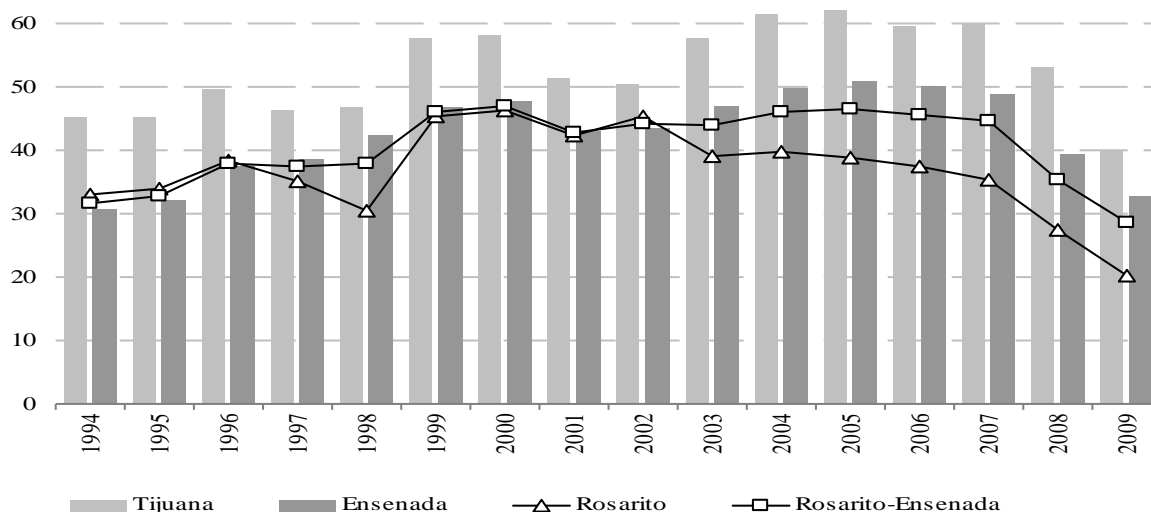


GRAFICA 2.33. CUARTOS PARA ALOJAMIENTO EN ROSARITO Y ENSENADA. TOTAL, OCUPADOS Y DESOCUPADOS, 1994-2009.

La inversión en unidades cada vez más grandes, ha ampliado la oferta hotelera considerablemente en el corredor, sin embargo, esto se debió a las expectativas positivas que trajo consigo el crecimiento económico de actividades turísticas a finales de los noventa y los primeros años del nuevo milenio. En la actualidad lo que se tiene es hasta cierto grado, una sobre oferta debido a la lentitud con la que ha marchado la afluencia turística de los últimos años. Solamente entre 2007 y 2009, el número de cuartos desocupados se elevó en mil. En los últimos quince años, no se había presentado una situación de sobreoferta de magnitud similar (Gráfica 2.33).

Los niveles de ocupación hotelera y los servicios asociados a éstos se han reducido considerablemente en la última década. Si comparamos la tasa de ocupación hotelera de 1994 al 2009, se observa que, los tres municipios que atraviesa el corredor costero iniciaron una senda decreciente a partir del 2005, en cuanto a la captación de visitantes en los hoteles. Todavía entre

2004 y 2007 el eje Rosarito-Ensenada se mantuvo en tasas de ocupación razonables que se ubicaron ligeramente por encima del cuarenta por ciento (Gráfica 2.34).



Fuente: Secretaría de Turismo del Gobierno del Estado y Anuarios Estadísticos de Baja California.

GRAFICA 2.34. OCUPACIÓN HOTELERA PROMEDIO EN LOS MUNICIPIOS DEL CORREDOR COSTERO, 1994-2009 (PORCENTAJES).

El municipio más afectado ha sido sin duda Rosarito. En el quinto municipio la tasa de ocupación ha pasado de 45 por ciento en su mejor nivel en el 2000, a poco más de 20 por ciento en el 2009. Se ha desplomado a la mitad: la más baja que se observa en los últimos quince años. De 1994 al 2002 la tasa de ocupación hotelera de Rosarito y Ensenada era muy parecida, pero a partir del 2003 se observa un diferencial que ubica al quinto municipio por debajo de Ensenada en un diez por ciento. La información más reciente del 2010, muestra que para ese año la ocupación hotelera de Rosarito ascendió a 17.5 por ciento, 2.5 por ciento menos que en 2009 lo cual indica, que la situación ha tendido a empeorar ligeramente.

En el 2009, la actividad hotelera de Rosarito se encontraba prácticamente en un periodo recesivo si consideramos que, se requiere una ocupación de al menos quince por ciento para que los hoteles de dos o tres estrellas mantengan un balance de equilibrio entre sus ingresos y gastos, y de al menos 45 por ciento para el caso de cuatro estrellas y más.¹ No es sorprendente entonces, como se verá más adelante, que Rosarito sea uno de los municipios bajacalifornianos que más ha padecido la desaceleración de la gran dinámica inversora que hasta hace pocos años presentaba el sector hotelero e inmobiliario en el quinto municipio. Esto ha impactado al eje Rosarito-Ensenada, cuya tasa de ocupación empezó a descender a partir del 2008 hasta llegar a treinta por ciento, lo cual no se había visto desde hace quince años.

¹De acuerdo a la entrevista al presidente de la Asociación de Hoteles y Moteles de Tijuana, Baja California.

Tijuana –el municipio que se encuentra geográficamente menos articulado con el COCOTREN-, ha sido el menos afectado en cuanto a la lentitud con la que marcha la actividad hotelera. Sigue manteniendo tasas de ocupación que se encuentran en al menos 40 por ciento en promedio, pero son bajas si consideramos que durante el periodo 2004-2007 había alcanzado niveles de ocupación hotelera de 60 por ciento. En tan sólo tres años (2007-2009) se desplomaron en veinte puntos porcentuales. Entre 2009 y 2010, la tasa de ocupación de Tijuana pasó de 39.8 a 43.6, un diferencial de casi cuatro puntos porcentuales que muestra una recuperación significativa.

En una situación intermedia se encuentra Ensenada. Al igual que los otros dos municipios, logró mantener hasta el 2007 una tasa de ocupación hotelera que no se encontraba muy por debajo de la alcanzada durante 1999-2006. Este municipio pierde 15 por ciento de ocupación hotelera en tres años, al pasar esta de 50 por ciento en el 2006 a 33 por ciento en el 2009. En el 2010, la tasa de ocupación hotelera de Ensenada fue de 37.5 por ciento, lo cual muestra una variación positiva de cinco por ciento si se le compara con la de 2009, la cual es significativa y coloca a Ensenada en el primer lugar en la entidad, en cuanto a recuperación de su ramo hotelero.

Sin duda, el punto de quiebre para los municipios del COCOTREN en cuanto a actividad hotelera fue 2007, y todo parece indicar que es a partir del 2010 en que las ciudades de Tijuana y Ensenada iniciaran la recuperación en tanto que Rosarito, habrá de esperar todavía el 2011 para que mejores sus indicadores en el ramo hotelero.

Detalle sobre la situación actual de la actividad hotelera

Dada su importancia, y con el objeto de detallar la situación actual por la que atraviesa la actividad hotelera que se desarrolla en el COCOTREN, se aplicó un cuestionario a una muestra estratificada aleatoria de 20 hoteles, que representan el 35 por ciento de los 55 que se tienen identificados en el corredor. Se cuidó que la muestra fuera lo más representativa posible por tamaño, categoría y zona de ubicación en el COCOTREN (ver anexo metodológico para mayor detalle).

Se aplicó un cuestionario semi estructurado, dirigido a gerentes o administradores principales de los establecimientos, con conocimiento sobre el desempeño económico del hotel en los últimos cinco años. Las cuestiones que se valoraron en el cuestionario, fue desempeño económico, potencial y expectativas de los entrevistados. Aquí se presentan parte de los resultados obtenidos, en cuanto a desempeño económico.

El ochenta y cinco por ciento de los hoteles entrevistados se fundaron durante los noventa o incluso en fechas anteriores. Solamente el 15 por ciento iniciaron operaciones después del 2000. Se trata de establecimientos que han alcanzado relativa madurez, de capital predominantemente nacional y con capacidad para ofertar servicios relativamente integrados que incorporan tanto el hospedaje, como los servicios de restaurante y la renta de salones para eventos sociales. Sin embargo, subsiste un 35 por ciento que se dedica fundamentalmente al servicio de hospedaje, sin servicios complementarios.

En este caso, la mayor parte de los establecimientos son de una y hasta dos estrellas, que ocupan a menos de 10 empleados y a los que se debe poner atención para que mejoren su competitividad. Representan cerca del 30 por ciento de los hoteles ubicados en el COCOTREN.

El grueso de los hoteles —el 65 por ciento—, emplea a menos de 50 trabajadores por lo que puede clasificarse, como un ramo en el que domina la empresa pequeña y mediana. Solamente el 35 por ciento de los hoteles del COCOTREN genera más de 50 empleos. No obstante, la distribución del trabajo empleado por grado de calificación se encuentra relativamente equilibrada: la mitad es considerado poco calificado, el 32 por ciento se ubica en posiciones que requieren un nivel educativo relativamente alto, y el 18 por ciento restante se considera personal administrativo con calificación media.

En cuanto al desempeño económico observado en los últimos años, se observa que entre las empresas visitadas, la totalidad manifestó que entre 2007 y 2010 tanto sus ingresos como su capacidad para generar empleos disminuyó. La contracción promedio en cuanto a ingresos se estima de manera muy conservadora en 20 por ciento, y en relación a empleos en solamente 15 puntos porcentuales. Esta situación ha derivado en una sub utilización significativa de la capacidad instalada que resulta común para el 90 por ciento de los entrevistados, lo cual ha ocasiona un incremento de los costos fijos y márgenes de utilidad más reducidos.

De hecho, para agosto del 2010 solamente el 10 por ciento de los entrevistados manifestó, que el hotel obtenía cierto margen de utilidad. Poco más de la mitad —el 55 por ciento—, considera que opera en condiciones de equilibrio (sin ganancias ni pérdidas), y el 35 por ciento restante aseguró que estaba trabajando con pérdidas netas. La evaluación sobre desempeño en el 2010 se vuelve más crítica, si consideramos que el 85 por ciento de los entrevistados, considera que los beneficios que están obteniendo pueden considerarse entre malos y regulares, si se les compara con los que obtenían hace tres años. Solamente el 15 por ciento de los hoteles visitados, valora como excelentes las utilidades que obtuvieron en el 2010.

La crisis económica internacional y la imagen negativa de la región en cuanto a los niveles de seguridad prevalecientes, son los dos principales factores que mencionaron los entrevistados, como causas del declive de la actividad hotelera en el corredor durante 2007-2010. El 45 por ciento considera que el problema de la inseguridad es el principal factor, el 40 por ciento el periodo recesivo, un diez por ciento adicional, considera que el problema se origina en la aplicación de políticas públicas erróneas y solamente el cinco por ciento a factores internos a las empresas. Otros factores que también fueron mencionados, fue la pérdida de atractivo turístico de la costa, el incremento de la competencia y la falta de infraestructura turística en la región.

Pudo constatar, que el descenso en la afluencia turística de los últimos años, ha provocado una recomposición del mercado que históricamente atendían los hoteles que se ubican en el COCOTREN. En el 2007 por ejemplo, el 57 por ciento de los clientes que pernoctaban en los hoteles eran de origen extranjero, para el 2009 dicha proporción se redujo a 36 por ciento. Actualmente, los clientes

foráneos proceden en un 96 por ciento de Estados Unidos, y de estos, el ochenta por ciento reside en California. En este sentido, el radio de influencia internacional de la actividad hotelera del corredor depende de la cercanía regional con vecino estadounidense y también de la proximidad cultural. Sobre este último punto, resalta el hecho de que el 70 por ciento de los clientes estadounidenses que reciben los hoteles del corredor, son de origen hispano. Este es un nicho de mercado, que no siempre se identifica con claridad y al que habría que atender en forma más focalizada.

En el 2009 el posicionamiento de la hotelería en el mercado nacional, también fue marcadamente regional: el 79 por ciento de los clientes nacionales residían en algún municipio de Baja California, y solamente el 21 por ciento procedía de otro Estado del país, principalmente de Sonora y Baja California Sur. Esta evidencia indica, que el COCOTREN requiere una proyección nacional más fuerte como destino turístico, más allá de los entornos regionales y transfronterizos de los que tradicionalmente ha dependido como economía.

A pesar de que la crisis internacional afectó negativamente a una amplia gama de actividades del corredor, en el caso de la hotelería se evidencian signos aún más preocupantes debido a su alta dependencia del turismo internacional. No obstante, las expectativas del empresariado del ramo resultan ser muy optimista. El ochenta por ciento percibe que esta fase es transitoria y que en los próximos tres años sus negocios mejorarán. Poco más de la mitad de ellos (el 55 por ciento), planean destinar inversiones a la mejora del establecimiento o al desarrollo de actividades vinculadas con la hotelería. En este sentido, el empuje empresarial se ha mantenido pese al periodo recesivo, y es quizá uno de los factores que deberán aprovecharse a futuro.

Cinematografía y otros servicios de esparcimiento

Industria Fílmica

La industria fílmica es una de las actividades más emblemáticas que distingue al corredor costero, la cual adquiere especial auge a mediados de 1996, con la apertura de los *Fox-Baja Film Studios* cuyo propósito inicial fue el lanzamiento de la película *Titanic* en 1997. Para ello se construyó un set de estudio submarino de 200 por 700 metros que se identifica hasta el día de hoy, como uno de los más grandes del mundo.

Desde entonces, esta industria no solamente ha adquirido importancia en términos de la derrama económica que genera, sino también como plataforma de promoción turística del Estado, en particular del municipio de Rosarito.

Hasta antes del 2002, las estadísticas disponibles no permiten realizar un cálculo confiable de la importancia e impacto económico de esta actividad en el Estado. A partir de ese año, la recién creada Comisión Estatal de Filmaciones, registra en forma relativamente sistemática una estimación de la derrama estatal que genera esta industria, por concepto de hospedaje, alimentación, telefonía, renta de equipo, vehículos y otros servicios. A estos registros, le anteceden las primeras estimaciones

realizadas por la Secretaría de Turismo del Estado, en cuanto a la aportación económica del ramo fílmico al PIB estatal. En la Tabla 2.65. se presenta un resumen de las estadísticas disponibles que aportan ambas instituciones.

TABLA 2.65. IMPACTO DE LA INDUSTRIA FÍLMICA EN BAJA CALIFORNIA, 1997-2008.

AÑO	PROYECTOS	NOCHES DE HOTEL	EMPLEO	DERRAMA ECONÓMICA (MILLONES DE DLS.)
1997 *	-	85,746	3821	45,524,652
1998 *	-	47,546	6203	83,234,973
1999	-	8,041	545	6,617,801
2002	44	45,571	810	38,799,800
2003	52	4,627	687	8,841,000
2004	60	5,441	384	8,120,000
2005	64	15,303	843	9,575,000
2006	68	6,232	461	10,330,000
2007	86	777	1395	7,111,221
2008	80	1,229	1059	3,697,800
2009	67	1,469	839	1,386,902

Fuente: Comisión Fílmica del Estado y Secretaría de Turismo del Estado.

(*) Estimaciones, con base en estudios previos de la Secretaría de Turismo Estatal.

En general, puede afirmarse que después de las grandes filmaciones que se lograron atraer a finales de los noventas y hasta principios de la presente década, a partir del 2003 la derrama económica de esta industria ha tendido a reducirse, pasando de los 40 a los 80 millones de dólares que llegó a generar para la región durante el periodo 1997-2002, a 7 millones en el 2007, a poco menos de 4 millones de dólares en el 2008 y a menos de un millón y medio en el 2009. La generación de empleos y el número de turistas noche asociadas a la industria fílmica también se han reducido considerablemente, al pasar de casi 4 mil empleos en su mejor momento, a un promedio de mil entre 2007 y 2009.

En los últimos años no se han aprovechado a cabalidad las ventajas competitivas de la región, para atraer inversión vinculada al cine, a la televisión y en general, a los medios masivos. Esto resulta lamentable para un corredor costero que ofrece cercanía con los estudios de Hollywood, desplazamientos mínimos, atractivos paisajísticos invaluables, y características climáticas y marítimas adecuadas.

Se reconoce un potencial enorme en materia de industria fílmica. Durante su mejor periodo la región aprovechó en forma significativa la derrama que dejaron algunas megas producciones. Por ejemplo, en el caso de la película Titanic, se estima que se quedó en Baja California la mitad de los gastos que generó la película por concepto de salarios, servicios y mercancías. En cuanto al empleo generado,

los primeros estudios elaborados por SEDECO, afirman que durante los años comprendidos en el periodo 1997-1999, el empleo local representó en forma respectiva, el 82 por ciento, el 83 y el 54 por ciento, del total de personas que se ocuparon en las producciones que se llevaron a cabo esos tres años. Hay que destacar sin embargo, que una proporción importante del empleo local, se conformó por extras y otro tipo de personal no calificado.

Se trata de una industria “temporal” que requiere de un constante esfuerzo promocional para atraer nuevas producciones, a fin de que se mantengan un flujo de ingresos razonable. No son suficientes las ventajas de localización y los atractivos geográficos para lograrlo, y aunque la competitividad internacional en el ramo se ha intensificado, en lo interno persisten problemas graves que han frenado la actividad. Además de que se requiere mejorar la confianza de los productores, en las autoridades y en el clima de seguridad prevaleciente, urge simplificar los trámites de importación temporal de equipos y reducir sus costos; favorecer condiciones adecuadas para el aprovechamiento de mano de obra calificada de origen local; generar mecanismos fiscales favorables para la industria; y desarrollar de manera integral un programa de fomento y promoción para esta industria, que involucre en forma coordinada a instituciones, empresas y gobierno. Tal y como lo plantea el recién creado clúster cinematográfico de la entidad.

Servicios portuarios en el Corredor

Característica y Funciones de la Infraestructura Portuaria del Corredor

Durante los últimos 15 años el transporte marítimo en el país ha visto mejorar su participación en el total de la carga transportada en 6.8 puntos porcentuales, a costa del transporte carretero y ferroviario, que han experimentado una reducción de 2.5 y 4.4 puntos porcentuales en forma respectiva. De continuar esta tendencia, se estima que la contribución del transporte marítimo pasará de 30.7 por ciento en el 2009 a 37.7 puntos porcentuales en el año 2030, lo cual obligará a ampliar la actual capacidad instalada del sistema portuario nacional en cuanto al manejo de carga, la cual asciende a 265.2 millones de toneladas (ver SCT, 2008).

De los 114 puertos y terminales habilitadas que conforman el sistema portuario nacional, 56 se encuentran en el Pacífico, entre ellos los tres que se ubican en el COCOTREN: i) el de Rosarito, cuya función principal es la de proporcionar sustento logístico a las operaciones de los buques de PEMEX, cumpliendo de esta forma un papel estratégico por concentrar la totalidad de la carga portuaria relacionada con los combustibles derivados del petróleo y otros refinados que se requieren en el Estado; ii) el de Ensenada, que es el más importante de la entidad, da cuenta del total de movimiento de pasajeros en cruceros y del 55 por ciento del movimiento de carga;² y finalmente, el del Sauzal, que contribuye a las actividades pesqueras, y aporta el dos por ciento de la carga total. Además, se dispone de una terminal habilitada para la recepción y entrega de gas natural licuado y una terminal

² El volumen de carga maniobrada en el Puerto de Ensenada representa hasta el 95 por ciento del total si no se contabilizara la carga de petróleo y derivados que se reciben en el Puerto de Rosarito.

de recepción de Gas L. P. que se encuentra en proceso de construcción ubicadas en el centro energético La Jovita.

El Puerto de Ensenada se encuentra inmerso en el polígono del COCOTREN y se ubica en la zona de mayor dinámica comercial de la ciudad de Ensenada. Previo al embargo atunero, era reconocido por su liderazgo nacional en cuanto al manejo y transporte de atún, sardina y anchoveta, al menos hasta 1980. Después de este año y como resultado del embargo, la flota pesquera se trasladó a otros puertos y se cerraron algunas plantas y procesadoras de productos pesqueros, perjudicando las cadenas productivas en la localidad. Durante varios años se mantuvo rezagado tecnológicamente, enfrentaba problemas de azolve que impedía el arribo de buques de alto calado y no disponía de suficientes grúas para el manejo y transporte de contenedores. A partir de 1995, se realizaron inversiones tendientes a ampliar la capacidad de maniobra en el puerto y se desarrolló capacidad para recibir buques de hasta de quinta generación.

Actualmente el puerto se destaca por un intenso movimiento de contenedores y cruceros, es considerado como puerto de vocación múltiple por integrar cinco cadenas productivas: astilleros, carga y contenedores, gráneles minerales, pesca, y turismo (API, 2006). El puerto ha pasado por periodos de reestructuración y diversificación de los servicios que ofrece, lo cual se ha estimulado tanto por las modificaciones al marco jurídico que lo regula, como por el contexto económico global. Como parte de este proceso, en 1994 se crea la Administración Portuaria Integral³ (API), con el objetivo de que sea una sociedad solvente y autofinanciable, salvo en aquellos casos en los cuales se requiere aportación gubernamental para desarrollos que están dentro de los diferentes planes nacionales de desarrollo y modernización portuaria.

La importancia del Puerto de Ensenada como agente de generación de empleos directos y derrama económica puede valorarse como modesta. En el 2010 generó una derrama por concepto de gasto corriente y mantenimiento de inmuebles de 140 millones de pesos (API, Programa Maestro 2006-2011). En cuanto a su contribución laboral, se estima que la administración y operación de la infraestructura del puerto genera cerca de tres mil empleos directos,⁴ y varios cientos de indirectos que requerirían estimarse.

La relevancia del puerto radica sobre todo, en sus efectos multiplicadores y en los servicios estratégicos que proporciona. En la actualidad, es el único puerto de altura de Baja California, y en este sentido cumple un papel estratégico no sólo para el corredor costero y la pesca, sino también como pieza central de la red logística estatal, nacional e internacional, de todas las actividades económicas que se desarrollan en la entidad. En particular, cumple un rol importante para el fomento de las actividades turísticas, industriales, mineras, y comerciales. A su alrededor se han

³ Ver Gobierno Federal, Art 41 de la Ley de Puertos, Diario Oficial de la Federación, 19 de Julio 1993. También, el capítulo siete del Reglamento de Ley de Puertos.

⁴ Información proporcionada a través de una entrevista, a un funcionario de la Dirección General de la Administración Portuaria Integral de Ensenada (API), durante Octubre del 2010.

desarrollado además diversos servicios, destacando cinco compañías vinculadas a los astilleros, prestadores de servicios turísticos, y servicios aduanales.

Cuenta con un área de influencia o “hinterland” que abarca los Estados de Baja California Sur, Sonora, Sinaloa y Chihuahua en México, además tiene influencia en los Estados de Arizona y Sur de California en Estados Unidos de América. Por tierra, está conectado en forma cercana mediante tres vías terrestres nacionales con ciudades importantes de Estados Unidos.

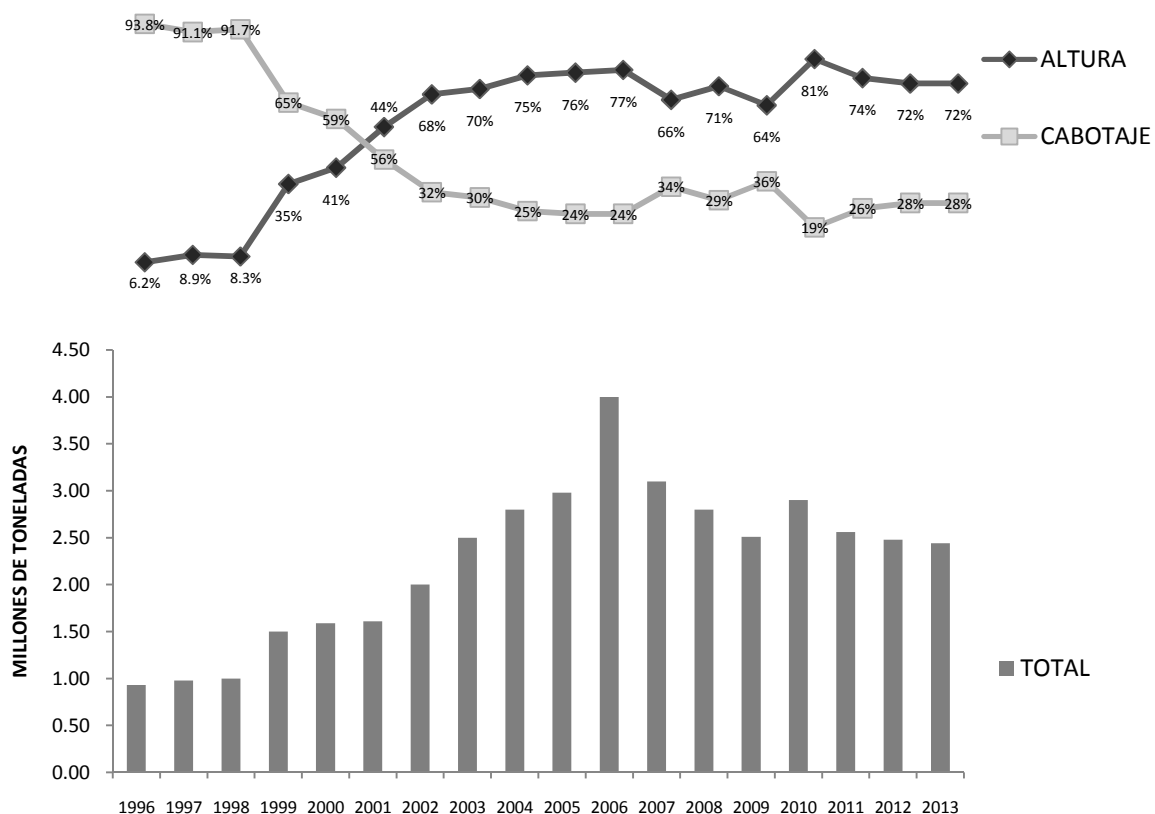
El transporte y movimiento de carga procedente del puerto, se traslada a través de la Autopista Tijuana-Ensenada, y de las carreteras federales Tijuana-Ensenada y Tecate-Ensenada. En su radio de influencia más cercano, se enlaza por vía terrestre a San Diego y Los Ángeles que se ubican a menos de 400 kilómetros; y a Tucson, Yuma y Phoenix que se localizan a menos de 800 kilómetros del puerto. El área de influencia del exterior al puerto (*foreland*) comprende conexiones con 64 puertos en 28 países con los cuales mantiene un flujo comercial destacado, sobre todo con países asiáticos como Japón, Corea, China, Hong Kong, Malasia, Tailandia, Vietnam, Indonesia y Taiwán (Administración Portuaria Integral de Ensenada, Programa Maestro de Desarrollo Portuario 2006-2011).

Pese al desarrollo que el puerto presenta, se prevé que en los próximos años su infraestructura resulte insuficiente para atender un crecimiento moderado agresivo de la demanda que atiende. De hecho, a mediados del 2005, fue considerado a nivel nacional como un puerto en riesgo interno, esta clasificación obliga a revalorar la posición competitiva que habrá de jugar el puerto, para aprovechar los mayores flujos de carga previstos. Para ello deben revisarse tanto sus ventajas, como los factores que limitan la expansión de la capacidad del puerto de Ensenada. Entre estos últimos, destacan sus todavía deficientes enlaces terrestres carreteros y ferroviarios con los centros de producción y consumo del Estado, y el hecho de que su espacio físico para crecer es sumamente limitado, ya que sus instalaciones se encuentran en medio de la mancha urbana (API, 2006).

Tendencias de la Actividad Portuaria en el Corredor

Visto en el largo plazo y según los informes estadísticos que publica la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y la API, el volumen de carga total que se maneja en el puerto de Ensenada experimentó un crecimiento vigoroso y ascendente de 1996 a 2006, periodo en el que alcanzaron su mayor auge. En ese periodo, el movimiento de carga que manejó el Puerto se multiplicó 3.6 veces: de manejar solamente 716 mil toneladas, para el 2006 este volumen era de 2.6 millones (Grafica 2.35).

En tan sólo diez años, la presión que en lo anterior ha ejercido sobre la infraestructura disponible del puerto ha sido enorme. En el 2001 —en plena fase recesiva estadounidense—, el tráfico de altura que se movía en el puerto alcanza por primera vez al de cabotaje, con lo cual re posiciona su enfoque competitivo internacional en una categoría superior. En consistencia con esta evolución, durante 2004-2005 se recibieron recursos extraordinarios de la federación para el fortalecimiento de la infraestructura del puerto y empezó a perfilarse una planeación estratégica para su desarrollo futuro, con miras a desahogar la presión que experimentaba el mismo.



Fuente: Con base en estadísticas proporcionadas por la Administración Portuaria Integral de Ensenada, 2009

GRAFICA 2.35. FLUJO DE MOVIMIENTO ANUAL DE CARGA EN EL PUERTO DE ENSENADA, DIFERENCIADO POR TIPO DE TRÁFICO DE 1996-2009 (EN PORCENTAJES, CONTRIBUCIÓN RELATIVA A LA CARGA TOTAL).

Los planes de reconfiguración del puerto se han retrasado hasta cierto punto, debido al declive en cuanto a los volúmenes de movimiento de carga que experimentó durante el periodo 2006-2009, en que dejaron de movilizarse en promedio, cerca de un millón de toneladas menos por año. Sin embargo, a partir del 2010 el Puerto empieza a recuperar su intensa actividad y además, su posicionamiento como puerto de altura se ha fortalecido: por primera vez desde 1996, la contribución del tráfico de altura en el flujo de carga total, alcanza poco más del ochenta por ciento.

El repunte durante la primera mitad de la década de la actividad portuaria de Ensenada, se atribuye no sólo a las adecuaciones técnicas del puerto y a la expansión de su capacidad de manejo de carga (grúas, áreas de almacenaje, dragado y terminales especializadas), sino también, a la intensificación de la actividad comercial de Baja California con otros países, particularmente con Estados Unidos, China y Japón. Además de que durante ese periodo, se observó un agotamiento de la capacidad de los puertos alternos de la costa Oeste de Estados Unidos, como es el caso de Long Beach.

El Puerto de Ensenada juega un rol estratégico en el comercio de minerales a granel procedentes de diversos puntos de la entidad. En el 2000 el ochenta por ciento del volumen de carga movilizada por el puerto correspondía a este tipo de producto. A lo largo de la década esta participación descendió gradualmente, hasta llegar a 36 por ciento en el 2010.

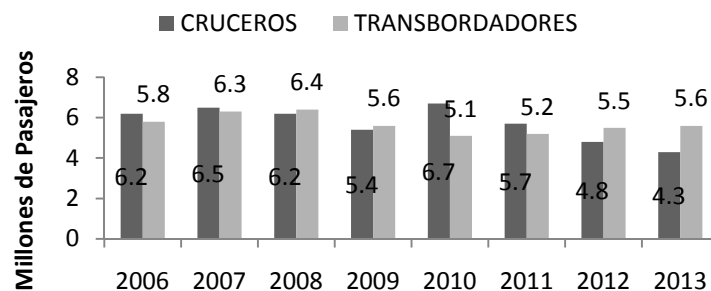
A diferencia de la carga a granel, durante el periodo 2000-2010 se observó un crecimiento del movimiento de carga contenerizada, que la volvió proporcionalmente la más importante: de representar en el 2000 solamente el diez por ciento de la carga total movilizada en el puerto, para el 2010 se manejaban poco más de cien mil contenedores que representaban casi la mitad de la carga total (45 por ciento). El movimiento de contenedores por el puerto presentó durante la década mencionada, una tasa media de crecimiento anual (TMCA) de 13.5 por ciento, en tanto que la de granel de origen mineral se contrajo a un ritmo de 6.7 por ciento por año. Pese a su mayor estabilidad en la década, durante el periodo 2006-2010, se presentó un ligero descenso en cuanto al ritmo en que venía creciendo la carga contenerizada: de 123 mil TEUS que se movilizaban en el 2006, en el 2010 la cifra bajó a 101 mil, esto es, 17 por ciento menos, , incrementándose en 2013 la cifra a 136 mil TEUS, el movimiento de la carga total para este año fue de 2,442,639 toneladas.

En materia de comercio exterior, durante el período 2004-2009 el puerto presentó un saldo favorable: ya que el volumen de la carga exportada superó en todo ese periodo a la importada. Sin embargo, este diferencial se fue reduciendo paulatinamente, de manera que para el 2010, la carga importada llegó a superar en un 36 por ciento al volumen total de la carga para exportación. El puerto se ha vuelto en este sentido deficitario. Este cambio en la orientación del comercio exterior del puerto, se encuentra seguramente asociado al periodo recesivo por el que atraviesan las actividades portuarias del país en general, y en este sentido, debe verse como una fase de transición y no como una tendencia estructural. Frente a lo anterior y ante la perspectiva de recuperación portuaria, la administración del puerto deberá seguir innovando y mejorando la infraestructura, ya

que el entorno competitivo de la industria portuaria y marítima internacional tenderá a intensificarse nuevamente.

Flujo de Cruceros y Pasajeros

El arribo de cruceros turísticos en el país ha alcanzado un importante desarrollo en los últimos 15 años, el cual ha ido acorde con el crecimiento de la industria a nivel global, pues en promedio, de 1980 al 2006 el movimiento de pasajeros vía cruceros creció en promedio, 8.2 por ciento (BREA, 2007). Hasta el 2005 la demanda de los puertos mexicanos había experimentado un crecimiento constante que ubicó a México entre los líderes mundiales. De 1996 a 2005, el flujo de pasajeros por los puertos mexicanos pasó de 2 mil millones a 6.5 millones de pasajeros en cruceros (SCT), lo anterior se tradujo en una considerable derrama económica que pasó de 200 millones de dólares en el 2000 a 487 en el 2007 (BREA, 2008). A partir de este último año, esta industria ha presentado un descenso continuo, en el 2009 por ejemplo, se reportaron 17 por ciento menos pasajeros en cruceros que en el 2005. El número de arribos también se contrajo en casi una cuarta parte en ese periodo, en 2010 presentó una mejoría en el flujo de pasajeros de 6.7 millones , volviendo a disminuir en el periodo de 2011 al 2013 reportando 4.3 millones de pasajeros.

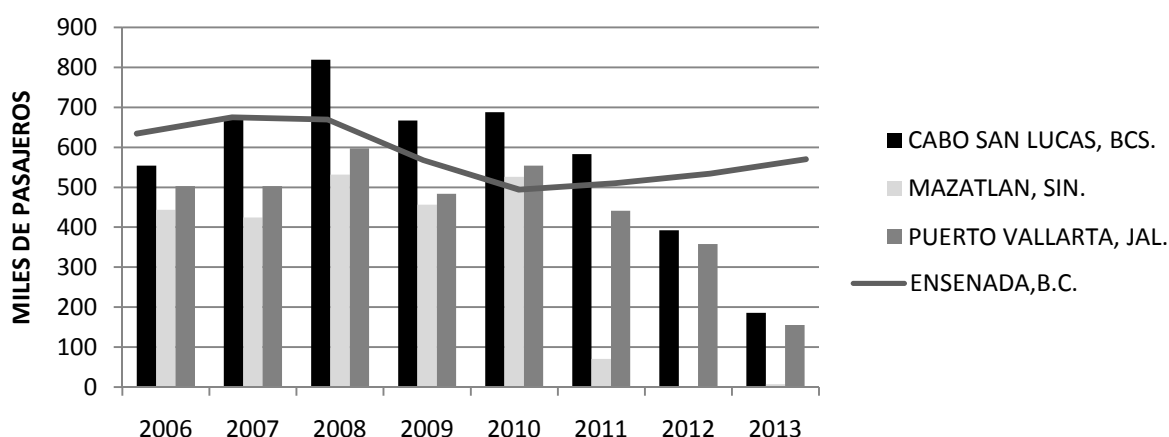


GRAFICA 2.36. SERIE HISTORICA DEL MOVIMIENTO DE PASAJEROS

El descenso en cuanto a pasajeros atendidos, es una situación que ha afectado por igual a los principales puertos mexicanos del Océano Pacífico. Puede verse en la Gráfica 2.36., que aunque el puerto de Ensenada sigue ocupando el segundo lugar en esta zona en cuanto a captación de pasajeros de cruceros, a partir del 2008 se observa un claro declive del puerto ensenadense que ha tendido a ampliar la distancia que lo separa con su principal competidor: el puerto de Cabo San Lucas. En el 2009 el puerto de Ensenada captó más de cien mil pasajeros menos que en el 2007.

No obstante, el puerto de Ensenada sigue siendo valorado como un destino competitivo a nivel nacional con potencial para seguir atrayendo grandes compañías navieras internacionales, por ello se mantuvo desde 2009 al 2013 con una captación de 489 mil pasajeros representando un 5.9 por ciento de captación en los puertos mexicanos del Océano Pacífico. Para lograrlo, se deben atender

tanto factores externos como internos que han frenado su desarrollo. En lo interno, se han implementado políticas que no siempre favorecen la actividad de cruceros. Tal es el caso del impuesto de derecho no inmigrante (DNI) por pasajero que aunque fue postergado en varias ocasiones⁵, finalmente contribuyó a que varias compañías navieras anunciaran su retiro de varios puertos de México, entre ellos de Ensenada⁶. Además de las percepciones negativas sobre los niveles de seguridad, otros factores que han contribuido a la disminución de la actividad de cruceros en Ensenada han sido, los costos crecientes de los combustibles que llegan a representar hasta el 15 por ciento de los gastos de operación de las navieras, la aparición de puertos emergentes, y por supuesto, la alta susceptibilidad del puerto ensenadense a las fluctuaciones económicas en los Estados Unidos debido a su cercanía geográfica.



Fuente: Informes Estadísticos Mensuales de Movimiento de buques, cargas y pasajeros, SCT varios años.

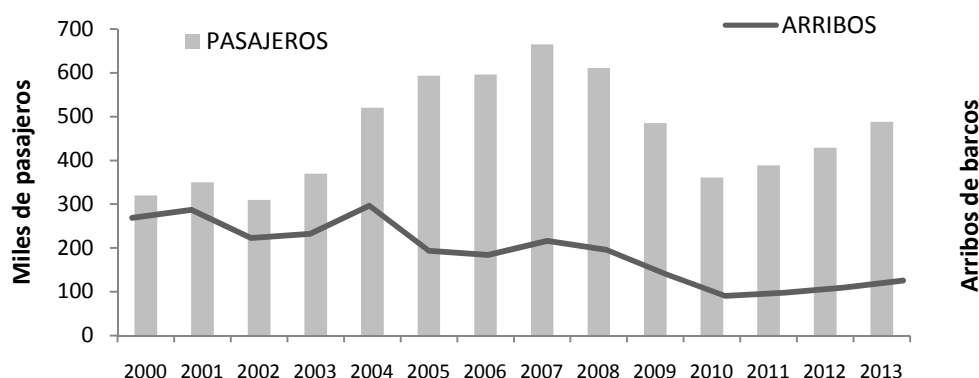
GRAFICA 2.36. PASAJEROS EN CRUCEROS EN PUERTOS MEXICANOS DEL OCÉANO PACÍFICO.

Una de las vías para fomentar el arribo de cruceros, es promoviendo la reducción de sus costos de operación en México. Esta es una cuestión central, si toma en cuenta que según un estudio de la *Florida Caribbean Cruise Association (FCCA)*, entre los diez puertos más caros que hay en el Caribe y la Costa del Océano Pacífico, seis son mexicanos y entre ellos el Puerto de Ensenada se ubica como el más caro de los diez (FCCA, 2008). Esta cuestión debe atenderse, poniendo en la balanza los ingresos que deja de percibir Baja California al no disponer de un puerto que ofrezca costos competitivos a las navieras. Durante el periodo 2006-2007 por ejemplo, un estudio elaborado por el *Bussines Research*

⁵El 30 de septiembre de 2008 el Ejecutivo volvió a postergar el cobro del DNI, esta vez, hasta enero del 2009, lo cual fue publicado en el Diario Oficial de la Federación (DOF, Sept. 30 del 2008). Este pago está estipulado en la Ley Federal de Derechos aprobado el 13 de noviembre de 2008 y establece que las embarcaciones marítimas comerciales que arriben a los puertos del país deberán pagar 25 pesos por cada persona a bordo. Ver: <http://www.sipse.com/noticias/7559-proponen-exentar-impuesto-crucristas.html>

⁶Durante el 2008 las navieras Royal Caribbean y Carnival anunciaron el retiro de sus barcos del Puerto de Ensenada, argumentando un incremento en los costos entre los que se encuentran, el impuesto de no migrante. Véase: Semanario ZETA, Núm. 1769, Febrero del 2008.

and Economic Advisors (BREA), determinó que Ensenada captó cerca de 53 millones de dólares por concepto de turismo de cruceros. En promedio, los pasajeros que arribaron durante ese periodo gastaron 136.8 dólares en la ciudad, lo cual generó más de mil empleos en forma directa e indirecta. Se estima que la reducción en cuanto al número de pasajeros en cruceros, ocasionó que la ciudad dejara de percibir en el 2009 cerca de 25.8 millones de dólares.



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la Secretaría de Turismo del Estado, Departamento de Planeación y estadística, Ensenada, Baja California y de los Informes Estadísticos Mensual Movimiento de buques, cargas y pasajeros. SCT varios años.

GRAFICA 2.37. ARRIBO DE BARCOS Y PASAJEROS EN EL PUERTO DE ENSENADA, B. C. MÉXICO.

El atraque de cruceros y el movimiento de pasajeros, también presentan una tendencia a la baja en el puerto de Ensenada. En el 2007 el puerto llegó a registrar cerca de 400 mil arribos de barcos de pasajeros, para el 2009 dicha cantidad se había reducido a menos de 300 mil (Gráfica 2.37). En 2013 el puerto registró 194 mil arribos al puerto. El impacto desfavorable que esto ha tenido sobre el turismo, y en particular para la actividad hotelera y restaurantera del COCOTREN, es una cuestión que sin duda merece ser atendida.

La estrategia de desarrollo portuario para el COCOTREN, debe verse como parte de las actividades clave que se requieren para el fortalecimiento de la logística que demandan las actividades económicas de todo el Estado, sobre todo para las industriales y turísticas. Para ello deberá ampliarse la conectividad terrestre y marítima del puerto, e impulsar una estrategia que permita fortalecer su vinculación con las principales redes logísticas y de transporte del mundo. Se requiere sin duda fortalecer su organización institucional para que adquiriera más autonomía y rentabilidad, de manera que pueda responder eficazmente a los retos de un mercado global que resulta cada vez más complejo atender.

3.- DIAGNOSTICO-PRONOSTICO INTEGRADO

3.1. TENDENCIAS URBANO-REGIONALES

Entre el año 2000 y el 2010 la superficie ocupada del corredor registró un crecimiento de aproximadamente 2,700 hectáreas, es decir un 90% más del crecimiento registrado en el periodo anterior, lo que significó un crecimiento anual promedio de 270 hectáreas; la absorción de áreas naturales se incrementó en casi 2.5 puntos porcentuales.

Considerando las políticas del Programa del COCTREN aprobado, un 4% (104 hectáreas) se ocuparon con usos diferentes a los asignados, un 11% de la ocupación observada en el período 2000-2010 está respaldada por el proceso formal de autorización de acciones de urbanización. La superficie ocupada que no ha sido autorizada es de aproximadamente 2,300 hectáreas y está distribuida en todas las zonas, destacando un 54% fuera del centro de población de Rosarito y un 30% en el centro de población de Rosarito. Alrededor de 1,030 hectáreas de la ocupación en el periodo se dieron en propiedad ejidal, la cual en su mayoría corresponde a ocupación no autorizada. La tipología de uso del suelo de ésta ocupación es predominantemente de fraccionamientos turísticos con bajo nivel de ocupación.

El número de ocupantes en la ZOFEMAT se incrementó en un 43%, sin embargo, destaca que en el 2010 el 33% de los registros aparecen como no especificados, lo anterior, sumado a que un 81% corresponde a registros irregulares, evidencia el rezago que presenta la administración de la zona federal marítimo terrestre.

En el proceso de ocupación observado en el corredor en el período 2000-2010, destaca que el uso turístico tuvo un repunte significativo comparado con los años de 1990 al 2000; de representar un 12.7% del crecimiento hace dos décadas, en los últimos 10 años constituyó el 122.7% de la ocupación en el período. Gran parte de esta ocupación corresponde a fraccionamientos turísticos que actualmente presentan un bajo nivel de ocupación, localizados entre el centro de población de Playas de Rosarito y La Misión. Este fenómeno apunta a la conveniencia de formular políticas para promover otras actividades que impulsen la dinámica económica del COCTREN.

En materia de urbanización e infraestructura se destaca la mejora en la calidad de los servicios en las cabeceras municipales, no así en las localidades suburbanas que aún adolecen de drenaje sanitario y pavimentación; la dotación de agua potable ha sido una preocupación constante de la administración pública, por lo que se han desarrollado importantes obras a nivel estatal para el suministro de agua en las localidades del corredor. Previendo las necesidades futuras, se contempla la construcción de plantas desalinizadoras que vendrán a asegurar la dotación de agua para el futuro crecimiento en el corredor. Sigue presente los riesgos ambientales que genera la disposición de aguas residuales a lo largo de la costa ante la insuficiencia de los sistemas de recolección y tratamiento de aguas negras y la falta de vigilancia de los sistemas particulares de tratamiento.

El corredor sigue funcionando gracias a la accesibilidad de las carreteras federales Tijuana-Ensenada, de cuota y libre; sin embargo, en comparación con el año 2005 en el que la carretera escénica ocupaba el lugar número 16 a nivel nacional, para el 2008 ya no aparece dentro de las autopistas de cuota con mayor aforo vehicular. Algunas razones que se pueden argumentar para esta situación tendrían que ver con la recesión en los Estados Unidos y las obras de ampliación en la carretera libre.

Las carreteras libre y de cuota son un factor importante a la atraktividad del corredor costero, los principales problemas observados en la carretera de cuota tienen que ver con la incorporación de vías regionales y falta de mantenimiento, en tanto que en la carretera libre, los problemas principales se relacionan con la falta de señalización e irregularidad en incorporaciones y salidas vehiculares en los entronques con caminos vecinales. A los problemas de circulación por las carreteras se le añade la tardanza que generan los cruces fronterizos como un factor que puede estar provocando la disminución de flujos vehiculares regionales; para contrarrestar este problema, se está implementando proyectos de ampliación de cruces fronterizos y se impulsa la construcción de la Garita Otay II para favorecer la movilidad a ambos lados de la frontera. Agudiza los problemas de las carreteras el deslizamiento del terreno ocurrido en diciembre de 2013 en la carretera escénica en el tramo Salsipuedes-San Miguel, desviándose el tráfico entre Tijuana y Ensenada, la movilidad se ve considerablemente afectada y es necesario evaluar las condiciones del terreno y los proyectos para la reconstrucción de la carretera y de rutas de enlace con la carretera libre.

En el programa anterior (COCOTREN, 2001) se observó que los asentamientos humanos en la zona costera siguen creciendo de una manera desordenada; los desarrollos inmobiliarios costeros autorizados debido a su alta densidad traerán una transformación al paisaje costero y posiblemente al estilo de vida puesto que se prevé más tráfico, contaminación y probablemente pérdida de la calidad escénica natural.

Uno de los problemas que se agudizarán con el crecimiento de la población es la escasez de agua, por la limitación de las fuentes de agua en el COCOTREN, tanto en cantidad como en calidad, debe preverse el aumento de la población turística, que consume en promedio cuatro veces más agua que la local, ocasionando una demanda que los recursos actuales no lograrán cubrir. Para solucionar el problema la instalación de plantas desalinizadoras es una opción para Tijuana (Walleret *et al.*, 2009), sin embargo sus desventajas son el alto costo, los impactos ambientales ocasionados, el ruido generado y el daño al paisaje, las plantas tratadoras de agua residual se perfilan como la mejor opción para el resto de las localidades; es relevante el aprovechamiento de los avances tecnológicos, la generación de la energía para el abatimiento de costos.

El impacto de la recesión económica en Estados Unidos es también una de las causas por la que la afluencia de visitantes en cruceros al puerto de Ensenada ha disminuido; sin embargo, en el corredor se mantiene el desarrollo de la actividad de los puertos de abrigo, mención especial merece el desarrollo turístico La Salina como uno de los detonadores de la actividad turística dentro del corredor. En cuanto al movimiento de carga, se mantienen altas las expectativas de proyectos de ampliación del Puerto del Sauzal y de Ensenada, así como el desarrollo del nuevo puerto de altura en Colonet, por lo que se espera un incremento de la actividad logística en el corredor y otros proyectos estratégicos

como el aeropuerto internacional de Ensenada, así como la consolidación de los centros energéticos en Playas de Rosarito y de La Jovita.

Uno de los mayores atributos del corredor Tijuana-Rosarito-Ensenada es el paisaje natural, complementado con destacables elementos edificados, mayoritariamente de carácter turístico, que en conjunto intentan construir la imagen distintiva de este espacio costero; sin embargo, en algunos tramos, la falta de control en la ocupación urbana enrarece al paisaje natural, enturbia la percepción visual del recorrido y diluye la posibilidad de que el corredor tenga identidad y carácter propio.

Las expectativas de desarrollo en el corredor son numerosas, proyectos de desarrollo regional generarán cambios en la organización y funcionamiento del espacio costero, expandiendo su influencia al interior del territorio. El corredor es uno de los espacios regionales más dinámicos en el estado con relaciones funcionales a nivel regional, estatal y transfronterizo; la actividad económica del Corredor ha pasado de un crecimiento relativamente lento pero constante durante los noventa, a una desaceleración durante el 2001-2002, y finalmente, a un claro declive a partir del 2007. El índice general de actividad económica (IGAE) construido para evaluar la actividad económica del corredor adquiere su punto más alto en el 2007. De acuerdo a este indicador, en el 2009 el nivel de actividad económica alcanzado en el corredor, era similar a lo obtenido en el 2004. Esto es, en el periodo 2007-2009 se presentó un retroceso de cinco años. Algunas de las ramas más afectadas por este declive, han sido: el sector inmobiliario, la actividad hotelera y turística, el movimiento de pasajeros en los puertos, la actividad artesanal, y en menor medida, el comercio en general. Durante el periodo 2006-2009, el aforo vehicular sobre la escénica cayó de 14 millones de vehículos a 10 millones. En el tramo Rosarito-Ensenada, se contrajo de 8 a 6 millones. El número de visitantes que se hospedan en Rosarito y Ensenada, pasó de 2 millones en el 2000 a cerca de 700 mil en el 2008. En el mismo lapso, la ocupación hotelera pasó de poco mas de 50 por ciento a no más de 25 puntos porcentuales en el 2009.

El número de operaciones de bienes raíces en Ensenada y Rosarito, se contrajo en poco más de un treinta por ciento entre el 2008 y el 2009; la cantidad de operaciones de compra venta ha caído al mismo nivel que el alcanzado hace 7 años, casi 6 de cada 10 hoteles entrevistados, aseguran que se encuentran en equilibrio, 3 reportan perdidas, y solamente uno asegura obtener ganancias. En el 2004, el número de turistas extranjeros que se hospedaban en los hoteles del corredor, duplicaba a los huéspedes nacionales, recientemente, la proporción de huéspedes nacionales respecto a extranjeros es prácticamente la misma. En el 2008 la industria fílmica generó una derrama de poco más de 3 millones de dólares, su nivel más bajo desde la fundación de los estudios Fox en 1996; la floricultura del corredor, ha perdido parte de su competitividad frente a Colombia y otros países; no obstante, en Maneadero se revitaliza la producción de algunas hortalizas. La pesca en el Estado ha perdido lugares con relación a otras entidades, ganando espacio, el cultivo en los ranchos atuneros.

En materia económica, el problema de la tenencia de la tierra y la grave escasez de agua, se han constituido en inhibidores estructurales de la inversión; falta un proyecto costero con visión integral, con participación de los tres ayuntamientos, con una política de fomento al turismo y a la inversión, en forma sustentable, regulada, coordinada y con horizonte de largo plazo; es urgente promover fuentes de ingreso y empleo, integradas al desarrollo económico de la entidad, diversificadas en cuanto al tipo

de mercado que atienden (internos y externos), para enfrentar el ciclo económico estadounidense y dotar de mayor autonomía económica al corredor.

El impulso a la zona económica estratégica para el estado es importante para el comercio del Corredor y promover posicionar las actividades regionales como emplazamiento logístico estratégico con alcance internacional. Se hace necesaria la redefinición de las vocaciones productivas del corredor, entre las que destacan el turismo médico y el desarrollo de un cluster logístico multimodal que sustente la producción y al comercio de la entidad. Se requiere ampliar el horizonte de realización de las inversiones inmobiliarias en marcha o proyectadas y eventual modificación de la orientación de sus mercados. La regulación y delimitación de los centros energéticos de Rosarito y La Jovita cumpliendo con la normatividad vigente, permite la adecuada integración urbana de los usos de suelo y apoya se complementen las actividades económicas en función de la aptitud territorial, las vocaciones económicas existentes y potenciales del Corredor. También, es necesaria la modernización y articulación de la red vial con los nodos del triángulo intermunicipal, son acciones prioritarias por su impacto inmediato para favorecer el desarrollo económico regional.

Es necesario lograr el posicionamiento internacional de la economía del corredor, frente a las oportunidades que brinda la cuenca del Pacífico, Asia y la costa Oeste de Estados Unidos; sobre todo, en materia pesquera, portuaria, energética, minera, agrícola, logística-comercial, y turística. Habrá que complementar la economía del Corredor, limitando la dependencia del flujo comercial con Estados Unidos, vinculándola con otras regiones del país.

Es importante divulgar y aplicar el Programa de Ordenamiento Territorial del COCOTREN para que los actores privados y públicos coadyuven a su cumplimiento. Se trata de un programa con falta de recursos, personal y estructura administrativa propia para su operación y seguimiento. Una de sus principales debilidades es que la normatividad no especifica con suficiente detalle qué instancias o dependencias del gobierno estatal o de los gobiernos municipales son las responsables de operar o garantizar que el COCOTREN sea el referente normativo obligado, tanto en el diseño de los proyectos de inversión como en su ejecución.

La implementación del COCOTREN se ha dificultado debido al traslape de áreas de competencia de los tres órdenes de gobierno en la gestión local del desarrollo, que rebasan los alcances del programa, así como a los conflictos de intereses entre la propiedad ejidal y la demanda de suelo del desarrollo inmobiliario en la zona costa. Entre las diversas que enfrenta el Programa, los entrevistados destacan: por un lado, la inseguridad pública, como un problema que no sólo se manifiesta vinculado al crimen organizado sino también a la delincuencia común; y por el otro, la irregularidad en la tenencia de la tierra, lo cual alude a la incertidumbre que hay con respecto la protección de los derechos de propiedad y a la capacidad que pueda tener la autoridad para hacer cumplir la normatividad en materia de ordenamiento territorial y desarrollo urbano. Las capacidades de los gobiernos locales para ofrecer certidumbre jurídica a inversionistas, ciudadanos y operadores de los programas públicos, por igual han influido en las pautas de desarrollo urbano, turístico y ecológico que se han observado en el corredor.

La implementación del COCOTREN se enfrenta a diversos problemas de coordinación institucional. Los gobiernos municipales se enfrentan a múltiples dificultades para operar sus planes de desarrollo urbano y turístico, lo cual margina la importancia de la coordinación entre los tres órdenes de gobierno en las prioridades de la gestión local del desarrollo. A falta de una instancia que favorezca la coordinación efectiva entre los municipios, cada uno se rige por sus propios objetivos, criterios y prioridades. Una situación semejante se manifiesta en las relaciones intergubernamentales de tipo vertical. De esta manera, el análisis de la información sugiere que es necesaria la coordinación entre los poderes federal, estatal y municipal en materia de ordenamiento urbano, turístico y ecológico.

3.2. ESCENARIO DE POBLACION

PROYECCION DE POBLACION

Se elabora la prospectiva de población, considerando la proyección de población de CONAPO¹.

La estimación de crecimiento de localidades urbanas² (Tijuana, Playas de Rosarito, Primo Tapia, El Sauzal y Ensenada) retoma las “Proyecciones de población de localidades seleccionadas, 2010-2030 CONAPO”, e incluye las localidades que CONAPO estima que en cualquier año del periodo de prospectiva alcancen los 2500 habitantes. En el área de estudio CONAPO considera que las localidades Ciudad Morelos y Santa Anita, alcanzarán una población igual o mayor a 2 500 habitantes antes del año 2030. Las proyecciones de población para el resto de las localidades se presentan agrupadas por municipio.

TABLA 3.1. PROYECCIÓN DE LA POBLACIÓN 2014-2030.

	2010	2014	2015	2020	2025	2030	2015	2020	2025	2030
COCOTREN	157,102	168,990	171,550	182,872	192,580	201,014				
CP TIJUANA	62,505	66,153	67,064	71,380	75,282	78,738				
TIJUANA*	57,594	60,048	60,621	63,007	64,530	65,103	1.0%	0.6%	0.4%	0.05%
RURAL	4,911	6,105	6,443	8,373	10,752	13,635	5.5%	5.3%	5.0%	4.8%
CP ROSARITO	41,546	45,635	46,391	49,347	51,531	53,199				
ROSARITO*	37,897	41,153	41,719	43,721	44,893	45,473	1.4%	0.7%	0.4%	0.2%
CD. MORELOS	2,040	2,529	2,636	3,175	3,746	4,360	4.2%	3.6%	3.2%	3.0%
RURAL	1,609	1,953	2,035	2,451	2,892	3,366	4.2%	3.6%	3.2%	3.0%
FUERA CP ROSARITO	11,325	13,615	14,117	16,570	19,075	21,680				
PRIMO TAPIA*	4,921	5,809	5,981	6,772	7,513	8,223	3.0%	2.3%	2.0%	1.7%
SANTA ANITA	1,284	1,592	1,660	1,999	2,358	2,745	4.2%	3.6%	3.2%	3.0%
RURAL	5,120	6,214	6,477	7,800	9,203	10,712	4.2%	3.6%	3.2%	3.0%

¹ http://www.conapo.gob.mx/es/CONAPO/Proyecciones_Datos.

² Se refiere a la población de los AGEs dentro del polígono del COCOTREN.

	2010	2014	2015	2020	2025	2030	2015	2020	2025	2030
FUERA CP ENSENADA	1,632	1,884	1,952	2,314	2,723	3,175	3.6%	3.4%	3.2%	3.0%
CP ENSENADA	40,094	41,702	42,027	43,260	43,969	44,223				
ENSENADA*	28,372	29,335	29,505	29,980	29,914	29,355	0.6%	0.2%	-0.2%	-0.5%
EL SAUZAL*	7,200	7,146	7,114	6,869	6,512	6,072	-0.4%	-0.9%	-1.2%	-1.5%
RURAL	4,522	5,221	5,408	6,412	7,544	8,796	3.6%	3.4%	3.2%	3.0%

* NOTA: Se refiere a la población de los AGEBS dentro del polígono del COCOTREN.

Fuente: CONAPO.

La población del COCOTREN para el año 2014 se estima es 168,990 habitantes, y alcanzará 201,014 para el año 2030; casi 44 mil habitantes más.

El mayor incremento poblacional en el periodo 2010-2030 se tiene en la zona CP Tijuana con más de once mil habitantes, aportado por el crecimiento de las localidades rurales. A nivel localidad que presenta mayor crecimiento es Playas de Rosarito al aumentar la población 7,576 habitantes respecto al año 2010. Destaca el crecimiento de Primo Tapia que aumentará 1.7 veces su tamaño y el de las localidades Cd. Morelos y Santa Anita que lo duplicarán.

La distribución de la población a nivel zona deja ver que la zona CP Tijuana seguirá siendo la que mas concentra población con 39.2% del total. La zona Fuera de CP Rosario aumentará su participación en el corredor al pasar de 7.2% en 2010 a 10.8% en 2030.

3.3. ESTRUCTURA Y DINAMICA URBANO REGIONAL

El sistema de ciudades identificado en el programa regional publicado en 2001, destacaba el tamaño poblacional de las localidades, sus equipamientos, servicios e infraestructura, nivel de especialización y las relaciones de interdependencia entre ellas.

Dado que las relaciones funcionales entre las localidades se dan de manera lineal a través de los ejes carreteros y las rutas de transporte público, la composición del sistema de ciudades al 2010 se sintetiza en cuatro niveles jerárquicos: en el primer orden a la ciudad de Tijuana, en segundo orden las ciudades de Playas de Rosarito y Ensenada, en tercer orden las localidades de Maneadero, La Misión y Primo Tapia, y de cuarto orden las localidades intermedias o puntos importantes de actividad económica como Popotla, Puerto Nuevo, Venustiano Carranza, Punta Banda, La Salina y La Jovita.



FIGURA 3.1. ESTRUCTURA TERRITORIAL ACTUAL.

Tijuana mantiene su papel de centralidad metropolitana y regional, dirigiendo la interacción con Playas de Rosarito y Tecate en el ámbito metropolitano y con San Diego en el plano transfronterizo. El punto de partida del corredor lo sostiene Tijuana a través de sus dos puertos fronterizos que determinan flujos turísticos y de carga desde y hacia el corredor. Rosarito actúa como soporte a las localidades del Municipio, con las cuales forma un corredor hasta La Misión con un carácter suburbano-turístico. Las rutas de transporte suburbano confirman las relaciones de dependencia entre localidades de tercer y segundo orden: Primo Tapia-Playas de Rosarito y La Misión-Ensenada. Finalmente, la ciudad de Ensenada soporta la demanda de servicios urbanos y regionales al sur del corredor, haciendo dependientes de ella a las localidades de Maneadero que a su vez soporta a Punta Banda. Habrá que mencionar que en La Misión, el Corredor se bifurca hacia La Salina y Bajamar, dividiendo el carácter netamente turístico al patrón rural de asentamientos ligados a la carretera libre que se interna en el territorio y se relaciona con el Valle de Guadalupe.

3.4. FORTALEZAS Y DEBILIDADES DEL COCOTREN

A continuación se presenta el análisis **FODA** para puntualizar las implicaciones del desarrollo del corredor que deberán considerarse para la construcción de escenarios y estrategias.

TABLA 3.2. ANALISIS FODA.

AMBIENTAL	
FORTALEZAS	DEBILIDADES
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Biodiversidad. ▪ Oleaje. ▪ Playas. ▪ Clima. ▪ Potencial ecoturístico. ▪ Potencial energético en centros delimitados. ▪ Oferta para usos del suelo diversificados. ▪ Particularidades paisajísticas exclusivas. ▪ Utilización de aguas de reuso. ▪ Conservación de dunas en propiedad federal no concesionada. ▪ Consenso ejidal y copropiedad para áreas de conservación. ▪ Normativa para desarrollo de asentamientos humanos en cauces de ríos y arroyos. ▪ Normativa para certificación de aguas residuales vertidas en cuerpos receptores. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Reducción de cobertura vegetal. ▪ Erosión costera. ▪ Peligrosidad geológica. ▪ Peligrosidad del mar. ▪ Limitadas fuentes de agua. ▪ Posibles impactos ambientales por centros energéticos. ▪ Hábitat y especies amenazadas. ▪ Florecimientos algales. ▪ Perdida del activo paisajístico. ▪ Riesgos hidrometeorológicos en zonas densamente pobladas. ▪ Bajos índices de reforestación y propensión a incendios forestales (i). ▪ Sobre explotación y contaminación de acuíferos. ▪ Dunas comprimidas para usos recreativos (motocicletas y vehículos todo terreno). ▪ Regulación de usos de suelo bajo los tres niveles de gobierno. ▪ Autorización de usos de suelo sin la aprobación correspondiente del manifiestos de impacto ambiental. ▪ Control y vigilancia de la zofemat. ▪ Gestión de usos turísticos en dunas con tenencia ejidal. ▪ Áreas de amortiguamiento para protección de dunas. ▪ Invasión de cauces de ríos y arroyos. ▪ Deficiente manejo integral de la cuenca hidrológica (CNA). ▪ Conflicto de usos agrícola y turístico. ▪ Escasez de áreas verdes en localidades urbanas.

AMBIENTAL	
AMENAZAS	OPORTUNIDADES
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Cambio climático e incrementos de riesgo costero. ▪ Desocupación en desarrollos inmobiliarios. ▪ Desarrollo de cultivos comerciales (hortalizas, flores). ▪ Desarrollo de pastizales para ganadería ▪ Crecimiento de áreas urbanas. ▪ Usos agrícolas y turísticos en laderas y cañadas cubiertas con vegetación nativa. ▪ Indefinición de límites municipales Ensenada-Rosario. ▪ Extracción de materiales en áreas de conservación. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Investigación en áreas de conservación (conabio, 1996). ▪ Desarrollo de bioparques urbanos y suburbanos. ▪ Plantas de tratamiento de aguas residuales. ▪ Conciencia ciudadana por actividades de bajo impacto ambiental. ▪ Oferta de actividades de bajo impacto ambiental (ecoturismo). ▪ Desarrollo y normatividad de actividades eco turísticas. ▪ Desarrollo de fuentes alternas de energía y mayor uso de combustibles limpios. ▪ Información y tecnologías con centros de investigación regionales para estudios del medio ambiente. ▪ Incentivos por el aprovechamiento sustentable de los recursos. ▪ Desalación de agua de mar. ▪ Desarrollo de infraestructura energética y de servicios bajo criterios de sustentabilidad.

URBANO	
FORTALEZAS	DEBILIDADES
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Atributos naturales y paisajísticos. ▪ Accesibilidad carretera, marítima y aérea. ▪ Soporte infraestructural y proyectos de desalación para asegurar la disponibilidad de agua. ▪ Soporte de localidades urbanas y suburbanas ▪ Disponibilidad de suelo apto. ▪ Plantas de recepción, entrega y almacenamiento de gas natural licuado y gas L. P. ▪ Inversión de infraestructura y mantenimiento ▪ Instrumentos de planeación actualizados y reglamentación local ▪ Ampliación de los sistemas de reuso de agua en cabeceras municipales ▪ Trabajos de ampliación y mejoramiento de carreteras. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Crecimiento urbano acelerado e incremento de la demanda de servicios. ▪ Rezago en niveles de urbanización de localidades suburbanas. ▪ Promoción y ocupación irregular del suelo. ▪ Conflictos en la demanda de agua para uso urbano, turístico y agrícola. ▪ Sobreexplotación de acuíferos. ▪ Condiciones de operación deficiente en tramos de carretera libre. ▪ Mezcla de flujos y conflictos viales en estructura vial de cabeceras municipales. ▪ Irregularidad y deterioro de la imagen urbana y del paisaje natural. ▪ Invasión a derechos de vía. ▪ Deficiencias en las bases de datos catastrales de zonas rurales y suburbanas.

URBANO	
<ul style="list-style-type: none"> Mejoramiento del frente de mar en cabeceras municipales. Manejo catastral de zonas costeras en cabeceras municipales. Capacidad energética instalada para el desarrollo de proyectos hidráulicos. 	<ul style="list-style-type: none"> Ocupación irregular de ZOFEMAT y terrenos ejidales. Bajos índices de aguas tratadas. Funcionamiento inadecuado e insuficiencia de rellenos sanitarios. Reservas intraurbanas sin posibilidad de desarrollo por la especulación. Transporte intraurbano. Regulación de campos turísticos en litorales y zonas de conservación. Rezago en sistema de información geográfica para catastro y control urbano. Insuficiente capacidad instalada de generación, transformación, transporte y distribución de energía eléctrica.
AMENAZAS	OPORTUNIDADES
<ul style="list-style-type: none"> Recesión económica que limita la inversión nacional y extranjera en el corredor. Políticas de seguridad que provocan lentitud en cruces fronterizos. Percepción de inseguridad en la frontera que limita la afluencia de visitantes. Competencia por los recursos (naturales y económicos) de nuevos proyectos. Falta de coordinación entre los tres niveles de gobierno para el ordenamiento y la administración del espacio costero. Desarrollo de proyectos portuarios e incremento de los flujos de carga a lo largo del corredor. Uso del agua y energía en los centros urbanos. 	<ul style="list-style-type: none"> Investigación en áreas de conservación (CONABIO, 1996). Integración de grupos de trabajo a nivel regional y transfronterizo para el desarrollo de una visión de desarrollo compartida del espacio costero. Programación de inversión federal y estatal para la ampliación de la infraestructura de soporte al desarrollo urbano y regional. Impulso a regiones económicas adyacentes al corredor. Desarrollo de infraestructuras estatales de largo plazo. Acciones de ampliación y mejoramiento de cruces fronterizos. Financiamiento binacional para infraestructura ambiental. Diversificación de fuentes de abastecimiento de agua. Desarrollo integral en corredores costeros Desarrollo portuario y mercado para el transporte de contenedores. Planeación y gestión de sistemas viales metropolitanos. Mayor inversión en infraestructura energética y de servicios.

SOCIAL	
FORTALEZAS	DEBILIDADES
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Estructura urbana del corredor. ▪ Comunidad residente de extranjeros con arraigo e intereses para consolidación del habitat. ▪ Oferta de usos de suelo para diversas actividades. ▪ Conurbación y metropolización de localidades. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Deterioro del tejido social. ▪ Escasa generación de empleos en nuevas actividades de producción y distribución de energéticos. ▪ Tráfico de estupefacientes. ▪ Temporalidad y baja calificación del empleo turístico. ▪ Escasez de servicios culturales para comunidades extranjeras y población local. ▪ Insuficiencia de cuerpos de vigilancia en centros urbanos y áreas costeras. ▪ Regulación del crecimiento urbano. ▪ Accesos a fraccionamientos, centros urbanos y ZOFEMAT. ▪ Marginación intraurbana en Rosarito, Tijuana, Primo Tapia y El Sauzal. ▪ Marginación rural en Cuatro Milpas, El Descanso, Santa Anita del Mar, Popotla y Puerto Nuevo. ▪ Desarraigo de la población. ▪ Emigración de la zona. ▪ Promoción económica al margen del desarrollo local.
AMENAZAS	OPORTUNIDADES
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Descenso de la inversión por la percepción de inseguridad. ▪ Deterioro de infraestructura turística en fraccionamientos de nueva creación por desocupación de viviendas turísticas. ▪ Alertas de inseguridad en medios de comunicación de México y Estados Unidos. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Dinámica de la zona metropolitana. ▪ Participación de la comunidad extranjera. ▪ Beneficio social de la Inversión en infraestructura energética y servicios. ▪ Instrumentación de programas de seguridad publica metropolitana costera. ▪ Desarrollo de pymes. ▪ Organizaciones de sociedad civil que impulsan la participación ciudadana.

DESARROLLO ECONOMICO	
FORTALEZAS	DEBILIDADES
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Localización fronteriza. ▪ Atractivos paisajísticos. ▪ Lagunas, esteros y bahías con potencial pesquero. ▪ Oferta de 10,000 viviendas turísticas. ▪ Cruces fronterizos. ▪ Infraestructura energética. ▪ Generación de empleo en servicios vinculados con infraestructura portuaria y energética. ▪ Cultivo de flores y hortalizas para mercado metropolitano. ▪ Desarrollo marítimo, puertos de Ensenada, Sauzal, Rosarito, La Salina. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Saturación de inversión inmobiliaria. ▪ Coordinación municipal para integración de zona costera a largo plazo. ▪ Empleos de baja calificación en servicios turísticos. ▪ Descenso de la actividad turística e inmobiliaria ▪ servicios y equipamientos de escala metropolitana. ▪ Baja calidad de servicios e instalaciones hoteleras. ▪ Dependencia de la demanda norteamericana para desarrollo del mercado inmobiliario. ▪ Actividad turística con servicios y proveedores no especializados. ▪ Desarrollo turístico e inmobiliario al margen de la base industrial y de servicios del ámbito local. ▪ Ensamble maquilador y servicios turísticos de bajo valor agregado. ▪ Competitividad de industria y servicios locales. ▪ Infraestructura urbana insuficiente para inversión inmobiliaria alcanzada (accesos, vialidades, centros comerciales, servicios públicos). ▪ Índices elevados de empleo informal. ▪ Descenso de ingresos turísticos y actividad inmobiliaria a niveles de 2004. ▪ Conectividad marítima y terrestre del puerto. ▪ Deficiencias en cruces fronterizos. ▪ Incertidumbre fiscal. ▪ Tenencia de la tierra. ▪ Escasez de agua.
AMENAZAS	OPORTUNIDADES
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Recesión de la economía norteamericana. ▪ Descenso de ingresos en pensionistas norteamericanos. ▪ Seguridad nacional fronteriza en México y EUA. ▪ Costos de energía. ▪ Mayores restricciones al movimiento transfronterizo comercial (mercancías y visitantes). ▪ Mayor complejidad en la coordinación interinstitucional. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Integración al mercado interno metropolitano. ▪ Mercados de la cuenca del pacifico y oeste de E.U.A. (turismo, pesca, infraestructura portuaria, agricultura, turística, logística). ▪ Desarrollo de energías alternas. ▪ Ampliación y reconversión del puerto del sauzal. ▪ Turismo médico, pesca deportiva, turismo de negocios, mercado de convenciones, ecoturismo.

DESAROLLO ECONOMICO

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Afectaciones a actividades turísticas de zonas circunvecinas a centros energéticos. ▪ Infraestructura energética de recepción, regasificación, almacenamiento y envío de gas natural para necesidades ajenas al corredor. | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mayor inversión en infraestructura energética y de servicios. |
|--|---|

INSTITUCIONAL

FORTALEZAS	DEBILIDADES
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Institutos Municipales de Planeación. ▪ Consejo estatal de infraestructura. ▪ Organismos operadores de agua potable. ▪ Arraigo de población en localidades urbanas rurales y fraccionamientos costeros habitacionales. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Debilidad de gobiernos locales frente al esquema de desarrollo de fraccionadores, ejidatarios y autoridades estatales. ▪ Coordinación costera metropolitana. ▪ Coordinación para saneamiento en sistemas ambientales frágiles (dunas, cuerpos de agua y lagunas costeras). ▪ Planeación urbano-regional sin mecanismos financieros. ▪ Control de usos de suelo en zonas costeras (ZOFEMAT, gobierno del estado, gobiernos municipales). ▪ Normatividad de acceso y usos de la zona costera. ▪ Normatividad de imagen urbana y de paisaje. ▪ Profesionalización de funcionarios locales. ▪ Instrumentación de planes y programas de desarrollo urbano y turístico. ▪ Participación ciudadana de centros urbanos, localidades rurales y comunidades de residentes extranjeros en la gestión del corredor. ▪ Administración portuaria integral vinculada al turismo.
AMENAZAS	OPORTUNIDADES
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Legislación y normatividad insuficiente para regular actividades urbanas y económicas. ▪ Falta de coordinación en gestión de política de ordenamiento territorial. ▪ Falta de consensos en vocaciones del corredor y proyectos estratégicos. ▪ Marginación de periferias urbanas. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Desarrollo de instituciones para el corredor. ▪ Consejo ciudadano para gestión del corredor. ▪ Integración de agendas locales en localidades rurales, centros urbanos y fraccionamientos de segundas viviendas. ▪ Sistemas de información geográfica para gestión del corredor.

INSTITUCIONAL

<ul style="list-style-type: none">▪ Conurbación de localidades rurales.▪ Abandono y desocupación de inmuebles costeros.▪ Costos de servicios portuarios para actividades turísticas (retiro de cruceros).▪ Controles de seguridad nacional en México y EUA.	<ul style="list-style-type: none">▪ Financiamiento para la infraestructura urbana.▪ Incorporación de estudios e indicadores económicos a la planeación territorial.▪ Desarrollo de observatorios en la acción urbano-regional.▪ Administración portuaria integral.▪ Gestión compartida de la ZOFEMAT (colonos, estado, municipio).▪ Aprovechamiento de potencial turístico e integración de imagen para las zonas rurales.
--	---

ESCENARIOS.

ESCENARIO TENDENCIAL.

Medio Ambiente.

- Tendencia al decremento de áreas naturales debido al rápido crecimiento de nuevos desarrollos inmobiliarios.
- Degradación de la biodiversidad debido al cambio climático y el desarrollo urbano costero.
- Pérdida de la vista al mar por ocupación costera.
- Conservación de vegetación en laderas.
- Aumentan los conflictos entre usos del suelo por la disponibilidad de agua.
- Aumentan las necesidades de resguardar el patrimonio natural de la región (vegetación endémica, fauna, paisaje).
- Aumento de riesgos sobre asentamientos humanos irregulares próximos a las costas.
- Tendencia favorable al reciclaje del agua residual en los centros de población.

Crecimiento.

- Prevalece la concentración de densidades poblacionales en los centros de población.
- Playas de Rosarito mantiene un crecimiento relevante en el corredor bajo la influencia de la expansión de Tijuana hacia el sur. La dinámica metropolitana y la influencia del crecimiento a lo largo del Corredor Tijuana-Rosarito 2000 detona en las reservas del centro de población de Rosarito, con resultados contrastantes por la especulación generada en áreas ejidales.
- Ensenada dirige su crecimiento hacia el noreste
- Los poblados de Primo Tapia, La Misión y Maneadero siguen creciendo, y junto con los centros de población compiten por la disponibilidad de agua y servicios urbanos.
- La ocupación turística en el corredor continúa explotando el modelo de fraccionamientos irregulares de lotes sin servicios hacia el sur de Popotla y al oriente de la carretera escénica.

-
- Tijuana ocupa su espacio costero con desarrollos urbanos de niveles residenciales.
 - La ocupación irregular al sur de Rosarito absorbió espacios designados como de conservación y sujetas a riesgos.
 - La falta de registro preciso y vigilancia en la ocupación de la zona federal marítimo terrestre limita los accesos al mar.

Infraestructura.

- La competencia por el suministro de agua de los centros de población limitó el desarrollo turístico formal en el corredor, generando mayor desarrollo irregular sin servicios y condicionando a los nuevos desarrollo a solventar sus propios recursos.
- El crecimiento de los centros de población en la zona costa estresa la explotación de la cuenca del Rio Colorado y la Mesa Arenosa, compitiendo con la demanda de agua en el Valle de Mexicali.
- Se agota el sistema de pozos La Misión y se pone en riesgo el equilibrio del sistema Valle de Guadalupe y Maneadero al incrementarse la demanda de agua en la ciudad de Ensenada.
- La inversión en los sistemas de drenaje sanitario se incrementó, sin embargo, aumentan las descargas directas al mar derivado del incremento de la ocupación irregular y la incapacidad de los sistemas en las localidades suburbanas.
- Se consolida la producción de energía eléctrica y se aprovechan las vocaciones energéticas del Corredor.

Servicios Urbanos.

- Se consolida la urbanización de los centros de población, sin embargo, las áreas de crecimiento del corredor hacia el oriente siguen careciendo de infraestructura dada su irregularidad.
- Las localidades suburbanas mejoran sus servicios, sin embargo, aún persisten algunas áreas carentes de drenaje y pavimentación.
- La ocupación irregular a lo largo del derecho de vía federal de carreteras mantiene condiciones de baja calidad de urbanización.

Comunicaciones.

- La carretera libre Tijuana-Ensenada, ampliada a dos carriles por sentido favorece la articulación de las localidades suburbanas.
- La carretera libre compite con la carretera escénica en los flujos vehiculares, por lo que baja la captación de cuotas por lo que las limitaciones en mantenimiento ocasionan su deterioro.

-
- El incremento de los flujos vehiculares dentro de los centros de población y la mezcla de flujos regionales limita el funcionamiento urbano y genera mayores retardos en los desplazamientos locales y turísticos.
 - El transporte de carga obstaculiza los flujos turísticos por las carreteras.
 - El mejoramiento de los cruces fronterizos favorece los flujos transfronterizos, sin embargo aún existen problemas para la incorporación de los flujos turísticos a las vías regionales debido a los problemas de funcionamiento de la red vial de la ciudad de Tijuana.
 - En Ensenada se mejora la circulación regional gracias al libramiento, sin embargo, se congestiona el cruce por Maneadero.
 - El transporte público sigue ocasionando conflictos vehiculares en los centros de población. El transporte suburbano aunque conecta a las localidades del corredor, aun mantiene una baja calidad en el servicio.

Imagen Urbana.

- Se mejora la imagen urbana del corredor dentro de los centros de población.
- Los desarrollos turísticos nuevos se integran de mejor manera al paisaje del corredor.
- Las localidades suburbanas siguen presentando una imagen desarticulada y desordenada en el corredor.
- Prevalecen los problemas por la conformación de barreras visuales al mar en los centros de población.
- La ocupación irregular de fraccionamientos no autorizados elimina áreas naturales de valor paisajístico.

Sistema de ciudades:

- La zona metropolitana de Tijuana-Rosarito-Tecate consolida su posición como metrópoli de alcance transfronterizo, en tanto que Ensenada comparte un papel de importancia regional dentro del corredor.
- Se consolida la importancia como localidades intermedias Primo Tapia-Puerto Nuevo, La Misión-La Salina, Maneadero-Punta Banda.
- Se incrementa la relación del corredor con Valle de Guadalupe, lo que genera una conexión terrestre directa.

Desarrollo Económico:

- Continúa la contracción del mercado inmobiliario, se tiene una sobre oferta, el valor comercial se ha reducido y las inversiones programadas se encuentran frenadas.
- La existencia de los centros energéticos de la Jovita y Rosarito ofrecen oportunidades de inversión y detonan el desarrollo económico y la generación de empleos en la región.

-
- El desconocimiento sobre la recesión financiera en los Estados Unidos, ha contribuido a un ambiente de incertidumbre, que retrasa las decisiones de inversión y contrae la disponibilidad de crédito.
 - La afluencia de visitantes también muestra una tendencia a la baja, sobre todo a partir de que el aforo vehicular sobre la carretera observó un descenso continuo.
 - En materia turística, Rosarito ha sido el Municipio del COCOTREN más afectado, continuando la reducción en los niveles de ocupación hotelera. De la misma manera Ensenada alcanza bajas tasas en sus niveles de ocupación.
 - En el COCOTREN la hotelería se encuentra ya, en el límite del punto de equilibrio económico óptimo. Seguramente las artesanías, las agencias de viaje, los restaurantes, los ranchos y otras actividades vinculadas con la actividad turística, se encuentran en una situación similar. El riesgo de cierres es latente y en algunos casos ya se está presentando.
 - La tendencia inercial, permite vaticinar que el sector inmobiliario y turístico mantendrá su senda a la baja, en tanto los factores internos y externos que lo determinan no mejoren.
 - La actividad agrícola y pesquera del corredor, se encuentra concentrada en forma significativa en el municipio de Ensenada. La agricultura se conforma fundamentalmente de producción hortícola y algunos frutales. La floricultura por su parte, se encuentra en franco declive.
 - En los últimos años, la pesca ha tomado impulso gracias a la apertura de ranchos atuneros, pero las pesquerías tradicionales como el erizo, la langosta y el pepino de mar se encuentran en declive, debido a que su explotación roza los niveles máximos sostenibles. Baja California ha descendido un lugar a nivel nacional, en cuanto a la actividad pesquera.

Aspectos Sociales

- Crecimiento de la población caótico.
- Turismo de baja calidad, con poca derrama económica.
- Empobrecimiento de la flora y fauna endémica.
- Actividades económicas que presentan, muchas de ellas, conflictos en el uso de suelo.
- No se han generado atractivos ni para el turismo ni para la población local (no museos, parques, etc., solo galerías particulares generadas por extranjeros).
- Desaparición de dunas por actividades motorizadas.
- Ausencia de empleo.
- Poblaciones con pocos servicios.
- Basura y playas contaminadas.
- Potencial turístico se traslada a otro tipo de desarrollo y ambientes.

Marco Institucional

- El marco normativo de carácter federal y estatal en materia de planeación urbana, turística y ambiental establece condiciones generales para el diseño de políticas y programas de desarrollo

regional sustentables. Sin embargo, hacen falta instrumentos normativos que respondan a las necesidades específicas de la región costera. En ese sentido, la versión del Programa del COCOTREN tiene el objetivo de convertirse en un instrumento normativo que cumpla con esa función, cuya creación ha constituido un avance importante.

- Una de las principales limitantes del funcionamiento actual del Programa COCOTREN es en la débil estructura administrativa, limitación de recursos visibles y de financiamiento regular y sostenido.
- El Programa COCOTREN, por otra parte, no parece fortalecer la coordinación entre los tres niveles de gobierno, entre los tres municipios a los que compete la implementación del programa y entre el sector público y los sectores privado y social.
- En la práctica, el Programa COCOTREN tiene limitaciones como instrumento rector del desarrollo urbano, turístico y ecológico de la zona costera; los recursos son reducidos para promover proyectos de visión de largo plazo. Se continúa con gestiones para proyectos de infraestructura regional con visión de impulsar la economía del Corredor Costero como los proyectos de las desalinizadoras y de mejoramiento de las carreteras con el apoyo del gobierno federal y de los sectores empresarial y social.

4.- ORDENAMIENTO TERRITORIAL

La estrategia del Programa Regional de Desarrollo Urbano, Turístico y Ecológico se proyecta en el Corredor Costero Tijuana-Playas de Rosarito-Ensenada con base en las capacidades del territorio, integrando las tendencias históricas de las actividades en la región, así como los proyectos que se encuentran en proceso de ejecución; se proponen las estrategias de ordenamiento territorial considerando los lineamientos, acciones y proyectos del Plan Estratégico de Baja California 2013-2019 y del Plan Estatal de Desarrollo de Baja California 2014-2019 para el posicionamiento del corredor costero en la dinámica de desarrollo urbano y económico del Estado.

Este apartado se elabora con base en los proyectos que actualmente se están promoviendo en el corredor, los cuales conducen a un esquema de estructura espacial, se establecen los parámetros de la estrategia que conducirán a los objetivos para el desarrollo del corredor; y en tercer término se describe el modelo de ordenamiento territorial con las políticas asignadas a las Unidades de Gestión Territorial resultantes; en la estrategia urbano-regional para el corredor, se incorporan las estrategias de integración regional de los programas de desarrollo urbano de centro de población y los programas parciales aplicables en el área del corredor, con una visión del desarrollo regional sustentable del Corredor a largo plazo.

4.1. OBJETIVOS PARA EL DESARROLLO INTEGRAL DEL CORREDOR COSTERO

La dinámica espacial y económica del Corredor Costero de Tijuana-Playas de Rosarito-Ensenada se sustenta en los ejes carreteros que comunican a los centros urbanos de Tijuana, Playas de Rosarito y Ensenada, generando un desarrollo regional con base en el paisaje escénico natural y creando un complejo regional con potencial de promoverse nacional e internacionalmente; en ésta estructura vial se identifican tres jerarquías: a) la carretera de cuota que funciona como eje carretero de flujo continuo de la movilidad regional, incluyendo el transporte de carga; b) la carretera libre como soporte de la accesibilidad a las localidades, los desarrollos urbanos y los centros turísticos; c) la integración de las vialidades regionales con la estructura vial de los centros de población que apoya la comunicación a nivel local.

La eficiencia de la estructura vial es también el soporte que permite el flujo e intercambio de bienes y servicios, considerando las actividades económicas regionales sustentadas en el potencial marítimo de los puertos del corredor, Puerto Rosarito, Puerto Costa Azul, Puerto el Sauzal y Puerto Ensenada. Es relevante para el impulso a la actividad económica del Corredor y el desarrollo regional la consolidación de la infraestructura regional energética, el impulso a las áreas de crecimiento para su apoyo, además del turismo como actividad basada en el escenario natural paisajístico. Para la consolidación del Corredor Costero se propone apoyar el desarrollo regional vinculándolo con los Centros de Población (Tijuana, Playas de Rosarito, Primo Tapia y Ensenada), las localidades

principales suburbanas (Venustiano Carranza, La Misión, El Sauzal y Maneadero) y los Centros Urbanos de Servicios propuestos: Popotla, Puerto Nuevo, La Salina y Esteban Cantú; destaca de estos centros para la consolidación urbana el de la Misión por sus características naturales, aptitud del terreno y las líneas de infraestructura regional, energética y de servicios, que favorecen la factibilidad de servicios urbanos, también su localización es estratégica para el desarrollo del Corredor, en particular se promueve en la zona un Parque Científico y de Desarrollo Tecnológico.

La franja costera y el paisaje natural se constituyen como la parte del atractivo escénico del corredor y como tal es necesario promoverla, considerando al turismo y la recreación como los ejes del desarrollo en materia turística, es el sector con mayor capacidad para aprovechar y conservar los atributos naturales y paisajísticos locales. Además del sector turístico, para el posicionamiento del corredor a nivel estatal en cuanto a su actividad económica, en la estrategia se promueven las aptitudes en otros sectores relacionados con el potencial marítimo, de pesca, carga y de infraestructura regional, energética y de servicios. La integración de las actividades potenciales del Corredor Costero con las ya consolidadas, dará impulso a la zona, para evitar la dependencia económica en algunos sectores productivos.

El desarrollo social es viable sustentarlo en la integración de la población local a las actividades productivas del corredor, la urbanización de las localidades y la dotación de instalaciones de equipamiento urbano.

La accesibilidad, movilidad y desarrollo del corredor están determinados por la eficiencia de la red carretera que distribuye los flujos vehiculares hacia los centros urbanos, subcentros urbanos y áreas recreativas de la costa, así como por el sistema de localidades que actúan como núcleos de soporte a la actividad económica del corredor. La estructura vial es también el soporte que permite el flujo e intercambio de bienes y servicios en apoyo a las actividades económicas regionales sustentadas en el potencial marítimo de los puertos del corredor, Puerto Rosarito, Puerto Costa Azul, Puerto el Sauzal y Puerto Ensenada. Para la movilidad regional se propone una vialidad principal de enlace entre la zona de Bajamar y la carretera a Valle de Guadalupe comunicando la costa con la Región del Vino. Esta comunicación regional cumple con los siguientes objetivos: favorece el flujo vehicular entre la carretera escénica y la carretera libre, dando solución alternativa al transporte de carga entre Tijuana y Ensenada, promueve la integración de nuevas áreas de crecimiento urbano, particularmente, hacia proyectos estratégicos como el Parque Científico y de Desarrollo Tecnológico, asimismo, apoya para la liberación de tráfico en el caso del cierre de alguna de las carreteras.

Para mejorar los niveles de bienestar de la población es necesario promover que los beneficios económicos de la actividad turística impulsen el mejoramiento de la infraestructura de los asentamientos humanos. En la gestión institucional se apoye la consolidación de la vocación turística y de las actividades económicas con potencial para el desarrollo regional, como la infraestructura portuaria y carretera.

En cuanto al medio ambiente, es necesario la regulación del desarrollo en la zona costera para mantener las dinámicas naturales de los ecosistemas costeros y la conservación del recurso paisajístico, para ello se identifican las zonas con valor escénico como son: Playas de Tijuana, Playas de Rosarito, Puerto Nuevo, Playa la Misión, Puerto Salina, La Marina Ensenada, Cerro Chapultepec, La Lagunita y La Bufadora, como zonas para el impulso del desarrollo turístico.

Para que el corredor costero se proyecte a nivel internacional como un atractivo complejo turístico regional, con importancia por sus actividades productivas y de desarrollo económico de importancia en el estado, se formulan los siguientes objetivos de la estrategia de ordenamiento territorial por áreas de desarrollo sustentable:

Social

Mejorar los niveles de bienestar social de la población que promuevan una distribución más equitativa de los beneficios económicos de las actividades productivas, con inversiones en la infraestructura básica de los asentamientos humanos, en el acceso al empleo y la seguridad social y en la integración del patrimonio construido y cultural de la comunidad, favoreciendo la imagen e identidad del corredor.

Económico

Impulsar el desarrollo económico con las actividades productivas potenciales del Corredor, es relevante la aptitud marítima, el desarrollo energético y de servicios, la vinculación con el desarrollo económico y turístico; un aspecto vital es el aprovechamiento de la infraestructura regional y su ampliación principalmente en la dotación de agua, construcción de desalinizadoras para la dotación de los servicios urbanos. En materia turística elevar la calidad de los servicios con la oferta de nuevos productos y atractivos locales, con mejora de la imagen del corredor integrada por sus localidades y accesos, favoreciendo el incremento en la estancia y el consumo del visitante, ampliar la base empresarial regional dedicada al turismo, el desarrollo de la actividad pesquera y de la agroindustria alimentaria. Asimismo, el Programa debe crear condiciones que promuevan un desarrollo diversificado de la economía donde concurren de manera armónica actividades vocacionales del corredor, promoviendo el desarrollo ordenado de los centros energéticos, el surgimiento de parques tecnológicos como el proyecto propuesto en La Misión, actividades portuarias (pesqueras, recreativas, turísticas y de transporte de bienes y servicios), e industrias compatibles con las actividades regionales, entre otras.

Ambiental

Proteger el ecosistema regional como recurso escénico de valor que posiciona al turismo a nivel internacional y optimizar el uso del recurso paisajístico con el manejo integral de la zona costera, considerando la prevención y la delimitación de las áreas de riesgo en los centros de población,

centros y subcentros urbanos del corredor, realizando e implementando estudios de impacto ambiental que permitan posicionar proyectos de inversión y actividades de tipo industrial en congruencia con la regulación aplicable.

Urbano

Integrar eficientemente la red vial y el sistema urbano de las localidades con el espacio costero, las zonas urbanas y las que se proyectan a largo plazo como metropolitanas, constituyéndose como los principales accesos al corredor; en segundo término, como ejes de integración de localidades de soporte y finalmente como el elemento promotor del corredor mediante una imagen urbana distintiva y ordenada. En el sistema urbano atender con infraestructura y servicios a las zonas suburbanas, mejorando la imagen urbana para la conformación de un corredor con integración a la visión regional.

Institucional

La gestión debe fomentar la competitividad del espacio mediante la promoción y cuidado del desarrollo económico, mediante un esquema de administración integral de la zona costera, donde los actores participen corresponsablemente compartiendo costos y beneficios, reconociendo en primera instancia la sustentabilidad ambiental del corredor, a partir de la protección y conservación del recurso paisajístico, así como la regularización del patrimonio físico del corredor.

4.2. APTITUD TERRITORIAL POR ACTIVIDAD PREDOMINANTE

Como parte fundamental para la estrategia de ordenamiento territorial, se le da importancia al análisis de aptitud de acuerdo con las actividades económicas predominantes en el área de aplicación del Programa del Corredor, en éste método se evalúa la capacidad del territorio para sustentar las actividades productivas que inciden en el área sujeta a ordenamiento; los sectores en que se clasifican las actividades de la población con relación a la ocupación y los espacios naturales del territorio son: Agropecuario, Turístico, Urbano y de áreas naturales; con el análisis en estos rubros se valora su potencial clasificándolo con las ponderaciones de: muy alto, alto, medio, bajo y muy bajo. De esta manera se identifican las zonas óptimas para las actividades de la población según su aptitud, a partir de los atributos que son determinantes en las actividades predominantes en la región, se toma como referencia la base de datos obtenida en el Programa Regional de desarrollo Urbano del Corredor publicado en 2001, actualizando la información en los casos que ésta no se hubiera incluido.

ZONA CON APTITUD AGROPECUARIA (RÚSTICO)

El sector agropecuario comprende la integración de las actividades agrícolas y pecuarias en la región, sin embargo, se toma como potencial de uso aquellas zonas en donde la pendiente es baja, la calidad

del suelo es óptima para esta actividad así como la pendiente y disponibilidad de agua para estos usos. Para ello se definió el modelo de aptitud de la siguiente manera:

$$\text{IARUR} = \text{IVEG} + \text{IBIOF} + \text{SUP_AGRI} + \text{SUP_PEC}$$

Donde:

IARUR=Índice de aptitud rural

IVEG=Índice de vegetación

IBIOF=Índice Biofísico

SUP_AGRI=Superficie agrícola

SUP_PEC=Superficie Pecuaria

y:

$$\text{IVEG} = \text{MATC} + \text{CHAP} + \text{VHALO} + \text{VDUNC} + \text{BOSEN} + \text{TUL} + \text{VGAL} \text{ (Todas en porcentaje de cobertura)}$$

MATC=Matorral costero

CHAP=Chaparral

VHALO=Vegetación Halófila

VDUNC=Vegetación de dunas costeras

BOSEN=Bosque de Encino

TUL=Vegetación tular

VGAL=Vegetación de galería

$$\text{IBIOF} = \text{A_REC} + \text{TS} + \text{PEND}$$

A_REC=Número de pozos de uso agrícola y pecuario

TS=Tipo de suelo (consolidado/no consolidado)

PEND=Superficie con pendientes <35°

Como resultado se obtiene que el 54% de la superficie del corredor tiene una aptitud muy baja para este sector cubriendo una superficie de 30,926.6 hectáreas. Sin embargo, aquellas zonas en donde se puede desarrollar se enfocan principalmente en la zona intermedia entre Rosarito y Ensenada así como en la región de Maneadero, cubriendo en la totalidad una superficie de 14,619.2 hectáreas en tan sólo 4 unidades (Tabla 4.1).

TABLA 4.1. RELACIÓN DE UNIDADES AMBIENTALES Y PORCENTAJE DE SUPERFICIES CON APTITUD AGROPECUARIA PARA EL COCOTREN.

CLASE	NO. UNIDADES	SUPERFICIE (Ha)	PORCENTAJE
Muy Alto	1	2,191.85	3.83
Alto	4	14,619.200	22.46
Medio	2	1,943.09	2.68
Bajo	11	8,256.03	16.95
Muy Bajo	70	30,926.60	54.08

ZONA CON APTITUD TURISTICA (URBANIZABLE)

Para la definición del modelo para este sector uno de los principales atributos contemplados y que son determinantes para definir la vocación de uso del espacio se refiere a la particularidad del paisaje, ya sea por la naturalidad del sitio o por tener vista directa al mar. Sin embargo, ya que la región no solo se caracteriza por los atributos naturales, es necesario contemplar atributos como infraestructura y servicios que permitan al sector desarrollarse apropiadamente dentro de la zona del COCOTREN. Es así que el modelo de aptitud sectorial turístico se define de la siguiente manera:

$$\mathbf{IATUR=IINFRA_TUR+ISERV_TUR+IINFRA_TRURAL+SOCU_TUR+IPAI}$$

Donde:

IATUR=Índice de aptitud turística
IINFRA_TUR= Índice de infraestructura turística
ISERV_TUR=Índice de servicios turísticos
IINFRA_TRURAL=Índice de infraestructura turística rural
SOCU_TUR=Superficie ocupada turística
IPAI=Índice de paisaje

y;

$$\mathbf{IINFRA_TUR=PUER+MAR+VIAL}$$

PUER=Puerto
MAR=Marina
VIAL=Vialidades
VIAL=PAV+NPAV
PAV=Vialidades pavimentadas
NPAV=Vialidades no pavimentadas

$$\mathbf{ISERV_TUR=IINFRA_HOT+Z_REC+DIT}$$

IINFRA_HOT=(C_HOTEL+C_MOTEL)/HOTEL
IINFRA_HOT=Índice de infraestructura hotelera
C_HOTEL=Cuartos de hotel
C_MMOTEL=Cuartos de motel
HOTEL=Hoteles y/o moteles
Z_REC=AMAR+SURF+REC+IHIST
ZREC=Zonas recreativas
AMAR=Actividades marinas
SURF=Sitios para practicar surf
REC=Establecimientos de servicios recreativos
IHIST=ZA+SICULT
IHIST=Índice histórico
ZA=Zonas arqueológicas
SICULT=Sitios de importancia cultural

$$IINFRA_TRURAL=TPK+RANCH_BAL$$

TPK=Sitios con tráiler park

RANCH_BAL=Sitios con ranchos o balnearios

$$SOCU_TUR=SUP_HABTUR+SUP_STUR$$

SUP_HABTUR=Superficie habitacional turística

SUP_STUR=Superficie de servicios turísticos

$$IPAI=PAIT+PAIC$$

PAIT=Paisaje terrestre

PAIC=Paisaje costero

Para el desarrollo de la actividad turística se tiene que poco más del 40% del COCOTREN tiene aptitud o vocación para este uso, esto es esencialmente debido a los atributos seleccionados para evaluar al sector, mismos que distinguen a aquellas unidades ubicadas en la franja costera contigua a la carretera como la de mejores condiciones para el desarrollo del turismo por atributos naturales (dentro de los que destaca el paisaje) o atributos como la infraestructura y servicios (Tabla 4.2).

TABLA 4.2. RELACIÓN DE UNIDADES AMBIENTALES Y PORCENTAJE DE SUPERFICIES CON APTITUD TURÍSTICA PARA EL COCOTREN.

CLASE	NO. UNIDADES	SUPERFICIE (Ha)	PORCENTAJE
Muy Alto	9	15,140.08	26.13
Alto	13	9,243.886	15.96
Medio	16	8,198.93	14.15
Bajo	12	10,946.65	18.89
Muy Bajo	38	14,407.22	24.87

ZONA CON APTITUD URBANA (URBANIZABLES)

El COCOTREN se caracteriza por tener cerca de 190 localidades tanto urbanas como suburbanas, las cuales requieren de servicios e infraestructura; sin embargo, aunque se tiene como limitante la pendiente debido a la configuración topográfica de la región, esta mancha urbana sigue en aumento hacia zonas más alejadas de la costa y en algunos casos intensificando su uso en zonas ya establecidas y en sitios en los que se localizan sobre la playa. Por ello, para determinar la aptitud para que se siga desarrollando el sector urbano se genera un modelo integrado por las variables que se describen a continuación:

$$IAURB=IINFRA_SERV+IEQUIP+IBIOF+SUP_HAB+IPU$$

Donde:

IAURB=Índice de aptitud urbana
IINFRA_SERV=Índice de infraestructura y servicios
IEQUIP=Índice de equipamiento
IBIOF=Índice biofísico
SUP_HAB=Superficie de ocupación habitacional
IPU=Índice de potencial urbano

Y;

IINFRA_SERV=VIAL+ISERV+SUP_SURB+SUP_INFRA

VIAL=PAV+NPAV
VIAL=Vialidades
PAV=Vialidades pavimentadas
NPAV=Vialidades no pavimentadas

ISERV=AGUA+DREN+ELEC
ISERV=Índice de servicios
AGUA=Red de abastecimiento de agua
DREN=Red de abastecimiento de drenaje
ELEC=Red de abastecimiento de electricidad
SUP_SURB=Superficie con servicios urbanos
SUP_INFRA=Superficie con infraestructura

IEQUIP=HOSP+ESC
HOSP=Hospitales y/o clínicas
ESC=Escuelas de cualquier nivel educativo

IBIOF=POZ_U+TS+PEND
POZ_U=Pozos que puedan satisfacer necesidades urbanas
TS=Tipo de suelo (consolidado/no consolidado)
PEND= Superficie con pendiente <35°

IPU=DCU+RU
DCU=Distancia al centro de población
RU=Reserva urbana

En la franja costera evaluada, únicamente 12.9% de la superficie en tan solo 13 unidades tiene una vocación real para este uso ya que prácticamente toda la región con posibilidades a urbanizarse tienen limitantes principalmente por pendiente. Es así que, cerca del 60% del espacio no tiene aptitud para ser urbanizada, sin embargo, puede plantearse intensificar aquellas zonas ya urbanizadas o en una urbanización de baja densidad ya que se cuenta con poco más de 13, 000 ha con posibilidad media (Tabla 4.3).

**TABLA 4.3. RELACIÓN DE UNIDADES AMBIENTALES Y PORCENTAJE DE SUPERFICIES
CON APTITUD URBANA PARA EL COCOTREN.**

CLASE	NO. UNIDADES	SUPERFICIE (Ha)	PORCENTAJE
Muy Alto	3	3,228.94	5.57
Alto	10	4,247.851	7.33
Medio	16	13,319.45	22.99
Bajo	48	21,228.01	36.64
Muy Bajo	11	15,912.52	27.47

ZONAS PREDOMINANTEMENTE AREAS NATURALES (RESERVA ECOLÓGICA)

Dada la naturaleza y dinámica en la zona del COCOTREN la conservación de los recursos naturales y de patrimonio cultural se convierte en un factor determinante para el desarrollo de otras actividades como el turismo de aventura y el desarrollo urbano inmobiliario turístico, por los atractivos paisajísticos de la zona. Es por ello que para el análisis de aptitud para este sector se identifican no solo las áreas de recursos naturales y protección de especies vegetales y animales, sino también aquellos sitios con importancia cultural. Es así que el modelo se define de la siguiente manera:

$$\text{IACON} = \text{IESIM} + \text{ISIC} + \text{IVEG}$$

Donde:

IACON=Índice de aptitud para la conservación

IESIM=Índice de especies importantes

ISIC=Índice de sitios de importancia para la conservación

IVEG=Índice de vegetación

y;

$$\text{IESIM} = \text{VEND} + \text{VPE} + \text{VCESP} + \text{V_VUL} + \text{F_PE} + \text{FAM} + \text{F_MIG} + \text{F_VUL}$$

VEND=Vegetación endémica

VPE=Vegetación con estatus de peligro de extinción

VCESP=Vegetación con estatus de cuidado especial

V_VUL=Vegetación vulnerable

F_PE=Fauna con estatus de peligro de extinción

FAM=Fauna amenazada

F_MIG=Fauna migratoria

F_VUL=Fauna vulnerable

$$\text{ISIC} = \text{INAT} + \text{IHIST}$$

INAT=HUM+DUN+Z_INUN

INAT= Índice natural

HUM=Superficie con humedal

DUN=Superficie con duna costera

Z-INUN=Cercanía a zonas con posibilidad de inundación
 IHIST=ZA+SICULT
 IHIST=Índice histórico
 ZA= Zonas arqueológicas
 SICULT=Sitios de importancia cultural

IVEG=MATC+CHAP+VHALO+VDUNC+BOSEN+TUL+VGAL

MATC=Cobertura de matorral costero
 CHAP=Cobertura de chaparral
 VHALO=Cobertura con vegetación halófila
 VDUNC=Cobertura con vegetación de duna costera
 BOSEN=Cobertura con bosque de encino
 TUL=Cobertura con vegetación de tipo tular
 VGAK=Cobertura con vegetación de galería

Como resultante de este análisis se obtiene que en cerca del 50% de la zona predominan las áreas naturales, esto es, principalmente en aquellas zonas que no han sido perturbadas por urbanización o actividades agrícolas. La zona entre La Misión y San Miguel, es la principal zona que mantiene en su mayor parte el espacio de manera natural. Aproximadamente el 30% del área, coincide prácticamente con aquellas zonas en las que ya se tiene un asentamiento urbano (Tabla 4.4).

TABLA 4.4. RELACIÓN DE UNIDADES AMBIENTALES Y PORCENTAJE DE SUPERFICIES CON ÁREAS NATURALES PREDOMINANTES DEL COCOTREN.

CLASE	NO. UNIDADES	SUPERFICIE (Ha)	PORCENTAJE
Muy Alto	8	4,195.17	7.24
Alto	20	23,693.144	40.89
Medio	19	10,366.74	17.89
Bajo	24	13,429.46	23.18
Muy Bajo	17	6,252.26	10.79

4.3. POLÍTICAS DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL

Las políticas de ordenamiento territorial se asignan con el análisis de la aptitud territorial, los objetivos para el modelo de ordenamiento sustentable del territorio para la conservación de las áreas con valor ambiental y escénico, así como la estrategia de impulsar el desarrollo urbano turístico como actividad económica predominante de la región en la costa de Baja California. Las políticas se dirigen a mantener las características de valor natural del territorio y sus vistas escénicas, sin comprometer el desarrollo de otras actividades que encadenen actividades económicas diversas para el impulso integral del corredor. Se establecen en congruencia con el Plan Estatal de Desarrollo Urbano (P. O. 5 de abril de 2010) y el Programa de Ordenamiento Ecológico (2014).

Con base en el análisis de las 116 Unidades Ambientales y las políticas ambientales establecidas en el Programa de Ordenamiento Ecológico, se asignan para el Corredor Costero las políticas de: Aprovechamiento Sustentable, Política de Protección y Conservación. Es conveniente precisar, que éstas políticas se asignan con carácter de ordenamiento territorial y en este sentido, la asignación de la política y el uso, se aplica territorialmente conceptualizando a las unidades de análisis identificadas en el Diagnóstico y para el efecto del Ordenamiento Territorial se agrupan como Unidades de Gestión Territorial.

Política de Aprovechamiento Sustentable

La política tiene por objetivo mantener la integridad funcional del territorio, proporcionando las medidas técnicas normativas para que la utilización de los recursos naturales genere el menor impacto posible al medio ambiente, evitando poner en peligro el equilibrio de los ecosistemas que pueda provocar un deterioro ambiental. Se aplica en zonas muy dinámicas que han alcanzado un desarrollo económico aceptable y existe concentración de la población, del desarrollo urbano y de las actividades productivas (agrícolas, industriales, turísticas, energéticas, entre otras), donde se requiere aplicar medidas tendientes a fortalecer y asegurar el uso adecuado del territorio en función de criterios económicos, urbanos, ecológicos y sus correspondientes ordenamientos y normas, para minimizar los efectos nocivos en el medio ambiente.

También aplican en las áreas que cuentan con recursos naturales susceptibles de aprovecharse de manera racional, en apego a las normas y criterios de regulación urbanos y ecológicos, requieren tener un control eficaz de su uso para prevenir un crecimiento desmedido de los asentamientos humanos y de las actividades productivas en áreas que presenten riesgos actuales o potenciales para el desarrollo urbano o productivo y que pueden poner en peligro la integridad física de los pobladores y el equilibrio de los ecosistemas, provocando un deterioro ambiental y disminuyendo la calidad de vida de la población en general.

Política de Conservación

Esta política se asigna en áreas dirigidas a la conservación de las actividades económicas tradicionales sustentables que representan una fuente de ingresos de interés para sus habitantes y son compatibles con la conservación de los ecosistemas, sus recursos naturales y con políticas derivadas de otros niveles de planeación o de ordenamiento territorial que se determinan de acuerdo con los programas locales o regionales aplicables.

Política de Protección

La política tiene por objetivo resguardar aquellas áreas con ecosistemas que dada su enorme riqueza biótica de especies endémicas de flora y fauna, su grado de fragilidad y conservación requieren contar con las medidas técnicas y normativas necesarias para asegurar la integridad de los sistemas naturales. Se permite el uso y manejo sustentable de los recursos naturales existentes, siempre y

cuando se aplique la normatividad para prevenir el deterioro ambiental y se promueva la restauración de algunos sitios dañados. También aplica en las zonas que se localizan en sitios con riesgos naturales altos y muy altos.

Aplica en zonas con ecosistemas de relevancia ecológica, que cuentan con recursos naturales únicos y de importancia económica regional que ameritan ser salvaguardados. El uso consuntivo y no consuntivo de los recursos naturales requiere contar con estudios técnicos y realizarse bajo programas de manejo integral; y en las Áreas Naturales Protegidas de acuerdo a lo establecido en su declaratoria y en su Programa de Conservación y Manejo oficialmente decretado.

Áreas Especiales de Conservación.- Se identifican áreas que por sus características son de importancia ecológica y que cuentan con estudios para su designación como zonas prioritarias para la conservación a nivel estatal y nacional; destacan por su importancia: El Estero de Punta Banda, designado como sitio Ramsar y La Lagunita, asignándoles política de Protección. En La Lagunita se han realizado estudios para que sea declarada Área Natural Protegida, ambos sitios se encuentran en Ensenada, Baja California.

Como áreas de valor ecológico para su estudio y se determine su función ambiental se identifican las cañadas, desembocaduras de arroyos en el mar y dunas; otro sitio de valor ambiental es el Cañón del Salto al oriente de la Misión.

Particularmente, es necesario realizar estudios y directrices para las dunas de Primo Tapia y el Descanso Estuario por su valor ambiental; considerando que para estos sitios en el Programa de Desarrollo Urbano de Centro de Población de Primo Tapia se determinan los coeficientes de ocupación y utilización de suelo, estableciendo como principales objetivos ambientales: a) Identificar los sitios susceptibles de declararse áreas naturales protegidas; b) Promover la demarcación de cauces de arroyos; y c) Proteger el sistema de dunas costeras por sus características ecológicas.

4.4. ESTRATEGIA DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL

Una vez definidas las políticas y con el análisis de la aptitud territorial, se elabora la estrategia de ordenamiento asignando la política y el uso, considerando la integración de objetivos específicos del Programa para el Corredor Costero. La fase de propuesta tiene como propósito obtener el patrón de ocupación del territorio que maximice el consenso, minimice los conflictos ambientales y favorezca el desarrollo sustentable del área de estudio; es en esta fase en donde se construye la estrategia de ordenamiento territorial con la definición actual de los ecosistemas a ordenar, la incorporación de los intereses sectoriales a través de la aptitud territorial, las estimaciones de tendencias de deterioro y las estrategias que maximicen el consenso y minimicen los conflictos ambientales.

Como resultante de los análisis de las Unidades Ambientales, de la aptitud y de conflictos entre los usos predominantes, se obtuvieron un total de 48 Unidades de Gestión Territorial (UGT); además, se

consideraron en el análisis los riesgos probables en cada unidad ambiental de aquellas zonas en donde se tiene Muy Alto y Alto riesgo para la población (zonas no aptas para el desarrollo urbano). Así mismo, con la información de aptitudes, conflictos, riesgos y uso actual es que se definen las políticas para cada UGT (Tabla 4.5).

La estrategia de ordenamiento territorial se diseña con los atributos y condicionantes importantes de cada una de las Unidades de Gestión Territorial que permitan desarrollar lineamientos, estrategias, programas, proyectos y acciones a corto, mediano y largo plazo.

TABLA 4.5. POLÍTICAS DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL

LIMITE ADMINISTRATIVO C. P.	CLAVE UNIDAD AMBIENTAL 2014	UGT	TOPONIMIA	POLITICA	USO
Tijuana	2.1.1.1.a	1	El Yogurt, cañada	CONSERVACION	AREA NATURAL
Tijuana	2.1.1.1.b	2	Parque Azteca, cañada	CONSERVACION	AREA NATURAL
Tijuana	2.1.1.11.a	2	Playas de Tijuana, terraza costera	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	URBANO
Tijuana	2.1.1.11.b	3	Punta Bandera, terraza costera	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	URBANO - TURISTICO
Tijuana	2.1.1.1.c	4	Costa Hermosa, cañada	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	URBANO- TURISTICO
Tijuana	2.1.1.4.a	4	Playas de Tijuana, laderas	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	URBANO
Tijuana	2.1.1.4.b	4	La Joya, laderas	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	URBANO
Tijuana	2.1.1.5.a	4	Playas de Tijuana, lomeríos	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	URBANO - TURISTICO
Tijuana	2.1.1.5.b	4	Rancho del Mar, lomeríos	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	URBANO
Tijuana	2.1.1.5.c	4	Playas de Tijuana, lomeríos	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	URBANO
Tijuana	2.1.1.6.a	4	Punta Bandera, meseta	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	URBANO
Tijuana	2.1.1.6.b	4	Real del Mar norte, meseta	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	URBANO
Tijuana	2.1.1.6.c	4	Real del Mar, meseta	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	URBANO
Tijuana	2.1.1.1.d	5	Real del Mar, cañada	CONSERVACION	AREA NATURAL
Rosarito	2.1.2.11.a	6	Punta Bandera, terraza costera	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	URBANO - TURISTICO
Rosarito	2.1.2.5.a	7	Rancho del Mar, lomeríos	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	URBANO - TURISTICO
Rosarito	2.1.2.9.a	7	Rosarito PEMEX, planicie costera	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	ENERGETICO
Rosarito	2.1.2.9.b	7	Rosarito, planicie costera	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	URBANO - TURISTICO
Rosarito	2.1.2.6.b	8	Cd. Morelos, meseta	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	URBANO
Rosarito	2.1.2.5.b	9	Rosarito-El Morro, lomeríos	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	URBANO
Rosarito	2.1.2.6.a	9	Puerto Nuevo, lomeríos	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	URBANO
Rosarito	2.1.2.1	9	Rosarito-El Mañana, meseta	CONSERVACION	AGROPECUARIO
Rosarito	2.1.2.11.b	9	El Morro, terraza costera	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	URBANO - TURISTICO
Rosarito	2.1.2.6.c	10	Popotla, meseta	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	URBANO

LIMITE ADMINISTRATIVO C. P.	CLAVE UNIDAD AMBIENTAL 2014	UGT	TOPONIMIA	POLITICA	USO
Primo Tapia	2.1.3.5.a	11	Rosarito-El Morro, lomeríos	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	URBANO
Primo Tapia	2.1.3.11.a	9	El Morro, terraza costera	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	TURISTICO
Primo Tapia	2.1.3.13.a	11	El Morro, valle	CONSERVACION	AREA NATURAL
Primo Tapia	2.1.3.13.b	12	El Morro, costa	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	TURISTICO
Primo Tapia	2.1.3.5.b	11	Puerto Nuevo, lomeríos	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	URBANO
Primo Tapia	2.1.3.11.b	11	El Morro-Puerto Nuevo, terraza costera	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	URBANO - TURISTICO
Primo Tapia	2.1.3.13.c	12	Cantamar valle	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	AGROPECUARIO
Primo Tapia	2.1.3.13.d	11	Cantamar costa	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	TURISTICO
Primo Tapia	2.1.3.5.c	11	Primo Tapia, lomeríos	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	URBANO
Primo Tapia	2.1.3.11.c	11	Cantamar-Primo Tapia, terraza costera	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	URBANO
Primo Tapia	2.1.3.3.b	12	Primo Tapia costa	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	TURISTICO
Primo Tapia	2.1.3.3.a	12	Primo Tapia, Los Arenales	CONSERVACION	AREA NATURAL
Primo Tapia	2.1.3.13.e	13	El Descanso, valle	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	AGROPECUARIO
Primo Tapia	2.1.3.6.b	11	Primo Tapia, meseta	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	URBANO - TURISTICO
Primo Tapia	1.4.3.10.a	13	El Descanso, planicie salina del estuario	CONSERVACION	AREA NATURAL
Primo Tapia	2.1.3.4 a	14	El Descanso, laderas	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	AGROPECUARIO
Primo Tapia	2.1.3.4 b	14	El Descanso, laderas	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	TURISTICO AGROPECUARIO
Primo Tapia	2.1.3.11.d	14	Punta mezquitito, terraza costera	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	URBANO - TURISTICO
Primo Tapia	2.1.3.6.a	15	El Descanso meseta	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	TURISTICO AGROPECUARIO
Primo Tapia	2.2.3.4	15	La Misión, laderas	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	URBANO - AGROPECUARIO
Primo Tapia	2.2.3.12	15	La Misión, valle	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	URBANO AGROPECUARIO
Primo Tapia	2.1.3.1	16	Alisitos, cañada	CONSERVACION	ÁREA NATURAL
Primo Tapia	1.4.3.10.b	17	La Misión, estuario	CONSERVACION	ÁREA NATURAL
NA	1.4.4.10.a	18	La Misión, estuario	CONSERVACION	ÁREA NATURAL
NA	1.4.4.10.b	18	La Misión, estuario	CONSERVACION	ÁREA NATURAL
NA	2.2.4.12.a	18	La Misión, valle	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	URBANO AGROPECUARIO
NA	2.2.4.4.a	18	El Mirador -San Miguel, laderas	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	URBANO - AGROPECUARIO
NA	2.2.4.1	18	La Misión, cañada	CONSERVACION	AREA NATURAL

NOTA: NA No aplica límite de Centro de Población.

LIMITE ADMINISTRATIVO C. P.	CLAVE UNIDAD AMBIENTAL 2014	UGT	TOPONIMIA	POLITICA	USO
NA	2.2.4.4.b	18	-	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	AGROPECUARIO
NA	2.1.4.6	18	-	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	TURISTICO AGROPECUARIO
NA	2.2.4.12.c	18	La Misión valle	CONSERVACION	AREA NATURAL
NA	2.2.4.5.a	19	Lomerío, Guadalupe	CONSERVACION	AREA NATURAL
NA	2.2.4.6.a	20	La Misión, Meseta	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	URBANO-TURISTICO-AGROPECUARIO
NA	2.3.4.11.a	21	La Misión-Mirador, terraza costera	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	TURISTICO
NA	1.4.4.11	22	La Salina	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	TURISTICO AREA NATURAL
NA	2.2.4.5.b	23	Guadalupe lomeríos	CONSERVACION	AREA NATURAL
NA	2.2.4.1.b	23	Cañada y arroyo	CONSERVACION	AREA NATURAL
NA	2.2.4.6.b	23	Guadalupe meseta	CONSERVACION	AGRICOLA
NA	2.2.4.12.b	23	Cañada y arroyo	CONSERVACION	AREA NATURAL
NA	2.3.4.1.a	24	Jatay, cañada	CONSERVACION	AREA NATURAL
NA	2.3.4.6.a	25	La Misión-Salsipuedes, meseta	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	URBANO-TURISTICO AGROPECUARIO
NA	2.3.4.6.c	25	La Misión meseta costa	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	TURISTICO
NA	2.3.4.11.b	26	La Misión-Mirador terraza costera	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	ENERGETICO
NA	2.3.4.6.b	26	La Misión-Salsipuedes, meseta	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	ENERGETICO
NA	2.3.4.1.b	26	Costa Azul, cañada	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	ENERGETICO
NA	2.3.4.4.b	27	El Mirador -San Miguel, laderas	CONSERVACION	AREA NATURAL AGROPECUARIO
NA	2.3.4.1.c	28	Salsipuedes, cañada	CONSERVACION	AREA NATURAL
NA	2.3.4.4.a	28	El Mirador -San Miguel, laderas	CONSERVACION	AREA NATURAL
NA	2.3.4.4.c	28	El mirador costa	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	TURISTICO
NA	2.3.4.4.d	28	El mirador lomerios	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	TURISTICO AGROPECUARIO
NA	2.3.4.5.a	28	Los Cantiles-San Miguel, lomeríos	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	TURISTICO-AGROPECUARIO
NA	2.3.4.5.b	29	-	CONSERVACION	AREA NATURAL
Ensenada	2.3.5.5.a	30	El Mirador -San Miguel, laderas	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	URBANO-TURISTICO-AGROPECUARIO
Ensenada	2.3.5.6.a	30	San Miguel, meseta	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	TURISTICO-AGROPECUARIO
Ensenada	2.3.5.6.b	30	-San Miguel, meseta	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	URBANO - TURISTICO
Ensenada	2.3.5.1	31	Cañón del Carmen	CONSERVACION	AREA NATURAL
Ensenada	2.3.5.4.a	32	San Miguel, meseta	CONSERVACION	AREA NATURAL

NOTA: NA No aplica límite de Centro de Población.

LIMITE ADMINISTRATIVO C. P.	CLAVE UNIDAD AMBIENTAL 2014	UGT	TOPONIMIA	POLITICA	USO
Ensenada	2.3.5.4.c	32	El Mirador -San Miguel, laderas	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	URBANO-TURISTICO-AGROPECUARIO
Ensenada	2.3.5.4.b	32	El Mirador -San Miguel, laderas	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	URBANO-TURISTICO
Ensenada	2.3.5.11	32	San Miguel, terraza costera	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	URBANO- TURISTICO
Ensenada	2.3.5.12	33	San Miguel, terraza costera	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	INDUSTRIAL
Ensenada	2.3.5.5.b	33	El Sauzal, lomeríos	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	URBANO
Ensenada	2.3.5.5.c	34	Ensenada, planicie costera	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	URBANO
Ensenada	2.3.5.5.d	35	Chapultepec	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	URBANO
Ensenada	2.3.5.9	36	El Cipres Chapultepec, planicie costera	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	URBANO
Ensenada	2.3.5.2	37	Lagunita El Cipres	PROTECCION	AREA NATURAL
Ensenada	1.4.5.4.a	38	El faro monalisa,playa arenosa	CONSERVACION	AREA NATURAL
Ensenada	1.4.5.4.b	38	El faro monalisa,playa arenosa	CONSERVACION	AREA NATURAL
Ensenada	1.4.5.4.c	38	El faro monalisa,playa arenosa	CONSERVACION	AREA NATURAL
Ensenada	2.4.5.9	39	Punta Banda	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	URBANO
Ensenada	1.4.5.2.b	40	Punta Banda, planicie lodosa	PROTECCION	AREA NATURAL
Ensenada	1.4.5.8.a	40	Punta Banda, Delta arroyo san carlos	PROTECCION	AREA NATURAL
Ensenada	1.4.5.2.a	40	Punta Banda	PROTECCION	AREA NATURAL
Ensenada	1.4.5.9	40	Punta Banda, planicie costera	PROTECCION	AREA NATURAL
Ensenada	1.4.5.2.c	40	Punta Banda,planicie lodosa boca	PROTECCION	AREA NATURAL
Ensenada	2.4.5.12	41	Valle de Maneadero,parte agricola	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	URBANO - AGROPECUARIO
Ensenada	1.4.5.8.b	42	Punta Banda , delta arroyo las Aminas	PROTECCION	AREA NATURAL
Ensenada	2.5.5.12.c	43	Valle de Maneadero,poblado	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	URBANO - AGROPECUARIO
Ensenada	2.5.5.8	45	Punta Banda, piamonte	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	AGROPECUARIO
Ensenada	2.5.5.7.a.1	45	Punta Banda, montaña ladera norte	CONSERVACION	AREA NATURAL
Ensenada	2.5.5.7.a.2	45	Punta Banda, montaña ladera norte	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	URBANO- TURISTICO
Ensenada	2.5.5.7.a.3	45	Punta Banda, montaña ladera norte	CONSERVACION	AREA NATURAL
Ensenada	2.5.5.7.a.4	45	Punta Banda, montaña ladera norte	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	TURISTICO
Ensenada	2.5.5.7.b.2	46	Punta Banda, montaña ladera sur	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	TURISTICO

LIMITE ADMINISTRATIVO C. P.	CLAVE UNIDAD AMBIENTAL 2014	UGT	TOPONIMIA	POLITICA	USO
Ensenada	2.5.5.7.b.3	46	Punta Banda, montaña ladera sur	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	TURISTICO
Ensenada	2.5.5.7.b.1	46	Punta Banda, montaña ladera sur	CONSERVACION	AREA NATURAL
Ensenada	1.4.5.7.b	47	Punta Banda, dunas urbanizadas	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	TURISTICO
Ensenada	1.4.5.7.a	48	Punta Banda, dunas no urbaniza	PROTECCION	AREA NATURAL

En la estrategia para el Ordenamiento Territorial del Corredor Costero se actualiza la zonificación y se consideran las estrategias generales propuestas por los instrumentos de planeación vigentes en la zona del Corredor Costero, así como la visión de las estrategias de impacto regional de los Programas de Desarrollo Urbano de los Centros de Población con las que se delinea la base para la propuesta de la estructura urbano regional del corredor.

4.5. ZONIFICACIÓN Y ESTRUCTURA URBANO-REGIONAL

En la definición de zonas para la estructura urbano regional se considera la delimitación de los centros de población para hacer congruente la planeación en el espacio urbano-regional, los programas que tienen incidencia en el Corredor son: a) Programa Parcial de la Delegación Playas de Tijuana; b) Programa de Desarrollo Urbano de Centro de Población de Playas de Rosarito; Programa de Desarrollo Urbano de Centro de Población de Primo Tapia y Programa de Desarrollo Urbano de Centro de Población de Ensenada. Considerando a los Centros de Población, la gestión institucional, las localidades que se van consolidando como núcleos urbanos y suburbanos, la funcionalidad integral del Corredor Costero se proyecta agrupando las zonas de la siguiente manera:

- Tres territorios municipales: Municipio de Tijuana, Municipio de Playas de Rosarito y Municipio de Ensenada.
- Cuatro Centros de Población: Tijuana, Playas de Rosarito, Primo Tapia y Ensenada; con Programas de Desarrollo Urbano de Centro de población y disposiciones normativas que se integran al corredor costero.
- Cuatro localidades Suburbanas (Venustiano Carranza, La Misión, El Sauzal y Maneadero; propuestas como centros urbanos de soporte a la dinámica económica y de servicios del corredor.
- Cuatro Centros Urbanos de Servicios: Popotla, Puerto Nuevo, La Salina y Esteban Cantú que concentran los servicios de apoyo a la actividad económica y turística del corredor.
- Se determinan cinco Zonas Estratégicas con estrategias generales de desarrollo.

ESTRUCTURA DE ENLACES

La estrategia de enlaces atiende dos propósitos: lograr la eficiencia de la movilidad regional norte-sur a través de ejes carreteros y vialidades primarias urbanas; y un segundo objetivo, conectar el corredor con el territorio interior, mediante carreteras de penetración y nuevos libramientos que se integran a la estructura vial metropolitana de Tijuana-Playas de Rosarito-Tecate.

VINCULACIÓN NORTE-SUR

- **Carretera libre Tijuana-Ensenada.** El funcionamiento y la imagen del corredor depende de la eficiencia de esta vialidad, de ahí que habrán de desarrollarse dos estrategias paralelas: por un lado, mejorar la capacidad de circulación en los tramos urbanos mediante la ampliación de carriles, ordenamiento de estacionamientos, carriles y apeaderos de transporte público, nomenclatura y señalización adecuada, así como sincronización de semáforos; por otro lado, en los tramos no urbanos, habrá de complementarse las obras de ampliación entre Rosarito y La Misión, delimitación de carriles, acotamientos, apeaderos de transporte, ruta para bicicletas, cordones y banquetas, y definir con precisión los puntos de acceso y salida de predios. A lo largo de esta carretera habrán de regularse y/o reubicarse las invasiones al derecho de vía, normarse los patrones de edificación adyacente y regularse la imagen urbana y señalética.
- **Carretera de cuota Tijuana-Ensenada.** Esta carretera funcionará como el eje de circulación continua que deberá soportar flujos regionales tanto turísticos como de carga, de ahí que su equipamiento deberá complementarse para dar cabida adecuada al incremento de transporte de carga que se generará con la ampliación de los puertos en el municipio de Ensenada. La carretera se encuentra en reparación en el tramo de Salsipuedes por deslizamiento del terreno y con proyectos para su mejor funcionamiento, se habrán de adecuar el flujo de tráfico ligero y vehículos de carga. Se propone el enlace de la carretera de cuota con la carretera libre en el tramo de Bajamar y Salsipuedes que apoyará el tráfico en la zona con problemas de deslizamientos.
- **Blv. Siglo XXI Playas de Rosarito.** Vialidad primaria que permitirá el acceso y distribución de flujos locales en la parte oriente de la ciudad de Playas de Rosarito, la cual le restará carga al tramo de la carretera de cuota que cruza la ciudad.
- **Prolongación Blv. Siglo XXI Centro de Población Primo Tapia.** La prolongación de este bulevar al sur de Playas de Rosarito tiene como función servir de eje de enlace entre los distintos desarrollos habitacionales y localidades desde Playas de Rosarito y La Misión, que actualmente dependen de manera irregular de accesos por las carreteras libre y de cuota.

-
- **Libramiento Ensenada.** Actualmente en construcción la primera etapa, esta vialidad permitirá liberar a la ciudad del flujo de paso, a la vez que actúa como una alternativa de acceso y desfogue de las distintas zonas al oriente de la mancha urbana. Liberará carga vehicular a la Av. Reforma y la carretera transpeninsular entre Ensenada y Maneadero, con lo cual se podrán complementar estas secciones con más equipamiento para el tránsito turístico, mejorar la imagen urbana, señalización, carril exclusivo para transporte público troncal y ciclovía. El proyecto de éste libramiento hacia el norte de Ensenada favorece la comunicación y el flujo del transporte de carga hacia la carretera libre a Tijuana y permitiría la alternativa al tráfico de la carretera de cuota, es además, la oportunidad del impulso al desarrollo regional de la zona de la Misión-Salsipuedes.

VINCULACIÓN OESTE-ESTE

- **Segundo acceso a Playas de Tijuana.** Este tramo vial vincula al libramiento Rosas Magallón con la parte sur de Playas de Tijuana, funcionando como un segundo acceso a esta zona que permitirá integrarla directamente con la parte sur y oriente de la ciudad.
- **Blv. Machado (Tijuana-Playas de Rosarito).** Vialidad que apoya la comunicación entre Tijuana y Playas de Rosarito, que actuará como alternativa a la circulación por la carretera libre y el Blv. 2000.
- **Libramiento Primo Tapia-Valle Redondo.** Eje de importancia para el transporte de carga toda vez que liga a las carreteras libre y de cuota con la zona de Valle Redondo lugar donde se planea la localización de un Centro Multimodal de Carga Metropolitano.
- **Enlace El Campito y La Misión-Valle de las Palmas.** Vialidad de carácter suburbana y solo para transporte ligero, para vincular la zona de Valle de las Palmas con la costa.
- **Enlace Bajamar-El Tigre-Valle de Guadalupe.** Enlace que conecta la carretera libre con la carretera a Francisco Zarco y Valle de Guadalupe, que tendrá la función de comunicar la zona Vinícola de Valle de Guadalupe con la costa.



FIGURA 4.1. EJES DE INTEGRACIÓN TERRITORIAL DEL COCOTREN.

VISIÓN DE DESARROLLO Y ESTRATEGIAS POR ZONA

Tomando en cuenta la zonificación planteada y las estrategias consideradas por los instrumentos de planeación y los proyectos en proceso, en este apartado se define la visión de desarrollo por zona y las estrategias principales designadas para cada tramo del corredor.

En la siguiente tabla se sintetiza la propuesta de desarrollo por zona para el COCOTREN.

TABLA 4.6. VISIÓN DE DESARROLLO Y ESTRATEGIAS URBANO-REGIONALES POR ZONA COCOTREN.

ESTRATEGIAS PARTICULARES POR ZONA COCOTREN		
ZONA	ENFOQUE DE DESARROLLO	ESTRATEGIAS
1.- PLAYAS DE TIJUANA	Desarrollo urbano-turístico inmobiliario vinculado a la actividad de playa y la conservación del paisaje marino. <ul style="list-style-type: none"> Consolidar el crecimiento en áreas urbanas y redensificación de usos urbanos y turísticos. 	Incentivar el desarrollo turístico:
		Malecón de playas.
		Parque Metropolitano.
		Embarcadero y club de yates.
		Corredor de servicios integrados.
		Protección de costas.
2.- PLAYAS DE ROSARITO	Desarrollo urbano-turístico hotelero y de servicios especiales metropolitanos. <ul style="list-style-type: none"> Consolidación de zonas turísticas. Mejoramiento de Imagen Urbana. 	Proyecto morado.
		Apoyo a la dotación de Infraestructura Regional: Corredor Siglo XXI.
		Zona de desarrollo especial Centro Metropolitano de Convenciones.
		Ordenamiento de Playas.
		Desarrollo ordenado del centro energético Rosarito.
		Ordenamiento carretero y estructura vial intraurbana.
3.- PRIMO TAPIA	Desarrollo urbano-turístico hotelero costero integrado a subcentros urbanos de soporte: <ul style="list-style-type: none"> Desarrollo Turístico Hotelero Mejoramiento de Imagen Urbana 	Desalación de agua de mar.
		Reglamentación de imagen urbana.
		Promover Inversión Turística y de Servicios Urbanos:
		Desarrollo turístico campestre cañadas El Morro y El Descanso.
		Turismo recreativo-deportivo Mesa, El Descanso y Mesa de los Indios.
		Regulación y aprovechamiento ambiental de imagen paisajística de dunas.
		Ecoturismo en zona de montaña.
		Consolidación de servicios urbanos Primo Tapia, Venustiano Carranza y La Misión.
4.- LA MISIÓN SALSIPUEDES	Desarrollo urbano sustentable: <ul style="list-style-type: none"> Infraestructura Regional Energética y de Servicios Desarrollo Urbano-Turístico sustentable. 	Programa de crecimiento urbano de Puerto Nuevo.
		Regularización de la propiedad y reglamentación de imagen urbana.
		Ordenamiento carretero y estructura vial secundaria.
		Impulso al Desarrollo del Crecimiento Urbano Ordenado Programa Regional de Desarrollo Urbano de Crecimiento de La Misión-El Sauzal.
		Desarrollo ordenado del centro energético La Jovita.
		Integración vial Valle de Guadalupe.
		Turismo Rural.

ESTRATEGIAS PARTICULARES POR ZONA COCOTREN		
ZONA	ENFOQUE DE DESARROLLO	ESTRATEGIAS
5.- ENSENADA	Desarrollo urbano y turístico sustentable en armonía con el entorno natural: Consolidación Turística. Mejoramiento de la Imagen Urbana. Promover la inversión en Infraestructura y Equipamiento Urbano.	Protección de áreas de conservación y cantiles.
		Programa de crecimiento urbano de La Salina.
		Mejoramiento ambiental de playas y protección de Arroyo La Misión.
		Regulación de Asentamientos Humanos en zona de riesgos por fallas geológicas.
		Consolidación del Desarrollo Urbano y Turístico: Libramiento Ensenada.
		Transporte troncal.
		Ampliación carretera La Bufadora.
		Ordenamiento carretero.
		Desarrollo de ciclovías en zona urbana.
		Desalación de agua de mar.
		Reglamentación de imagen urbana y proyecto Corredor Reforma.
		Revitalización zona centro y corredor costero.
		Preservación Laguna Costera Punta Banda.
		Playa Pública.
		Protección de costas.
		Centro integralmente planeado El Ciprés.
		Fideicomiso de la administración de playas y zonas de conservación.
		Subcentros ambientales.

4.6. PROYECTOS ESTRATEGICOS

Las expectativas de desarrollo que se promueven en el Corredor Costero corresponden a proyectos y/o acciones de gobierno en marcha y otras son propuestas de inversión privada que pueden impactar en la configuración territorial del corredor. A continuación se enlistan los principales proyectos que se están gestionando actualmente en el Corredor.

Estos proyectos se pueden clasificar de la siguiente manera:

- a)** De impulso a la Movilidad Regional: Mejoramiento de Cruces fronterizos, accesos carreteros, construcción y/o ampliación de vialidades, mejoramiento de nodos viales principales.
- b)** De soporte al Desarrollo Regional: Plantas desalinizadoras.
- c)** De Desarrollo y Posicionamiento Económico: Centros energéticos de Rosarito y La Jovita; y ampliación de puertos.
- d)** De impulso y Consolidación Urbano-Regional: Aeropuerto (Ojos Negros), Centro de Convenciones.

Habría que mencionar que gran parte de los proyectos se refieren a mejoras en la estructura vial y

carretera, todos ellos ligados a la programación de acciones de los gobiernos federal, estatal y municipales. Los proyectos más importantes para el soporte del desarrollo en el Corredor, son la construcción de las plantas desalinizadoras en Ensenada, La Misión y Playas de Rosarito las cuales forman parte de la programación de acciones del Programa Estatal Hídrico 2008-2013. En el plano privado destaca la promoción del aeropuerto de Ensenada (proyecto en Ojos Negros) y la combinación de inversiones pública y/o privada en materia energética en dos zonas: como centros de infraestructura energética y de servicios: Centro Energético de Rosarito y Centro Energético La Jovita en los municipios de Playas de Rosarito y Ensenada, respectivamente.

PROYECTOS ESTRATEGICOS

DESARROLLO REGIONAL

- 1.1. Posicionamiento del polo de desarrollo turístico Internacional del Centro de Convenciones Metropolitano.
- 1.2. Proyecto Distrito Turístico y Comercial Zona Rosarito. Programa de Mejoramiento Urbano del Centro Histórico Tradicional de Rosarito.
- 1.3. Programa Regional de Desarrollo Urbano de Crecimiento de la Zona de la Misión- El Sauzal.
- 1.4. Proyecto del Parque Científico y Desarrollo Tecnológico, Valle de Jatay.
- 1.5. Programa Sectorial de Desarrollo Industrial de Ensenada.
- 1.6. Centro Integralmente Planeado de la Reserva del Ciprés.

MOVILIDAD INTERMUNICIPAL

- 2.1. Estudio de transporte turístico de cruces fronterizos a sitios de interés escénico, lugares representativos, playas de Tijuana, Playas de Rosarito, Popotla, Puerto Nuevo, Ruta del Vino, Ensenada y La Bufadora.
- 2.2. Mejoramiento de carretera de cuota y carretera libre.
- 2.3. Proyectos de libramientos y vialidades primarias en zona urbanas.
- 2.4. Blv. Siglo XXI Playas de Rosarito.
- 2.5. Acondicionamiento de rutas de movilidad no motorizada de atractivo turístico y recreativo.
- 2.6. Estudio y proyecto del Blv. Siglo XXI en Primo Tapia.
- 2.7. Proyecto de carretera de enlace Bajamar-El Tigre.
- 2.8. Libramiento Ensenada.

DESARROLLO TURISTICO

- 3.1. Estudio del Parque de la Mesa Redonda, Playas de Rosarito.
- 3.2. Proyecto del Parque Submarino Rosarito de Arrecifes Artificiales.
- 3.3. Estudio para la difusión y promoción de la industria fílmica en el Corredor Costero, a nivel estatal e internacional.
- 3.4. Fomentar los programas recreativos y deportivos (carreras pedestres, ciclismo, surf, etc. que impulsen la actividad turística.
- 3.5. Promoción de la Ruta del Vino y su integración al desarrollo regional de la costa .
- 3.6. Estación Turística Valle de Guadalupe.

3.7. Centro de Interpretación Ambiental Estero Punta Banda.

INFRAESTRUCTURA REGIONAL

- 4.1. Aeropuerto Binacional de Tijuana y estudio de capacidad de instalaciones a largo plazo.
- 4.2. Promover inversiones para el desarrollo portuario pesquero, turístico y energético.
- 4.3. Puerto de abrigo Popotla.
- 4.4. Ampliación y mejoras Puerto el Sauzal asociado con Proyecto Ferrocarril a Tecate.
- 4.5. Ampliación puerto Ensenada.
- 4.6. Proyecto aeropuerto internacional Ensenada (Ojos Negros).
- 4.7. Elaboración del Programa Integral Hidráulico y de Saneamiento del corredor con visión metropolitana.
- 4.8. Promover estrategias para el uso racional del agua, fomentar la innovación tecnológica para la desalación de agua de mar y salobres, aprovechamiento y reuso de agua residual.
- 4.9. Impulsar proyectos y construcción de plantas desalinizadoras; construcción de las plantas desalinizadoras de Playas de Rosarito, La Misión (La Jovita) y Ensenada.

GESTION INSTITUCIONAL

- 5.1. Coordinación institucional de Estado y Municipios en la gestión de proyectos Metropolitanos.
- 5.2. Coordinación institucional de Estado y Municipios para la planeación, gestión territorial, estudios de límites municipales y sistematización del Sistema de Información Geográfica.
- 5.3. Promoción del corredor costero como zona turística estatal para la atracción de inversiones.
- 5.4. Elaborar proyectos para el mejoramiento y cuidado de la imagen turística del Corredor Costero.
- 5.5. Impulso a sistemas de organización y seguridad pública que mejoren la imagen turística del corredor costero.

Finalmente, dos planteamientos de gestión urbana y regional influyen en las expectativas de desarrollo del corredor: la conformación de la zona metropolitana de Tijuana-Rosarito-Tecate y la estrategia de integración regional del triángulo intermunicipal Tijuana-Tecate-Ensenada.

Derivado de la ejecución de estos proyectos, la estructura territorial del corredor modificará sus relaciones funcionales al aparecer nuevos núcleos de actividad poblacional y económica; los cambios que se pueden prever en las interacciones de las localidades y espacios de actividad en el corredor son los siguientes:

- a) Actuación de localidades en bloque: tendencia de consolidación de la zona metropolitana.
- b) Interiorización de la dinámica costera y exteriorización de la dinámica terrestre: Valle de las palmas, Valle de Guadalupe.
- c) Conurbación lineal: Rosarito-La Misión-La Salina.

-
- d) Expansión de las relaciones marítimas: El Sauzal, Puerto de Ensenada, Puerto de Popotla.
 - e) Nuevas centralidades: Centro de convenciones metropolitano, desarrollo regional en la zona La Misión- Salsipuedes, consolidación del Centro Energético La Jovita.

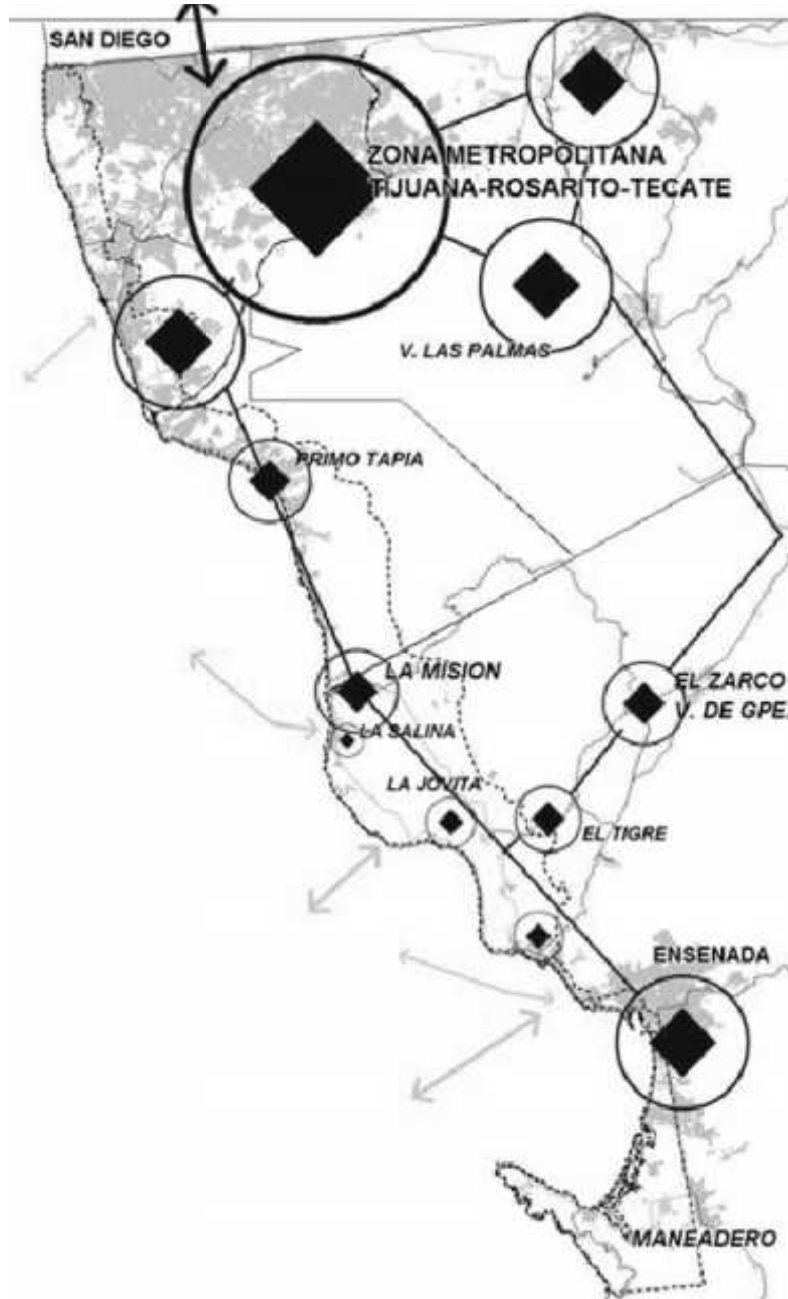


FIGURA 4.2. VISIÓN DE LA ESTRUCTURA TERRITORIAL PARA EL COCOTREN.

4.7. CRITERIOS DE DESARROLLO URBANO

Las tablas de los criterios de desarrollo urbano tienen por objetivo la caracterización del potencial y aptitud para el desarrollo de las actividades productivas, en base a las políticas adoptadas en el modelo de ordenamiento territorial; para cada política particular, se muestra la tendencia y los usos del suelo que tienen compatibilidad con los objetivos propios del desarrollo urbano y regional sustentable. Estos criterios de desarrollo urbano permiten el análisis de compatibilidad de usos del suelo al nivel de las unidades territoriales del Corredor Costero, en los casos que por la tipología del uso del suelo, se requiera un estudio específico, se realizará de acuerdo con las características particulares de la zona.

En la caracterización de los usos de suelo del Corredor se identifican como predominantes, los usos: urbanos, urbano turístico, turístico, de infraestructura energética y de servicios, así como de áreas naturales, en las cuales se incluyen las tierras dedicadas a usos agropecuarios. Con el propósito que los centros energéticos se desarrollen de manera armónica, articulada y controlada con el resto de las aptitudes territoriales del corredor, en congruencia con las premisas de desarrollo del nivel regional, se establecen criterios específicos de desarrollo urbano en dichos centros energéticos, identificando aquellos procesos compatibles o complementarios de acuerdo a las características de estos dos centros.

Los conceptos utilizados en la tipología de usos de suelo son los siguientes:

- Urbano: Comprendidos regularmente en los centros de población, zonas urbanas consolidadas incluyen habitación, industria, comercio y servicios, así como los destinos relativos al equipamiento e infraestructura urbana.
- Turístico: Uso de aprovechamiento dedicados predominantemente a alojamientos temporales o permanentes, con fines vacacionales o recreativos.
- Urbano-turístico: Comprendidos regularmente en zonas urbanas consolidadas susceptibles de un aprovechamiento más intenso, sin menoscabo de los valores naturales y paisajísticos.
- Agropecuario: Los terrenos propios para las actividades de agricultura, cultivos o pastizales y la ganadería.
- Energético: Corresponde a zonas específicas del Corredor donde están dadas las condiciones favorables para el desarrollo de infraestructura energética y de servicios.
- Infraestructura Regional: Los sistemas y redes de distribución de bienes y servicios.

TABLA 4.7. CRITERIOS DE DESARROLLO URBANO

CRITERIOS DE DESARROLLO URBANO		
	CRITERIOS GENERALES DE DESARROLLO URBANO POR POLÍTICA PARTICULAR	CRITERIOS GENERALES PARA LA DOTACIÓN DE INFRAESTRUCTURA Y EQUIPAMIENTO
APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE		
ASu	<p>APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE URBANO. Se permite el desarrollo de actividades económicas y de desarrollo urbano, considerando los criterios de planeación, ordenamiento territorial, ecológico y programas de desarrollo urbano. El uso industrial es compatible para agroindustria y/o alimentos, así como actividades que impulsen los aspectos productivos de la comunidad. Los usos industriales, deben ubicarse en parques o núcleos industriales, cumpliendo con los criterios de los programas en materia ambiental.</p> <p>Se aplican los criterios de desarrollo urbano establecidos en los Programas de Desarrollo Urbano de Centro de Población.</p>	<p>Impulsar el desarrollo urbano a través de la creación de infraestructura y servicios urbanos, bajo un marco de ordenamiento que promueva el uso adecuado del territorio y la conservación de las áreas naturales, para minimizar los efectos nocivos en el medio ambiente.</p> <p>En zonas urbanas y suburbanas se dirige a la consolidación urbana a través de la dotación de servicios urbanos, infraestructura y equipamiento (salud, educación, deporte y recreación).</p>
ASua	<p>APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE URBANO AGROPECUARIO. Son compatibles las modalidades de uso de suelo: habitacional, comercial, equipamiento e infraestructura básica para el crecimiento urbano en las zonas urbanas y suburbanas establecidas, concentradoras de población.</p> <p>El uso industrial es compatible para agroindustria y/o alimentos o actividades locales del sector primario, que impulsen los aspectos productivos de la comunidad, debe ubicarse en parques o núcleos industriales, cumpliendo los criterios de los programas en materia ambiental.</p> <p>Son zonas en proceso de consolidación urbana colindando con actividades agropecuarias, limitar la expansión urbana en terrenos de alta productividad agrícola.</p>	<p>Bajo criterios de sustentabilidad de las zonas agrícolas, promover la consolidación de las áreas urbanas y suburbanas, a través de la dotación de equipamiento, servicios urbanos e infraestructura básica (salud, educación, deporte y recreación, a escala local, jerarquía básica o concentración rural). Orientar el crecimiento urbano en los terrenos de menor productividad agrícola.</p>
ASuta	<p>APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE URBANO, TURISTICO, AGROPECUARIO. Son compatibles las modalidades de uso de suelo: habitacional, habitacional turístico, de servicios turísticos, comercial, equipamiento e infraestructura básica para el crecimiento urbano en las zonas urbanas y suburbanas establecidas, concentradoras de población. Es prioritaria la promoción del turismo autosuficiente que se integre a las</p>	<p>Bajo criterios de sustentabilidad y consolidación de las zonas agrícolas, dotar de infraestructura básica y equipamiento (salud, educación, deporte y recreación, a escala local, jerarquía básica o concentración rural) a las áreas suburbanas establecidas. Promover el uso racional del agua, tratamiento y aprovechamiento de aguas residuales.</p> <p>Regular que la dotación de infraestructura y equipamiento, apoye a las áreas urbanas y</p>

CRITERIOS DE DESARROLLO URBANO		
	CRITERIOS GENERALES DE DESARROLLO URBANO POR POLÍTICA PARTICULAR	CRITERIOS GENERALES PARA LA DOTACIÓN DE INFRAESTRUCTURA Y EQUIPAMIENTO
	<p>características de la región cumpliendo los criterios establecidos en planes y programas de desarrollo urbano y ecológicos. La densificación se ajustará a estudios de capacidad de infraestructura; las áreas de conservación se delimitarán por los estudios específicos de las áreas de valor ambiental.</p> <p>El uso industrial es compatible para agroindustria y/o alimentos o actividades locales del sector primario, que impulsen los aspectos productivos de la comunidad, debe ubicarse en parques o núcleos industriales, cumpliendo los criterios de los programas en materia ambiental.</p> <p>En zonas en proceso de consolidación urbana colindando con actividades agropecuarias, limitar la expansión urbana en terrenos de alta productividad agrícola.</p>	<p>suburbanas, concentradoras de población.</p> <p>Impulsar la construcción de infraestructura turística, promover obras para el abasto de agua y el tratamiento de aguas residuales. Dotar del equipamiento urbano con señalética, identidad local y calidad de la imagen urbana de promoción a los servicios turísticos.</p>
ASa	<p>APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE AGROPECUARIO. La política se orienta al uso ordenado de las actividades productivas del sector primario, particularmente las agrícolas; son compatibles los usos de suelo habitacional y comercial para el crecimiento urbano en las zonas urbanas establecidas, concentradoras de población. El uso industrial es compatible para agroindustria, alimentos o actividades productivas locales del sector primario, que impulsen los aspectos productivos de la comunidad.</p>	<p>Bajo criterios de sustentabilidad y consolidación de las zonas agrícolas, dotar de servicios urbanos, infraestructura básica y equipamiento (salud, educación, deporte y recreación, a escala local, jerarquía básica o concentración rural) a las áreas suburbanas establecidas. Promover el uso racional del agua, tratamiento y aprovechamiento de aguas residuales.</p>
ASt	<p>APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE TURISTICO. Son compatibles las modalidades de usos de suelo: habitacional turístico y de servicios turísticos; es prioritaria la promoción del turismo autosuficiente que se integre a las características de la región cumpliendo los criterios establecidos en planes y programas de desarrollo urbano y ecológico. En desarrollos de la costa, la densificación se ajustará a estudios de capacidad de infraestructura; las áreas de conservación se delimitarán por los estudios específicos de mareas y elementos naturales de valor ecológico.</p>	<p>Promover la construcción de infraestructura portuaria (rampas, botadero, marinas, atracadero y demás infraestructura para los servicios náuticos). Regular que la dotación de infraestructura y equipamiento, salud, educación, servicios urbanos, deporte, recreación, a escala local, jerarquía básica o concentración rural apoye a las áreas urbanas y suburbanas, concentradoras de población.</p> <p>Impulsar la construcción de infraestructura turística, promover obras para el abasto de agua y el tratamiento de aguas residuales.</p>
ASut	<p>APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE URBANO TURISTICO. Esta política está orientada al desarrollo urbano turístico bajo esquemas de</p>	<p>Impulsar la construcción de infraestructura urbana y turística, principalmente en la dotación de agua, saneamiento y programas de mejoramiento de la</p>

CRITERIOS DE DESARROLLO URBANO		
	CRITERIOS GENERALES DE DESARROLLO URBANO POR POLÍTICA PARTICULAR	CRITERIOS GENERALES PARA LA DOTACIÓN DE INFRAESTRUCTURA Y EQUIPAMIENTO
	<p>sustentabilidad, se permite el desarrollo urbano en las modalidades de usos de suelo: habitacional urbano y de servicios turísticos, los proyectos turísticos deben integrarse a las características de la región cumpliendo los criterios establecidos en la normatividad urbana y ambiental.</p> <p>Son compatibles las modalidades de uso de suelo: habitacional urbano, turístico, equipamiento e infraestructura; fomentar el turismo rural, tradicional y ecoturismo. Promover la elaboración de programas regionales que definan características para la integración de desarrollos urbanos con características de identidad regional.</p>	<p>imagen urbana.</p> <p>Dotar del equipamiento urbano con señalética, identidad local y calidad de la imagen urbana de promoción a los servicios turísticos.</p>
ASt	<p>APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE TURISTICO AGROPECUARIO. Esta política está orientada al desarrollo urbano turístico bajo esquemas de sustentabilidad, son compatibles las modalidades de usos de suelo: habitacional, turístico y de servicios turísticos, los proyectos turísticos deben integrarse a las características de la región cumpliendo los criterios establecidos en la normatividad urbana y ambiental.</p> <p>Fomentar el turismo rural, tradicional y ecoturismo. Promover la elaboración de programas regionales que definan características para la integración de desarrollos urbanos con características de identidad regional.</p> <p>Promover el uso ordenado de las actividades productivas del sector primario, particularmente las agrícolas. El uso industrial es compatible para agroindustria, alimentos o actividades productivas locales del sector primario, que impulsen los aspectos productivos de la comunidad.</p>	<p>Impulsar la construcción de infraestructura turística, principalmente en la dotación de agua, saneamiento y programas de mejoramiento de la imagen urbana.</p> <p>Dotar del equipamiento urbano con señalética, identidad local y calidad de la imagen urbana de promoción a los servicios turísticos.</p>
ASi	<p>APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE INDUSTRIAL. Son compatibles los usos industriales que impulsen los aspectos productivos de la localidad, deben ubicarse en núcleos industriales, cumpliendo los criterios de los programas en materia ambiental.</p>	<p>Promover sistemas que permitan el uso eficiente del agua, el reuso y aprovechamiento de sistemas de energía renovable, regular que la dotación de infraestructura apoye a las áreas urbanas y suburbanas establecidas.</p>
ASe	<p>APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE</p>	<p>Promover el desarrollo económico con inversiones</p>

CRITERIOS DE DESARROLLO URBANO		
	CRITERIOS GENERALES DE DESARROLLO URBANO POR POLÍTICA PARTICULAR	CRITERIOS GENERALES PARA LA DOTACIÓN DE INFRAESTRUCTURA Y EQUIPAMIENTO
	<p>ENERGETICO. Se dirige a regular el uso y aprovechamiento del suelo para actividades de infraestructura energética y de servicios cumpliendo con la normatividad federal, estatal y municipal.</p> <p>Regular el uso de suelo de las actividades de infraestructura energética y que en su localización queden comprendidas zonas de amortiguamiento a los riesgos propios de su actividad.</p>	<p>en infraestructura energética y de servicios, cumpliendo con la normatividad que promueva el uso ordenado del territorio y regule los impactos en el medio ambiente.</p> <p>Regular la compatibilidad de actividades en las zonas colindantes, propiciando usos de suelo de actividades de almacenamiento o industriales, evitando el asentamiento y concentración de la población en el radio de influencia que determinen los estudios de riesgos y urbanos requeridos para los usos de infraestructura energética y especiales.</p>
CONSERVACIÓN		
C	<p>Se aplica para actividades vinculadas con el ecoturismo y el turismo rural, los proyectos de desarrollo turístico y de aventura se permiten de acuerdo a la evaluación de la capacidad de carga que presenten las áreas con aptitud para esta actividad, los estudios de riesgo y condicionantes establecidas por la SEMARNAT y la Secretaría de Protección al Ambiente del Estado.</p> <p>Se permite el aprovechamiento y uso artesanal de recursos naturales, bajo programas de manejo y asesoría técnica.</p> <p>Para realizar actividades en las Áreas Naturales Protegidas relativas al aprovechamiento sustentable de recursos naturales, investigación, ecoturismo y educación ambiental, se debe contar con los estudios técnicos, según lo establecido en sus Programas de Conservación y Manejo; Asimismo, atender las restricciones ambientales de las Regiones Terrestres Prioritarias.</p>	<p>Se permite el desarrollo de infraestructura básica para el desarrollo de las actividades productivas permitidas en esta política.</p> <p>Se requieren Manifiesto de Impacto Ambiental, Planes de Manejo, Soluciones propias de infraestructura y lo establecido por la normatividad federal, estatal y municipal; cumplir con lo establecido por el Programa de Ordenamiento Ecológico de Baja California.</p>
PROTECCIÓN		
P	<p>Se aplica en las Unidades de Gestión Territorial con ecosistemas de relevancia ecológica, dada su riqueza biótica de especies endémicas de flora y fauna, su grado de fragilidad y conservación requieren contar con las medidas técnicas y normativas necesarias para asegurar la integridad de los sistemas naturales. Se permiten actividades de acuerdo a la evaluación de la capacidad de carga que presenten las áreas con aptitud para esta actividad. Se permite el uso</p>	<p>Se permite el desarrollo de infraestructura básica para el desarrollo de las actividades productivas permitidas en esta política.</p> <p>Se requieren Manifiesto de Impacto Ambiental, Planes de Manejo, Soluciones propias de infraestructura y lo establecido por la normatividad federal, estatal y municipal; cumplir con lo establecido por el Programa de Ordenamiento Ecológico de Baja California.</p>

CRITERIOS DE DESARROLLO URBANO		
	CRITERIOS GENERALES DE DESARROLLO URBANO POR POLÍTICA PARTICULAR	CRITERIOS GENERALES PARA LA DOTACIÓN DE INFRAESTRUCTURA Y EQUIPAMIENTO
	<p>doméstico de los recursos naturales exclusivamente para las comunidades que habitan la zona. Se permite el uso no consuntivo en actividades orientadas a la investigación y la educación ambiental.</p> <p>Para realizar actividades en las Áreas Naturales Protegidas relativas al aprovechamiento sustentable de recursos naturales, investigación, ecoturismo y educación ambiental, se debe contar con los estudios técnicos, según lo establecido en sus Programas de Conservación y Manejo; Asimismo, atender las restricciones ambientales de las Regiones Terrestres Prioritarias.</p>	

CRITERIOS DE DESARROLLO URBANO	
ESPACIOS CON INSTRUMENTOS DE PLANEACION LOCAL	
<p>El Programa Regional de Desarrollo Urbano, Turístico y Ecológico del Corredor Costero Tijuana-Rosarito-Ensenada considera la normatividad de los Programas de Desarrollo Urbano de Centro de Población, las políticas y estrategias establecidas por el Programa del COCOTREN se dirigen al ordenamiento del territorio con visión regional a largo plazo, considerando la importancia del proceso de expansión y conurbación de las zonas urbanas que vincula el corredor y conforma una región con características metropolitanas.</p> <p>Al actualizarse los PDUCP se deben evaluar los lineamientos generales, las políticas de ordenamiento territorial y los usos establecidos por el presente Programa Regional, para casos específicos que requieran un análisis particular, se convocará a la Comisión Coordinadora de Desarrollo Urbano.</p>	
<p>En cuanto a los usos del suelo para las Acciones de Urbanización fuera de los límites de Centro de Población y las obras de infraestructura regional, para la aprobación del uso del suelo se requiere el Dictamen Técnico de Congruencia expedido por la SIDUE, los estudios de Manifiesto de Impacto Ambiental, de Impacto Urbano, la solución propia de la infraestructura y lo establecido por la normatividad federal, estatal y municipal. Para las acciones de urbanización en las que aplica la normatividad y autorizaciones del gobierno federal, previamente se expedirá la opinión técnica y dictamen de congruencia de las autoridades estatales correspondientes.</p> <p>Para los predios que se encuentren fuera de las zonas con Programa de Desarrollo Urbano de Centro de Población o no cuenten con lineamientos específicos de usos de suelo, se requiere la elaboración de estudios urbanos, según el tipo de desarrollo a realizar.</p> <p>ESTUDIOS URBANOS</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Estudio de autosuficiencia en la dotación de infraestructura y servicios urbanos. ▪ Estudio de compatibilidad de uso del suelo y densidades. ▪ Uso de Zona Federal Marítimo Terrestre. 	

CRITERIOS DE DESARROLLO URBANO

- Estudio de integración vial y accesibilidad.
- Estudio de mercado.
- Promoción del desarrollo local.

USOS DE INFRAESTRUCTURA REGIONAL Y ESPECIALES

Son actividades de infraestructura regional:

- | | | |
|---|--|---|
| <p>Son actividades de infraestructura regional:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Presas, plantas desaladoras y potabilizadoras de agua. ▪ Acueductos. ▪ Plantas de tratamiento de aguas residuales. ▪ Lagos artificiales. ▪ Rellenos sanitarios. | <p>Confinamiento de residuos industriales.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Tratamiento de residuos peligrosos. ▪ Puertos fronterizos. ▪ Infraestructura de comunicaciones y transporte. ▪ Puertos y Marinas. ▪ Estaciones intermodales de transporte (marino-terrestre-aéreo). | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Subestación eléctrica. ▪ Líneas eléctricas de alta tensión. ▪ Gasoducto y poliductos. ▪ Aeropuertos y aeropistas. ▪ Almacenaje y regasificación remota de gas natural y de gas licuado de petróleo (GLP). ▪ Fuentes alternativas de energía (energías renovables). |
|---|--|---|

USOS EN CENTROS ENERGETICOS

En cuanto a los usos de suelo para las Acciones de Urbanización en materia de infraestructura energética y de servicios en los Centros Energéticos, para la aprobación del uso del suelo se requiere cumplir con la normatividad Federal, Estatal y Municipal.

Las actividades de infraestructura energética y de servicios, para los Centros Energéticos y de Servicios, son:

ACTIVIDADES Y PROCESOS	ACTIVIDADES EN CENTRO ENERGETICO ROSARITO	ACTIVIDADES EN CENTRO ENERGETICO LA JOVITA
Operación de instalaciones para el transporte, recepción y entrega de energéticos, transportados vía terrestre o marítima.	X	X
Almacenaje y mezcla de energéticos.	X	X
Regasificación de gas natural licuado.		X
Desalinización de agua.	X	X
Extracción criogénica de nitrógeno y otros componentes del aire y su distribución		X
Generación y transmisión de energía eléctrica	X	X
Recepción y entrega de carro-tanques con energéticos.	X	X
Manejo de componentes y aditivos de energéticos.	X	X
Suministro de energéticos .	X	X
Procesamiento de gas natural, gas L. P. y sus componentes y la licuefacción de gas natural.		X
Uso de agua de mar como medio de transferencia de calor (para enfriamiento o calentamiento) en los procesos de transformación.	X	X
Recepción, generación, transformación, conversión, despacho,	X	X

CRITERIOS DE DESARROLLO URBANO		
transferencia, carga, almacenamiento, compresión, procesamiento, control de emisiones a la atmósfera, transporte de productos energéticos, insumos o subproductos cuyo manejo sea compatible con los procesos anteriores.		
LINEAMIENTOS EN PLAYAS, ZONA FEDERAL MARÍTIMO TERRESTRE Y MAR TERRITORIAL		
<p>Para los desarrollos de las costas, la construcción y operación de la infraestructura portuaria y las instalaciones de servicios portuarios: rampas, botadero, marinas, atracadero, etc., se sujetan a los estudios de factibilidad financiera, la regulación y autorizaciones de la Federación en lo relativo a los estudios ambientales, de Zona Federal Marítimo Terrestre, así como a la opinión técnica emitida por las autoridades estatales correspondientes.</p> <p>En el caso de áreas costeras incluir los siguientes estudios:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Estudio de mareas y corrientes. ▪ Estudio de batimetría. <p>En base a los principios de los Artículos 7 y 17 del Reglamento para el uso y aprovechamiento del Mar Territorial, Vías Navegables, Playas, Zona Federal Marítimo Terrestre y terrenos ganados al mar, publicado en el Diario Oficial el 21 de agosto de 1991, que establecen el derecho para disfrutar las playas y la zona federal marítimo terrestre por toda persona, así como el respeto de los propietarios al libre acceso a dichos bienes de propiedad nacional, con las consideraciones establecidas en los citados Artículos, se determina:</p> <p>En las autorizaciones de los desarrollos urbanos que se expidan en el Corredor Costero de Tijuana-Rosarito-Ensenada se proyecte el derecho de vía y se construyan accesos públicos a las playas en distancias recomendables de 200 metros y máximas de 500 metros entre éstos; preferentemente en los límites de los predios de acuerdo a las características de las playas, las edificaciones existentes, considerando si los litorales son de acantilados, escenarios paisajísticos, de valor recreativo, turístico o cultural, según se determine por estudios específicos a las zonas y características de las playas, con aprobación de las autoridades municipales. Este criterio de desarrollo urbano para los accesos a las playas aplica a los estudios y proyectos que se realicen en el Corredor Costero, con las limitaciones y promoviendo su aplicación en los desarrollos autorizados, de acuerdo a la factibilidad técnica y aprobación de las autoridades municipales.</p> <p>Son aplicables los Criterios de Desarrollo Urbano publicados en el Diario Oficial del 14 de agosto de 1990 establecidos en el Programa Nacional de Desarrollo Urbano 1990-1994:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ No se debe permitir el desarrollo urbano en la primer duna de playa a lo largo del litoral. ▪ La franja costera de resguardo tendrá como mínimo 20 metros a partir de la cota máxima de distancia de marea alcanzada en 20 años (pleamar). No es conveniente construir por debajo de 5 metros de altura como mínimo de la cota de marea señalada. ▪ No se debe permitir el desarrollo urbano en áreas por debajo del nivel máximo de mareas, sobre zonas inundables periódicamente como esteros, canales marítimos o lagunas. Deberá protegerse las áreas urbanas vulnerables al riesgo de oleaje huracanado, a través de la construcción de protecciones tales como diques, rompeolas, escolleras, o dragados, además de prever franjas de resguardo con una distancia mínima de 30 metros a partir del alcance máximo de oleaje registrado en los últimos 20 años, según el tipo de relieve de terreno continental y/o marino. 		
ESTUDIOS DE EVALUACIÓN ECOLÓGICA		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Manifiesto de Impacto Ambiental. ▪ Plan de manejo integral de ecosistemas existentes en el cual se incluyan los siguientes aspectos: caracterización ambiental, identificación de hábitats importantes, servicios ambientales que ofrece el ecosistema, escenarios de aprovechamiento turístico y estrategias de conservación. ▪ Estudios requeridos para la evaluación de los espacios territoriales identificados con valor ecológico; tal es el caso de las Áreas Naturales Protegidas, Parques Nacionales, Sitios RAMSAR, y Áreas Especiales de Conservación, identificadas en el Programa de Ordenamiento Ecológico de Baja California 		

CRITERIOS DE DESARROLLO URBANO

LINEAMIENTOS AMBIENTALES

- Los lineamientos ambientales son los establecidos por el Programa de Ordenamiento Ecológico del Estado de Baja California, como normatividad en materia de ecología y aplicables en el ordenamiento territorial, tienen como objetivo optimizar el uso, aprovechamiento y en su caso, la conservación de los recursos naturales; los lineamientos ambientales se clasifican en lineamientos generales, aplicables para el área de ordenamiento; lineamientos por política, aplicables a las unidades de gestión ambiental y lineamientos específicos, aplicables a las Áreas Especiales de Conservación.
- Los lineamientos ambientales, los Planes y Programas de Ordenamiento Ecológico que integran la normatividad en materia de ecología, se aplican de acuerdo con la actualización y vigencia de las publicaciones oficiales de la Secretaría de Protección al Ambiente.

5. PROGRAMAS Y ACCIONES

En este apartado se integran de forma programática las acciones, obras y servicios a realizarse de acuerdo a estudios de pre-factibilidad y costo beneficio para cumplir con las estrategias planeadas y la visión a largo plazo del Corredor Costero. También, se especifica la participación y responsabilidad de los proyectos de los sectores públicos: Federal, Estatal y Municipal; Privado y Social. En la selección de proyectos propuestos en el proceso del programa, se ha requerido una priorización-selección con el fin de detectar los proyectos que mejorarán notablemente la calidad de vida de los habitantes del Corredor Costero. La priorización no pretende descartar ningún proyecto, su ejecución se propone en función a las fuentes de recursos y disponibilidad de financiamiento.

En la selección de proyectos se desarrolló una metodología que considera evaluar la importancia de cada uno de los proyectos de los ejes estratégicos: desarrollo social, económico, ambiental, urbano e institucional, de acuerdo a los siguientes criterios, entre otros: Programas de planeación que inciden en el Corredor Costero, promoción de la inversión, fuentes de financiamiento, promoción de la participación ciudadana y articulación con otros ejes estratégicos.

5.1. PROGRAMAS Y CORRESPONSABILIDAD

En los programas, tanto el Estado como los ciudadanos son corresponsables en la construcción de la sociedad que se desea, ambos deciden y actúan en el camino común; es así como la Constitución establece que el principio de la corresponsabilidad se ejerce sobre los distintos ámbitos: económicos, social, político, cultural, geográfico, ambiental, etc.

Los ciudadanos, sus comunidades y grupos vecinales participan en la gestión pública de los servicios dentro de la visión ciudadana; la corresponsabilidad Estado-Ciudadanos exige la voluntad de coordinación y participación de ambas partes para la realización de las acciones y proyectos, la participación ciudadana es también, orientación de los programas públicos a las necesidades sentidas por las comunidades.

El nivel de corresponsabilidad de los sectores público, privado y social para los proyectos toma como integrantes a los siguientes actores:

Sector Público

- Federal.
- Estatal.
- Municipal.
- Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática.
- Comisión Federal de Electricidad.

-
- Secretaría de Economía.
 - Secretaría de Seguridad Pública.
 - Secretaría de Planeación y Finanzas.
 - Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano.
 - Secretaría de Educación y Bienestar Social.
 - Secretaría de Desarrollo Social.
 - Secretaría de Desarrollo Económico.
 - Secretaría de Fomento Agropecuario.
 - Secretaría de Salud.
 - Secretaría de Turismo del Estado.
 - Secretaría de Pesca y Acuacultura.
 - Secretaría del Trabajo y Previsión Social.
 - Secretaría de Protección al Ambiente.
 - Procuraduría General de Justicia.
 - Dirección de Control y Evaluación Gubernamental.
 - Dirección del Registro Público de la Propiedad y de Comercio.
 - Consejo Estatal de Población.
 - Comité de Planeación para el Desarrollo del Estado.
 - Administradora de la Vía Corta Tijuana- Tecate.
 - Comisión Estatal de Energía de Baja California.
 - Comisión Estatal de Servicios Públicos de Tijuana.
 - Comisión Estatal de Servicios Públicos de Ensenada.
 - Comisión Estatal del Agua.
 - Junta de Urbanización del Estado.
 - Instituto para el Desarrollo Inmobiliario y de la Vivienda para el Estado de B.C.
 - Secretaría de Desarrollo Social.
 - Secretaría de la Reforma Agraria.
 - Fideicomiso Fondo Nacional de Habitaciones Populares.
 - Comisión Nacional de Vivienda.
 - Instituto de Fondo Nacional de la Vivienda para los trabajadores.
 - Comisión para la Regularización de la Tenencia de la Tierra del Estado.
 - Fideicomiso Corredor Tijuana-Rosarito 2000.
 - Fideicomiso Público de Administración para las Reservas Territoriales de El Monumento.
 - Instituto Municipal de Investigación y Planeación Urbana de Ensenada.
 - Instituto Metropolitano de Planeación de Tijuana.
 - Instituto Municipal de Planeación de Playas de Rosarito.
 - Dirección de Administración Urbana Municipal.
 - Comité de Planeación para el Desarrollo Municipal.
 - Secretaría del Medio Ambiente, Recursos Naturales y Pesca.

Sector Privado

- Agricultura.
- Ganadería.
- Comercio.
- Energético.

-
- Servicios.
 - Recreación.
 - Cámara y Asociaciones.
 - Sistemas de Información Turística Estatal.
 - Sistema Nacional de información Turística.
 - Sistema para el desarrollo Integral de la Familia.
 - Instituto de la Mujer.
 - Fondo de Desarrollo para la Mujer.
 - Cámara Nacional de Comercio.

Sector Social

- Colegios.
- Instituciones de Educación Superior.
- ONG's.
- Comunidad.
- Colegio de Bachilleres de Estado de Baja California.
- Colegio de Estudios Científicos y Tecnológicos del Estado de Baja California .
- Colegio Nacional de Educación Profesional Técnica del Estado de Baja California.
- Instituto de Cultura de Baja California.
- Instituto de Infraestructura Física y Educativa de Baja California.
- Instituto del Deporte y la Cultura Física de Baja California.
- Instituto de Servicios Educativos y Pedagógicos de Baja California.
- Universidad Tecnológica de Tijuana.
- Fideicomiso para el programa especial de Financiamiento a la Vivienda del Magisterio.
- Fideicomiso Fondo Mixto de Fomento a la Investigación Científica y Tecnológica en el Estado.
- Universidad Autónoma de Baja California.
- Cámara Mexicana de la Industria de la Construcción.
- Centro de Estudios Tecnológicos y Superiores.
- Secretaria de Educación Pública.
- Universidad Politécnica de Baja California.
- Fideicomiso para el Programa Nacional de Becas y Financiamiento para Estudios de Tipo Superior en el Estado.
- Fideicomiso Público de Investigación y Administración para la Operación del Programa Denominado Escuelas de Calidad.
- Dirección del Colegio de Bachilleres.
- Consejo Nacional para la Cultura y las Artes.
- Instituto Nacional de Antropología e Historia.

5.2. PROGRAMAS Y PROYECTOS ASOCIADOS

TABLA 5.1. CORRESPONSABILIDAD DE PROYECTOS.

CORRESPONSABILIDAD DE PROYECTOS							
COMPONENTE		PROGRAMA O PROYECTO ASOCIADO	SECTOR				
			PUBLICO			P R I V A D O	S O C I A L
			F	E	M		
DESARROLLO REGIONAL	PLANEACIÓN URBANA Y LINEAMIENTOS DE ZONAS ESTRATÉGICAS DEL CORREDOR	▪ Programa Regional de Desarrollo Urbano de Crecimiento de la Zona de La Misión-El Sauzal.	X	X	X	X	
		▪ Programa de Desarrollo Urbano de Crecimiento de la Zona La Salina.	X	X	X	X	
		▪ Programa de manejo para la protección de los ecosistemas costeros que reflejan la calidad del ambiente con indicadores y estrategia de monitoreo.	X	X	X	X	
		▪ Formular los programas maestros de control y aprovechamiento de la Zona Federal Marítimo Terrestre en las Playas: Puerto Nuevo, Popotla, Cantamar, Campo López, Santa María, La Fonda, La Burrita, Punta Piedra, Playa Mal Paso, Playa La Salina; evaluando las playas de alto valor para su regulación.	X	X	X	X	
		▪ Programa Sectorial de Desarrollo Industrial de Ensenada.		X	X	X	X
		▪ Programa de Constitución de Reservas Territoriales Reservas en centros urbanos y suburbanos, para dirigir el crecimiento urbano ordenado: Primo Tapia, La Misión y Maneadero.		X	X		
		▪ Centro Integralmente Planeado de la Reserva Urbana del Ciprés. Estudio de aprovechamiento de terrenos y factibilidad de Aeropista en el Ciprés.		X	X	X	
		▪ Distrito Turístico y Comercial en el Centro Histórico de Ensenada.		X	X	X	X
		▪ Estudio de identificación de accesos al mar para la infraestructura de desarrollo marítimo para el turismo y la pesca.	X	X	X		
		▪ Elaborar estrategia de desarrollo de infraestructura marítima para el turismo y la pesca, con inversión pública y privada.	X	X	X		
		▪ Proyecto Distrito Turístico y Comercial “Zona Rosarito”. Programa de Mejoramiento Urbano del Centro Histórico Tradicional de Rosarito.	X	X	X	X	X
		▪ Continuidad y conclusión del Parque Metropolitano Rosarito, en el Cañón Rosarito.	X	X	X	X	X
		▪ Programa y Proyectos de regeneración urbana del Centro Tradicional de Primo Tapia.	X	X	X	X	X
		▪ Programa de Protección y Conservación del Patrimonio Histórico, Cultural, y Arquitectónico.		X	X		X
		▪ Planeación, control y regulación de asentamientos humanos en zonas de riesgos y zona de deslaves Salsipuedes.		X	X		
		▪ Ordenar la Zona Turística Costera considerando andadores peatonales, difusión cultural, equipamiento, estacionamientos y regulación de actividades comerciales, eventos deportivos, recreación, concesión de actividades turísticas y zonas de transición.	X	X	X	X	X
		▪ Programa Sectorial de la Zona Costa para el desarrollo de áreas verdes y espacios públicos.					
	NORMATIVIDAD	▪ Reglamento para Zonas Turísticas del Corredor Costero Tijuana-Playas de Rosarito-Ensenada.		X	X	X	X
		▪ Actualización o elaboración de Ordenamiento Urbanístico para los Desarrollo Turísticos en el Estado de Baja California.		X	X	X	X

CORRESPONSABILIDAD DE PROYECTOS

COMPONENTE	PROGRAMA O PROYECTO ASOCIADO	SECTOR				
		PUBLICO			P R I V A D O	S O C I A L
		F	E	M		
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aplicar la normatividad para el desarrollo de los terrenos intraurbanos, con políticas de densificación y movilidad urbana, vivienda vertical y ciudad compacta. ▪ Elaborar reglamentos de uso de playas arenosas y rocosas para ordenar usos no compatibles (tráfico de motos, caballos, estacionamientos y bañistas) . ▪ Normatividad de imagen para la carretera libre. Diseño urbano e integración de espacios para bicicletas, andadores, señalética e información turística. ▪ Incorporar la realización de estudios de mecánica de suelos para desarrollos en zonas identificadas de alto riesgo. ▪ Normatividad de usos de suelo en función de los servicios ambientales: biodiversidad, utilidad escénica y paisajística, valor agregado del paisaje en el producto turístico y potencial recreativo. ▪ Elaborar la reglamentación de Imagen urbana del Corredor Costero Tijuana-Rosarito-Ensenada. ▪ Integrar la figura de las servidumbres de paso a las playas para la la implementación sólida de política pública y de actos de dominio público en la ZOFEMAT. 					
			X	X	X	
			X	X	X	X
			X	X		
			X	X		
		X	X	X		
		X	X	X		
	GESTIÓN	X	X	X		
		X	X	X		
			X	X		
		X	X	X		
		X	X	X		
		X	X	X		X
		X	X	X	X	X
		X	X	X		
	INFRAESTRUCTURA REGIONAL	X	X	X		
		X	X	X		
		X	X	X		
		X	X			

CORRESPONSABILIDAD DE PROYECTOS

COMPONENTE		PROGRAMA O PROYECTO ASOCIADO	SECTOR				
			PUBLICO			P R I V A D O	S O C I A L
			F	E	M		
		▪ Proyecto Aeropuerto Internacional Ensenada (Ojos Negros).	X	X	X	X	
		▪ Proyecto Ferrocarril Tecate-Sauzal.	X	X	X		
		▪ Puerto de abrigo Popotla.					
		▪ Ampliación y modernización del puerto El Sauzal.	X	X	X		
		▪ Puerto Modelo para Embarcaciones y/o cruceros, Ensenada, B. C.	X	X			
		▪ Sistema de riego de planta de tratamiento del Sauzal y tratamiento terciario de aguas residuales de la zona norte de Ensenada	X	X	X		
		▪ Impulsar proyectos y construcción de plantas desalinizadoras: Playas de Rosarito, La Misión (La Jovita), Ensenada.		X	X	X	
		▪ Complemento de planta de tratamiento El Naranjo y tratamiento terciario a aguas residuales.		X	X		
		▪ Consolidación de infraestructura y servicios urbanos en centros de servicios Primo Tapia. Venustiano Carranza, La Misión, Maneadero, Esteban Cantú.	X	X	X	X	
MOVILIDAD REGIONAL		▪ Cruces Fronterizos Chaparral, Otay I y Otay II (Tijuana).	X	X			
		▪ Ampliación de Aeropuerto Binacional de Tijuana y estudio de capacidad de instalaciones a largo plazo.	X	X			
		▪ Libramiento Ensenada. Tramo Ensenada - Maneadero.	X	X	X		
		▪ Blv. Siglo XXI Playas de Rosarito.	X	X	X		
		▪ Estudio para la demarcación de derechos de vía y proyecto para la continuación del Blv. Siglo XXI en Primo Tapia.	X	X	X		
		▪ Libramiento Ensenada. Tramo Carretera Tecate Ensenada- Carretera libre Tijuana.	X	X	X		
		▪ Carretera Valle de Guadalupe-Ojos Negros. (Conexión Aeropuerto Internacional de Ensenada con la zona costa y Tijuana).	X	X	X		
		▪ Proyectos de libramientos y vialidades primarias en zonas urbanas y suburbanas ligados a las carreteras escénica y libre.	X	X	X		
		▪ Nodo Rancho del Mar. Acceso al Fraccionamiento Metropolitano	X	X	X		
		▪ Mejoramiento de carretera de cuota.	X	X	X		
		▪ Ampliación y Mejoramiento de carretera libre.	X	X	X		
		▪ Proyecto y construcción de carretera de enlace Bajamar-El Tigre (Integración de Valle de Guadalupe al Corredor Costero).	X	X	X		
		▪ Fortalecer la red de conexión multimodal.	X	X	X	X	
		▪ Integrar las zonas rurales del COCOTREN a través de rutas suburbanas.	X	X	X	X	
		▪ Diseño de rutas turísticas y adecuación vial de ciclistas en subcentros urbanos.	X	X	X	X	
		▪ Acondicionamiento de rutas de movilidad no motorizada de atractivo turístico.					
		▪ Desarrollar un sistema de transporte turístico costero con orígenes y destinos turístico-comerciales de centros y subcentros urbanos del Corredor, estaciones de transferencia del pasaje público al turístico, estacionamientos y acceso a playas.	X	X	X	X	
		▪ Ampliación de carretera a La Bufadora.	X	X	X	X	
DESARROLLO ECONÓMICO	DESARROLLO TURÍSTICO	▪ Proyecto de la imagen promocional turística del Corredor Costero.		X	X		
		▪ Programa de mejoramiento de imagen urbana de zonas turísticas Puerto	X	X	X		

CORRESPONSABILIDAD DE PROYECTOS

COMPONENTE	PROGRAMA O PROYECTO ASOCIADO	SECTOR				
		PUBLICO			P R I V A D O	S O C I A L
		F	E	M		
	Nuevo, Playa La Misión, La Bufadora.					
	▪ Programa de mejoramiento de imagen urbana y malecón de Playas de Tijuana.	X	X	X		
	▪ Estudio para la difusión y promoción de la industria fílmica en el Corredor Costero, a nivel estatal e internacional.	X	X	X	X	
	▪ Promoción y posicionamiento del polo de desarrollo turístico Internacional del Centro de Convenciones Metropolitano.		X	X	X	
	▪ Estudio de transporte turístico de cruces fronterizos a sitios de interés escénico: Playas de Tijuana, Playas de Rosarito, Popotla, Puerto Nuevo, Playa La Misión, Ruta del Vino, Ensenada y La Bufadora.	X	X	X	X	
	▪ Estudio del Parque de la Mesa Redonda, Playas de Rosarito.	X	X	X		
	▪ Proyecto del Parque Submarino Rosarito de Arrecifes Artificiales.	X	X	X	X	
	▪ Programa de Rescate y conservación de Puntos de Surf. (Rescate de accesos a la costa).	X	X	X	X	X
	▪ Proyecto de la Ruta Ecoturística Cañón Rosarito.		X	X	X	
	▪ Fomentar los programas recreativos y deportivos que impulsan la actividad turística: carreras ciclistas, pedestres, surf, etc.		X	X	X	
	▪ Promover proyectos de rutas de movilidad no motorizada de atractivo turístico y recreativo.		X	X	X	X
	▪ Promoción de la Ruta del Vino y su integración al desarrollo económico regional de la zona costa.		X	X		
	▪ Proyecto e inversiones para el Centro Regional de Oficios Artesanales (Mercado Regional de Artesanías). Playas de Rosarito.	X	X	X		
	▪ Proyecto de Estación Turística Valle de Guadalupe ligada a ferrocarril turístico.		X	X	X	
	▪ Desarrollar el turismo médico en el corredor para elevar los niveles de gasto y estancia del visitante.	X	X	X	X	
	▪ Impulsar el desarrollo urbano de centros y subcentros para posicionar las actividades comerciales y los servicios turísticos.	X	X	X	X	
	▪ Proyecto del Centro de Interpretación Ambiental Estero Punta Banda.		X	X	X	
	▪ Expansión del Museo el Caracol.	X	X			
FINANCIAMIENTO	▪ Promover inversiones para el proyecto del Parque Científico y de Desarrollo Tecnológico en Valle de Jatay.		X	X	X	X
	▪ Plan de gestión y promoción para el desarrollo de parques industriales en Ensenada.	X	X	X		
	▪ Promover inversiones para el desarrollo portuario, pesquero, turístico, y energético.	X	X	X	X	X
	▪ Programa de Ordenamiento Acuícola para la administración y desarrollo sustentable de las actividades acuícolas de Ensenada.	X	X	X		
	▪ Fideicomisos para la administración de playas y zonas de conservación	X	X	X		
	▪ Mercado Regional de Productos Pesqueros y Agrícolas de Ensenada.		X	X	X	X
	▪ Recinto Turístico de Ensenada.		X	X	X	X
	▪ Diseño y consenso de esquemas financieros para la reactivación y ocupación del desarrollo inmobiliario.	X	X	X	X	X
	▪ Determinar la rentabilidad del inventario habitacional actual y su posible desplazamiento a compradores nacionales de menores ingresos.	X	X	X	X	X
	▪ Diversificación de actividades económicas: agricultura, floricultura,	X	X	X	X	X

CORRESPONSABILIDAD DE PROYECTOS

COMPONENTE		PROGRAMA O PROYECTO ASOCIADO	SECTOR				
			PUBLICO			P R I V A D O	S O C I A L
			F	E	M		
DESARROLLO INSTITUCIONAL	GESTIÓN	pesquerías en pequeña escala e industria ligera.					
		▪ Diseñar estímulos fiscales para desarrollos habitacionales turísticos con estándares internacionales de sustentabilidad en el uso de energéticos.	X	X	X	X	X
		▪ Apoyar la creación de micro y pequeña empresa (turismo rural, cooperativas artesanales, pesqueras)	X	X	X	X	
		▪ Promover la inversión pública para el manejo costero y marítimo.	X	X	X	X	
		▪ Institucionalización del organismo de coordinación de autoridades de los municipios de Tijuana, Playas de Rosarito y Ensenada.	X	X	X		
		▪ Promover los estudios y proyectos de factibilidad de la ruta de transporte de carga por ferrocarril, vinculando el cruce fronterizo de Jacumé con los puertos marítimos y la comunicación ferroviaria con Ensenada (comunicación ferroviaria factible de asociarse a múltiples proyectos).	X	X	X	X	
		▪ Promover la asociación y participación de propietarios, desarrolladores inmobiliarios y organismos financieros y dependencias relacionadas con la operación y construcción de servicios públicos.	X	X	X	X	X
		▪ Gestionar el ordenamiento de la Zona Federal Marítima y Terrestre (ZOFEMAT).	X	X	X		
		▪ Incrementar la participación y delegar derechos y obligaciones a municipios y ayuntamientos en el manejo de la zona marítima y costera	X	X	X		
		▪ Impulsar el manejo integral de las zonas costeras considerando la asociación de los recursos ambientales, socioculturales e institucionales en el conflicto y posibles sinergias de las actividades existentes.	X	X	X	X	X
		▪ Creación de asociaciones civiles y redes sociales de propietarios, comerciantes e investigadores para la administración y promoción del Corredor Costero.	X	X	X	X	X
		▪ Impulsar la formación de recursos humanos considerando las necesidades de un modelo productivo diversificado e interdependiente en términos sectoriales.	X	X	X	X	X
		▪ Promover convenio con la federación para el traslado de recursos de la carretera de cuota al mantenimiento de la carretera libre.	X	X	X		
		▪ Promover programas de educación formal para hacer compatible la explotación con la conservación de recursos costeros y marinos.	X	X	X	X	
		▪ Integrar los servicios del COCOTREN con su entorno inmediato considerando la infraestructura, los atractivos, la imagen y la seguridad pública.	X	X	X	X	X

6. INSTRUMENTOS DE GESTION DEL PROGRAMA

La fase operativa del Programa Regional de Desarrollo Urbano Turístico y Ecológico del Corredor Costero Tijuana-Rosarito-Ensenada, se lleva a cabo con la regulación y aplicación de la normatividad de las instancias ejecutoras de los tres órdenes de gobierno, con la participación de los sectores social y privado en el seguimiento de los estudios, proyectos, programas y acciones que se proponen, así como las inversiones que se han de promover y atraer para el desarrollo económico. Por las características del Corredor Costero son de particular importancia las acciones en materia de infraestructura y del sector turístico.

6.1 INSTRUMENTOS ADMINISTRATIVOS

El procedimiento para la formalización del Programa Regional de Desarrollo Urbano, Turístico y Ecológico cumple con lo establecido en la Ley de Desarrollo Urbano del Estado, en el proceso de elaboración se sometió a consideración de los Ayuntamientos, se presentó a consulta pública y con la aprobación de la Comisión Coordinadora de Desarrollo Urbano, se publica en el Periódico Oficial; mencionando que se suscribe **el Convenio de Coordinación** para la ejecución del Programa Regional de Desarrollo Urbano, Turístico y Ecológico del Corredor Costero Tijuana, Rosarito Ensenada.

En el Convenio de Coordinación se establece la integración del Comité Técnico del COCOTREN para la administración, operación y evaluación de los programas, proyectos y acciones, promoviendo la gestión de los recursos para su implementación. El Comité Técnico se conforma por el Gobierno del Estado, a través de la Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano, la Secretaría de Planeación y Finanzas, la Secretaría de Protección al Ambiente, la Secretaría de Desarrollo Económico, la Secretaría de Turismo, la Secretaría General de Gobierno por medio de la Dirección Estatal de Protección Civil y los Presidentes Municipales de Tijuana, Playas de Rosarito y Ensenada.

El Sistema Estatal de Planeación Democrática establece el proceso para la planeación del desarrollo, como medio que considera los mecanismos para la elaboración, el seguimiento y la evaluación de los planes y programas, considerando las atribuciones de la administración pública federal, estatal y municipal. A las entidades de la administración pública estatal en materia de desarrollo urbano les corresponde la evaluación sistemática de los objetivos y prioridades de los ordenamientos de planeación regional o metropolitanos. Particularmente a la Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano del Estado le compete regular, verificar y evaluar los Programas Regionales y Sectoriales en materia de ordenamiento territorial y de desarrollo urbano.

A través de la Secretaría de Finanzas, el Ejecutivo del Estado tiene la función de evaluar periódicamente el estado que guardan los programas y presupuestos, así como los resultados de su ejecución; también, es autoridad con atribución en la participación de la formulación, ejecución y aprobación de los planes y programas, la Comisión Coordinadora de Desarrollo Urbano.

En el ámbito local las instancias con atribución para la elaboración, instrumentación, operatividad y evaluación de los planes y programas son las Secretarías de Desarrollo Urbano y las instancias de planeación del COCOTREN son el Instituto Metropolitano de Planeación de Tijuana, Instituto Municipal de Planeación de Playas de Rosarito y el Instituto Municipal de Investigación y Planeación de Ensenada, Baja California.

6.2 INSTRUMENTOS FINANCIEROS

La regulación de la captación de recursos y las fuentes de financiamiento se sustenta en la normatividad y el marco jurídico, el financiamiento es un tema importante para la gestión municipal, dependiendo de los presupuestos asignados para la ejecución de las obras y acciones. Las fuentes de financiamiento para el municipio consisten en: a) Recursos asignados por Ley; Recaudación de impuestos y de ingresos transferidos por el gobierno federal o estatal. b) La capacidad de autogestión, proporciona ingresos extraordinarios que se promueven por los gobiernos municipales: Subvenciones, transferencias, o aportaciones especiales otorgados por organismos públicos y privados; los fondos de ayuda de organismos internacionales; la autogestión es necesaria para las fuentes alternativas o complementarias del financiamiento municipal.

Los Fondos para el desarrollo regional se promueven suscribiendo convenios de colaboración con organismos internacionales de importancia mundial y nacional, como son:

- El Banco Mundial.
- El Banco de Desarrollo de América del Norte.
- La Unión Europea.
- La Organización Mundial de Turismo.
- La UNESCO.
- La asociación de Estados del Caribe.
- La Comisión de Cooperación Ecológica Fronteriza.
- El Banco Nacional de Obras y Servicios.
- Fondo Nacional de Fomento al Turismo.

Los convenios incluyen asistencia técnica y financiera, en áreas como salud, educación, transportes, infraestructura, turismo y otras.

Con base en el Catálogo de Programas Federales 2014 elaborado por el Instituto Nacional para el Federalismo y el Desarrollo Municipal, se hace una selección de los programas federales considerando los que más impactan para las acciones de desarrollo regional en materia de desarrollo urbano y que promueven por la federación para el financiamiento con participación de los municipios, que son propios para promoverse en el Corredor Costero Tijuana-Rosarito-Ensenada, éstos son:

SECRETARIA DE DESARROLLO AGRARIO, TERRITORIAL Y URBANO.

- Programa de Fomento a la Urbanización Rural.
- Programa Habitat.
- Programa Rescate de Espacios Públicos.
- Programa Vivienda Digna.
- Programa Vivienda Rural.
- Programa de Apoyo a los avecindados en condiciones de pobreza patrimonial para regularizar Asentamientos Humanos Irregulares.
- Programa de Conservación para el Desarrollo Sostenible.
- Programa de Prevención de Riesgos en los Asentamientos Humanos.
- Programa de Consolidación de Reservas Urbanas.
- Programa de Reordenamiento y Rescate de Unidades Habitacionales.

SECRETARIA DE DESARROLLO SOCIAL

- Programa de Desarrollo de Zonas Prioritarias.

COMISION NACIONAL DEL AGUA

- Programa Agua Limpia.
- Programa para la Construcción y Rehabilitación de Sistemas de Agua Potable y Saneamiento en Zonas Rurales.
- Programa de Agua Potable Alcantarillado y Saneamiento en Zonas Urbanas.
- Programa de Tratamiento de Aguas Residuales.

SECRETARIA DE TURISMO

- Programa para el Desarrollo Regional Turístico Sustentable

FONDO NACIONAL DE FOMENTO AL TURISMO

- Programa de Asistencia Técnica a Estados y Municipios.

SECRETARIA DE ECONOMIA

- Programa para el desarrollo de las industrias de Alta Tecnología.

BANCO NACIONAL DE OBRAS Y SERVICIOS

- Servicios Financieros.
- Proyecto Nacional de Eficiencia Energética para el Alumbrado Público Municipal.

ANEXO 7.1. Localidades por zona en el COCOTREN

LOCALIDADES DEL CENTRO DE POBLACION DE TIJUANA

GEOCODIGO	LOCALIDAD	LONGITUD	LATITUD	POBLACION TOTAL 2010
020041855	ALCANZANDO LA VISIÓN	1170457	322803	17
020041926	ANTORCHA CAMPESINA	1170517	322831	480
020041927	ANTORCHA II	1170544	322815	68
020041766	BAJA MALIBÚ	1170544	322503	50
020040529	BAJA MALIBÚ (CAMPO TURÍSTICO)	1170522	322522	312
020041767	BRISAS DEL MAR	1170537	322520	130
020040570	CAMPO KOA	1170528	322530	8
020041812	CARRIZALEJO	1170655	322757	5
020041600	DON BERNA	1170603	322730	4
020041965	EL GUAJUCO	1170439	322613	1
020040577	EL MONTE	1170516	322805	5
020041424	EL MORRO (SOTERO)	1170601	322739	6
020041427	EL PIRUL	1170542	322832	11
020041212	EL PORVENIR	1170423	322551	5
020041315	FAMILIA CHIPRESS	1170652	322754	4
020041593	FAMILIA CRUZ GARCÍA	1170538	322813	15
020040226	FAMILIA GÓMEZ	1170547	322559	1
020041324	FAMILIA GORDILLO	1170610	322829	5
020041341	FAMILIA HERNÁNDEZ	1170411	322517	5
020040445	FAMILIA MENDOZA	1170521	322637	1
020041962	FAMILIA NÚÑEZ CASTILLO	1170550	322819	1
020041330	FAMILIA NÁJERA	1170616	322656	11
020041210	FAMILIA PEDA	1170457	322552	2
020041335	FAMILIA RAMÍREZ FLORES	1170614	322722	11
020041198	FAMILIA TORRES	1170631	322714	1
020041813	HACIENDA DEL MAR	1170538	322541	584
020041442	HERMANOS TORRES	1170457	322510	8
020041216	LA BARRANCA	1170508	322517	4
020040679	LA ESPERANZA [GRANJAS FAMILIARES]	1170618	322746	1173
020041875	LA JOYA	1170707	322911	12
020041458	LAS CRUCES (EL CHARRO)	1170552	322745	3
020041298	LOS DELFINES	1170540	322530	52
020041214	MAR DE PLATA	1170516	322538	1
020041605	NINGUNO	1170529	322741	1
020041815	NINGUNO	1170615	322733	46
020041963	NINGUNO	1170602	322818	7
020041218	NOTHING [BAR]	1170415	322514	2
020041385	PLAYA BLANCA	1170545	322511	12
020040597	PUNTA BANDERAS	1170702	322757	41
020040531	RANCHO BAJAMOSAL	1170522	322759	2
020041854	RANCHO CHAIRES	1170601	322744	5
020041195	RANCHO DE LOS OLIVOS	1170525	322854	3
020041765	RANCHO ECUESTRE	1170421	322523	8
020041967	RANCHO JALISCO	1170519	322802	2
020041968	RANCHO MALVERDE	1170516	322759	3
020040446	REAL DEL MAR	1170459	322659	12
020040678	REAL DEL MAR	1170551	322650	397
020041964	REAL DEL ORO	1170500	322615	1
020041901	ROBERTO YAHUACA	1170604	322910	372

LOCALIDADES DEL CENTRO DE POBLACION DE TIJUANA

GEOCODIGO	LOCALIDAD	LONGITUD	LATITUD	POBLACION TOTAL 2010
020040606	SAN ANTONIO DEL MAR	1170558	322559	400
020041221	SAN INOCENCIO (PROYECTO MÉXICO) [CASA HOGAR]	1170413	322523	22
020041919	SAN MARINO	1170524	322452	306
020041209	SANTA LUCÍA	1170432	322615	11
020040671	SANTA TERESITA	1170544	322549	2
020041345	TERRAZAS DEL SOL	1170527	322822	254
020041814	VISTA AZUL	1170637	322718	6
TOTAL 56 LOCALIDADES				4,911

LOCALIDADES DEL CENTRO DE POBLACION DE PLAYAS DE ROSARITO

GEOCODIGO	LOCALIDAD	LONGITUD	LATITUD	POBLACION TOTAL 2010
020050360	AGUA MARINA	1170054	321900	5
020050091	AGUAJE DE LA CABAÑA	1170131	322007	15
020050005	BUENA VENTURA	1170216	321821	5
020050006	BUENAVISTA	1170203	321707	2
020050007	CALAFIA	1170116	321608	24
020050345	CAMPO CASTILLO	1170535	322437	20
020050012	CAMPO TORRES	1170539	322449	21
020050037	CIUDAD MORELOS	1170038	322038	2040
020050302	COSTA DE ORO	1170207	321821	12
020050032	CRREAD	1170010	322000	73
020050033	CUATRO MILPAS	1170154	322004	1
020050212	CUMBRES DE POPOTLA	1170054	321734	5
020050105	EL AGUAJITO	1170022	322110	8
020050106	EL AGUAJITO	1170006	322100	4
020050116	EL MIRADOR	1170048	321655	35
020050117	EL NARANJO	1170058	321702	6
020050065	FAMILIA LEYVA	1170159	322012	4
020050129	LA ESPERANZA	1170225	321820	4
020050296	LA HERRADURA	1170138	321952	2
020050137	LAS DELICIAS	1170019	321945	1
020050298	LAS ESPUELAS	1170156	321844	4
020050138	LAS MORAS	1170133	321834	5
020050141	LOS ARBOLITOS	1170450	322321	3
020050300	LOS ARROYOS	1170021	321754	7
020050322	MAR DE POPOTLA	1170040	321712	39
020050321	MINA DE ACEITE	1170425	322413	4
020050028	MISIÓN DEL MAR 1RA. Y 2DA. SECCIÓN	1170123	321809	663
020050299	NINGUNO	1170029	321814	3
020050060	NINGUNO [INSTITUTO BÍBLICO BAUTISTA]	1170022	322002	52
020050372	PARCELA NUEVE	1170502	322334	3
020050133	PERLA DEL PACÍFICO	1170439	322324	6
020050373	POLÍGONO DOS	1170453	322407	12
020050086	POPOTLA	1170148	321641	7

LOCALIDADES DEL CENTRO DE POBLACION DE PLAYAS DE ROSARITO

GEOCODIGO	LOCALIDAD	LONGITUD	LATITUD	POBLACION TOTAL 2010
020050305	PUERTO POPOTLA	1170207	321655	46
020050365	PUNTA AZUL	1170248	321931	5
020050297	RANCHO ANAHÍ	1170201	321955	27
020050102	RANCHO DEL CARMEN	1170104	321715	1
020050103	RANCHO DEL MAR	1170506	322411	135
020050083	RANCHO EVELIA	1170219	321722	10
020050146	RANCHO MATAJANIL	1170224	321828	42
020050209	RANCHO YUGO	1170412	322441	3
020050156	SAN JOSÉ DE LOS HAROS	1170109	321951	2
020050236	SANTA PAULA	1165955	321740	4
020050162	TERRAZAS DEL MAR	1170041	321636	110
020050193	TERRAZAS DEL PACÍFICO	1170119	321638	141
020050195	VILLA LEPRO	1170457	322433	28
TOTAL 46 LOCALIDADES				3649

LOCALIDADES FUERA DEL CENTRO DE POBLACION DE PLAYAS DE ROSARITO

GEOCODIGO	LOCALIDAD	LONGITUD	LATITUD	POBLACION TOTAL 2010
020050272	AGUAJE DE MARIANO	1165315	321144	32
020050002	ALISITOS	1165308	320735	28
020050092	ALISITOS	1165254	320733	4
020050003	BAHÍA CANTILES (CANTILES DORADOS)	1165618	321449	5
020050010	CAMPO LÓPEZ	1165352	320922	11
020050011	CAMPO MARTHA	1165916	321537	5
020050264	CAMPO REAL	1165443	321451	4
020050016	CASA LA MINA	1165213	321404	1
020050100	CRISTO REY	1165724	321554	2
020050034	CUENCA LECHERA	1165411	321129	270
020050163	DE RAÚL [CENTRO TURÍSTICO]	1165631	321455	2
020050009	DON TOMÁS [CAMPO]	1165911	321537	7
020050008	EL CAMPITO	1165433	321047	232
020050108	EL CORONEL	1165739	321645	2
020050029	EL CORRAL DEL MORRO	1165955	321548	13
020050036	EL DESCANSO	1165410	321210	567
020050111	EL DESCANSO	1165127	321125	4
020050316	EL MÉDANO	1165543	321412	8
020050307	EL MEZQUITITO	1165348	320916	1
020050076	EL MORRO	1170031	321603	15
020050304	EL MORRO	1170004	321551	6
020050078	EL MORRO KILÓMETRO TREINTA Y OCHO	1165940	321544	143
020050081	EL PESCADOR [CENTRO TURÍSTICO]	1165617	321441	48
020050087	EL PORTAL	1165926	321548	6
020050249	EL REFUGIO	1165755	321623	204
020050325	EL VILLA	1165400	321108	1
020050038	FAMILIA ÁLVAREZ	1165203	321151	5

LOCALIDADES FUERA DEL CENTRO DE POBLACION DE PLAYAS DE ROSARITO

GEOCODIGO	LOCALIDAD	LONGITUD	LATITUD	POBLACION TOTAL 2010
020050041	FAMILIA DÍAZ	1165509	321412	6
020050042	FAMILIA GILBERTH	1165435	321420	4
020050044	FAMILIA MACÍAS	1165337	321438	3
020050356	FAMILIA MELÉNDEZ FIGUEROA	1165419	321345	7
020050045	FAMILIA MORA (EJIDO CÁRDENAS)	1165533	321544	6
020050049	FAMILIA SANDOVAL (LOS TRES CHICHOS)	1165649	321546	9
020050276	FRACCIONAMIENTO CASA DEL REY	1165250	320759	8
020050320	FRACCIONAMIENTO CENTINELA	1165542	321458	40
020050035	GAVIOTAS [CURIOS]	1165735	321513	43
020050355	HACIENDA DEL SOL	1165933	321706	89
020050052	HACIENDA VISTA MAR	1165403	321009	6
020050314	KILÓMETRO CUARENTA Y TRES	1165636	321458	28
020050061	KILÓMETRO CUARENTA Y UNO Y MEDIO	1165726	321514	2
020050126	LA BURRITA	1165305	320643	1
020050051	LA FONDA [CAMPO TURÍSTICO]	1165305	320711	6
020050274	LA MORITA	1165216	321403	1
020050064	LADRILLERA PESCADOR	1165608	321500	636
020050246	LAS FLORES	1165950	321710	29
020050056	LAS GAVIOTAS	1165753	321516	69
020050358	LAS ROCAS	1165110	320630	14
020050185	LOMA BONITA [GRANJAS]	1165448	321550	1
020050340	LOMAS DE CANTAMAR	1165502	321438	39
020050266	LOMAS DE PUERTO NUEVO	1165548	321526	13
020050020	LOS CHICHOS	1165649	321539	16
020050308	LOS DELFINES	1165334	320834	2
020050255	LOS MISTERIOS	1165653	321523	16
020050242	MAR DE CALAFIA	1170010	321647	25
020050023	MARÍA ISABEL [CLUB CAMPESTRE]	1165942	321722	33
020050202	MARBELLA	1165540	321439	185
020050196	MARENA [CLUB]	1165852	321534	43
020050070	MARENA COVE [KILÓMETRO CINCUENTA Y UNO Y MEDIO]	1165441	321112	21
020050074	MEDIO CAMINO	1165419	321018	14
020050337	MISIÓN EL DESCANSO	1165436	321235	5
020050075	MISIÓN VIEJO	1165446	321156	24
020050278	NINGUNO	1165053	320734	4
020050279	NINGUNO	1165315	320831	3
020050309	NINGUNO	1165330	320839	2
020050310	NINGUNO	1165315	320829	2
020050312	NINGUNO	1165515	321407	8
020050318	NINGUNO	1165403	321416	17
020050079	PATERSON	1165138	320619	3
020050084	PLAYAS LA MISIÓN	1165252	320549	64
020050085	PLAZA DEL MAR	1165320	320815	7
020050306	PUERTA DEL MAR	1165353	320938	18
020050090	PUERTO NUEVO	1165606	321434	135
020050273	RANCHO CARDOZO	1165321	321201	1
020050099	RANCHO COTA	1165439	321415	9
020050101	RANCHO DAYSIS	1165424	321145	4
020050227	RANCHO EL DESCANSO	1165417	321255	25

LOCALIDADES FUERA DEL CENTRO DE POBLACION DE PLAYAS DE ROSARITO

GEOCODIGO	LOCALIDAD	LONGITUD	LATITUD	POBLACION TOTAL 2010
020050123	RANCHO GUADALUPE	1165328	321446	3
020050222	RANCHO LOMAS PELONAS	1165138	320610	8
020050145	RANCHO LUÉVANO	1165724	321612	3
020050147	RANCHO MÉDANO	1165424	321418	22
020050149	RANCHO PARAÍSO	1165532	321554	2
020050150	RANCHO REYNOSO	1165536	321404	30
020050281	RANCHO RUIZ	1165319	321147	24
020050160	RANCHO SANTINI	1165808	321525	15
020050165	RINCONADA	1165137	321402	1
020050167	ROSA MAR	1165807	321520	5
020050025	SANTA ANITA	1165209	320603	1284
020050238	SANTA ISABEL DEL MAR	1165922	321722	5
020050362	SOL Y MAR	1165909	321652	4
020050022	VALLES DEL MAR	1165711	321605	10
020050194	VENUSTIANO CARRANZA	1165356	320959	538
020050363	VILLAS DE CASA BLANCA	1165757	321528	2
020050361	VILLAS DE SAN ÁNGEL	1170032	321625	4
020050226	VILLAS DE SAN PEDRO	1165946	321554	120
020050263	VILLAS SAN JAVIER	1165519	321510	3
020050247	VISTA AL MAR	1165846	321542	10
020050230	VISTA MARINA	1165623	321510	939
TOTAL 97 LOCALIDADES				6,404

LOCALIDADES FUERA DEL CENTRO DE POBLACION DE ENSENADA

GEOCODIGO	LOCALIDAD	LONGITUD	LATITUD	POBLACION TOTAL 2010
020012145	AGUA CALIENTE	1164841	320610	3
020012691	BAJA MAR SAN DIEGO	1165140	320109	19
020011184	BAJAMAR SANTO TOMÁS	1165126	320100	22
020012142	BELLA VISTA	1165104	320611	72
020012141	BUENA VISTA	1165031	320557	262
020012159	CAMPO COVARRUBIAS	1165250	320247	2
020010858	CAMPO MARISOL	1165300	320249	6
020012692	CAMPO RIVERA	1165251	320305	5
020012693	EJIDO ENSENADA	1165144	320235	40
020012156	EL GIRASOL	1165303	320503	1
020010862	EL HORNO	1164740	320215	7
020014916	EL JOROL	1164402	315758	4
020010132	EL JUNCO	1164411	315735	3
020012488	EL MILAGRO	1164412	315749	35
020010861	EL SALTO	1164631	320210	12
020013625	JATAY DE CUTUY	1164954	320200	6
020010151	LA MISIÓN	1165108	320534	920
020013344	LA MISIÓN [CAMPO TURÍSTICO]	1165237	320520	25
020012146	LA PALMA	1164919	320607	7

LOCALIDADES FUERA DEL CENTRO DE POBLACION DE ENSENADA

GEOCODIGO	LOCALIDAD	LONGITUD	LATITUD	POBLACION TOTAL 2010
020013823	LA PILA	1164839	320612	5
020012157	LA SALINA	1165242	320336	12
020010081	LAS CHICHIHUAS	1164544	320016	10
020012154	MAL PASO	1165241	320503	4
020012494	NINGUNO	1164435	315906	3
020014148	NINGUNO	1164949	320555	24
020014151	NINGUNO	1164650	320138	1
020013825	PITONES	1164550	320108	5
020012151	PUNTA PIEDRA	1165305	320510	13
020011201	RANCHO BONITO	1164448	315848	3
020014941	RANCHO FLORALICIA	1164408	315746	2
020012158	RANCHO TORRES	1165217	320334	15
020011700	RANCHO VIEJO	1164703	320447	2
020012701	SAN PEDRO	1164517	320010	2
020011871	SANTA ROSA	1164606	320100	9
020014094	SANTA ROSA	1164637	320118	3
020014143	SANTA ROSA	1164649	320118	4
020012160	URSULO GALVÁN	1165236	320205	64
TOTAL 37 LOCALIDADES				1,632

LOCALIDADES DEL CENTRO DE POBLACION DE ENSENADA

GEOCODIGO	LOCALIDAD	LONGITUD	LATITUD	POBLACION TOTAL 2010
020011115	AGUACALIENTE	1163938	314303	10
020014490	ASLADO EL SALITRAL	1163710	314451	39
020010254	ALEGRE (EL TIGRE)	1164405	315649	12
020011170	ARCE (EJIDO NACIONALISTA)	1163536	314438	34
020013172	ARNÁIZ	1164108	314339	5
020013283	BAJA BEACH AND TENNIS CLUB	1163813	314436	23
020014973	BRECHAS EL MIRADOR	1163614	314059	162
020011217	BUENOS AIRES	1163737	314226	2
020014925	CÍBOLA DEL MAR	1164315	315410	43
020013329	CAMPO NÚMERO CINCO	1164322	314344	4
020013328	CAMPO NÚMERO CUATRO	1163758	314455	26
020011168	CAMPO NÚMERO SEIS (ARBOLITOS)	1164105	314212	8
020013327	CAMPO NÚMERO TRES	1163826	314413	7
020013326	CAMPO NÚMERO UNO	1163845	314341	9
020013577	CAMPO TONYS (TONYS CAMP)	1163710	314540	2
020011251	CARPIO (EJIDO NACIONALISTA)	1163622	314328	7
020015037	COLINAS DEL PEDREGAL	1163602	314045	4
020011297	COLONIA COSTA AZUL	1163628	314436	121
020014638	COLONIA XOCHILTEPEC	1163625	314521	8
020010184	CORONEL ESTEBAN CANTÚ	1163835	314219	468
020012487	EJIDO LEY FEDERAL DE REFORMA AGRARIA (EL TIGRE)	1164401	315651	22
020013888	EL ÁGUILA (EJIDO NACIONALISTA)	1163540	314231	19

LOCALIDADES DEL CENTRO DE POBLACION DE ENSENADA

GEOCODIGO	LOCALIDAD	LONGITUD	LATITUD	POBLACION TOTAL 2010
020010678	EL AGUAJE	1163806	314153	53
020013895	EL CACHANILLA (RANCHO LOS TAMAYOS)	1163656	314336	5
020010440	EL CARMEN	1164257	315539	2
020013920	EL MIRADOR	1163458	314003	17
020010677	EL RAMAJAL	1163730	314108	50
020011721	EL RINCÓN	1164041	314326	9
020014634	EL SALITRAL	1163607	314420	439
020013759	EL SALITRAL (PARCELA NÚMERO CIENTO DOS) [ENGORDA]	1163543	314541	3
020014185	FAMILIA ÁLVAREZ (EJIDO NACIONALISTA)	1163646	314206	16
020013413	FAMILIA ÁVALOS CALDERÓN (EJIDO NACIONALISTA)	1163537	314541	10
020013287	FAMILIA BAZA	1163550	314323	12
020014186	FAMILIA BRAVO (EJIDO NACIONALISTA)	1163448	314228	8
020013438	FAMILIA CURIEL	1163952	314205	3
020013786	FAMILIA ESPINOZA (EJIDO NACIONALISTA)	1163615	314221	6
020014183	FAMILIA LARA (EJIDO NACIONALISTA)	1163612	314355	6
020014904	FRACCIÓN ALVARADO	1163607	314507	21
020014523	II SECCIÓN EJIDO ESTEBAN CANTÚ	1163755	314142	217
020010329	LA BUFADORA	1164250	314323	54
020013969	LA ESPERANZA	1163506	314011	3
020012190	LA GRULLA SC (LA GRULLA) [CLUB DE CAZADORES]	1163738	314202	2
020011444	LA JOYA [CAMPO TURÍSTICO]	1163952	314254	148
020014903	LAS BRISAS DOS	1163613	314626	30
020014918	LOMAS DE SAN MIGUEL	1164407	315446	52
020013173	LOMAS DEL MAR	1164127	314335	18
020014317	LOS PIRULES	1164231	315436	8
020014926	MESA DEL CARMEN	1164441	315424	2
020014599	NINGUNO	1163631	314450	45
020014539	PARCELA CIENTO CINCUENTA Y TRES	1163551	314220	11
020013789	PARCELA CIENTO CUARENTA Y SEIS (EJIDO NACIONALISTA)	1163504	314228	7
020013771	PARCELA CIENTO DIECIOCHO (EJIDO NACIONALISTA)	1163516	314301	3
020013778	PARCELA CIENTO TREINTA (EJIDO NACIONALISTA)	1163545	314250	10
020013775	PARCELA CIENTO VEINTICUATRO (EJIDO NACIONALISTA)	1163714	314238	7
020013777	PARCELA CIENTO VEINTINUEVE (EJIDO NACIONALISTA)	1163559	314250	18
020013758	PARCELA NÚMERO CIE (EJIDO NACIONALISTA)	1163704	314304	11
020013766	PARCELA NÚMERO CIENTO CATORCE (EJIDO NACIONALISTA)	1163616	314252	8
020013760	PARCELA NÚMERO CIENTO CINCO (EJIDO NACIONALISTA)	1163506	314334	5
020013792	PARCELA NÚMERO CIENTO CINCUENTA (EJIDO NACIONALISTA)	1163702	314207	2
020013796	PARCELA NÚMERO CIENTO CINCUENTA Y CINCO (EJIDO NACIONALISTA)	1163543	314213	2
020013795	PARCELA NÚMERO CIENTO CINCUENTA Y CUATRO (EJIDO NACIONALISTA)	1163548	314219	1
020013798	PARCELA NÚMERO CIENTO CINCUENTA Y OCHO (EJIDO NACIONALISTA)	1163450	314217	17
020013797	PARCELA NÚMERO CIENTO CINCUENTA Y SIETE (EJIDO NACIONALISTA)	1163505	314212	7
020013794	PARCELA NÚMERO CIENTO CINCUENTA Y TRES (EJIDO NACIONALISTA)	1163612	314208	15
020013793	PARCELA NÚMERO CIENTO CINCUENTA Y UNO (EJIDO NACIONALISTA)	1163639	314207	15
020013784	PARCELA NÚMERO CIENTO CUARENTA (EJIDO NACIONALISTA)	1163640	314213	3
020013788	PARCELA NÚMERO CIENTO CUARENTA Y CINCO (EJIDO NACIONALISTA)	1163520	314227	7

LOCALIDADES DEL CENTRO DE POBLACION DE ENSENADA

GEOCODIGO	LOCALIDAD	LONGITUD	LATITUD	POBLACION TOTAL 2010
020013787	PARCELA NÚMERO CIENTO CUARENTA Y CUATRO (EJIDO NACIONALISTA)	1163606	314227	5
020013791	PARCELA NÚMERO CIENTO CUARENTA Y NUEVE (EJIDO NACIONALISTA)	1163715	314203	2
020013785	PARCELA NÚMERO CIENTO CUARENTA Y UNO (EJIDO NACIONALISTA)	1163633	314219	21
020013772	PARCELA NÚMERO CIENTO DIECINUEVE (EJIDO NACIONALISTA)	1163506	314302	4
020013769	PARCELA NÚMERO CIENTO DIECISÉIS (EJIDO NACIONALISTA)	1163548	314313	117
020013770	PARCELA NÚMERO CIENTO DIECISIETE (RANCHO LUCERO)	1163529	314305	32
020013763	PARCELA NÚMERO CIENTO DIEZ (RANCHO CARRILLO)	1163715	314245	11
020013812	PARCELA NÚMERO CIENTO OCHENTA Y SIETE (EJIDO NACIONALISTA)	1163709	314110	82
020013767	PARCELA NÚMERO CIENTO QUINCE (EJIDO NACIONALISTA)	1163559	314301	12
020013768	PARCELA NÚMERO CIENTO QUINCE (EJIDO NACIONALISTA)	1163706	314245	9
020013802	PARCELA NÚMERO CIENTO SESENTA Y CUATRO (EJIDO NACIONALISTA)	1163635	314154	10
020013801	PARCELA NÚMERO CIENTO SESENTA Y DOS (EJIDO NACIONALISTA)	1163714	314152	42
020013805	PARCELA NÚMERO CIENTO SESENTA Y NUEVE (RANCHO HERMANOS LÓPEZ)	1163524	314207	267
020013804	PARCELA NÚMERO CIENTO SESENTA Y OCHO (EJIDO NACIONALISTA)	1163648	314139	21
020013803	PARCELA NÚMERO CIENTO SESENTA Y SEIS (EJIDO NACIONALISTA)	1163548	314151	1
020013800	PARCELA NÚMERO CIENTO SESENTA Y UNO (EJIDO NACIONALISTA)	1163722	314139	12
020013807	PARCELA NÚMERO CIENTO SETENTA Y CINCO (EJIDO NACIONALISTA)	1163707	314121	3
020013806	PARCELA NÚMERO CIENTO SETENTA Y DOS (RANCHO DOÑA ESTÉFANA)	1163433	314202	8
020013810	PARCELA NÚMERO CIENTO SETENTA Y NUEVE	1163548	314140	3
020013808	PARCELA NÚMERO CIENTO SETENTA Y SEIS (EJIDO NACIONALISTA)	1163641	314118	4
020013809	PARCELA NÚMERO CIENTO SETENTA Y SIETE	1163627	314125	55
020014190	PARCELA NÚMERO CIENTO SETENTA Y UNO (EJIDO NACIONALISTA)	1163458	314202	10
020013765	PARCELA NÚMERO CIENTO TRECE (EJIDO NACIONALISTA)	1163732	314241	6
020013780	PARCELA NÚMERO CIENTO TREINTA Y DOS (EJIDO NACIONALISTA)	1163511	314249	22
020013783	PARCELA NÚMERO CIENTO TREINTA Y NUEVE (EJIDO NACIONALISTA)	1163702	314217	40
020013781	PARCELA NÚMERO CIENTO TREINTA Y TRES (EJIDO NACIONALISTA)	1163453	314246	9
020013779	PARCELA NÚMERO CIENTO TREINTA Y UNO (RANCHO OLIVAS)	1163527	314249	7
020013776	PARCELA NÚMERO CIENTO VEINTISIETE (RANCHO MAGADA)	1163640	314238	52
020013774	PARCELA NÚMERO CIENTO VEINTIUNO (SANTA MARÍA)	1163449	314305	14
020013687	PARCELA NÚMERO CINCO (EJIDO NACIONALISTA)	1163530	314603	18
020013734	PARCELA NÚMERO CINCUENTA Y NUEVE (EJIDO NACIONALISTA)	1163508	314442	1
020013733	PARCELA NÚMERO CINCUENTA Y OCHO (EJIDO NACIONALISTA)	1163518	314442	19
020013732	PARCELA NÚMERO CINCUENTA Y SIETE (FAMILIA ARCE)	1163551	314437	30
020014187	PARCELA NÚMERO CUARENTA Y CINCO (EJIDO NACIONALISTA)	1163514	314457	4
020013722	PARCELA NÚMERO CUARENTA Y CUATRO (EJIDO NACIONALISTA)	1163522	314457	12
020013706	PARCELA NÚMERO CUARENTA Y TRES (EJIDO NACIONALISTA)	1163515	314518	17
020013685	PARCELA NÚMERO CUATRO (RANCHO CARRILLO)	1163538	314602	10
020013753	PARCELA NÚMERO NOVENTA (RANCHO VICTORIA)	1163648	314321	2
020013757	PARCELA NÚMERO NOVENTA Y CINCO (EJIDO NACIONALISTA)	1163503	314335	53
020013756	PARCELA NÚMERO NOVENTA Y CUATRO (RANCHO JAYME)	1163516	314334	10

LOCALIDADES DEL CENTRO DE POBLACION DE ENSENADA

GEOCODIGO	LOCALIDAD	LONGITUD	LATITUD	POBLACION TOTAL 2010
020013754	PARCELA NÚMERO NOVENTA Y DOS (EJIDO NACIONALISTA)	1163532	314332	9
020013755	PARCELA NÚMERO NOVENTA Y TRES (EJIDO NACIONALISTA)	1163553	314333	39
020013751	PARCELA NÚMERO OCHENTA Y CINCO (EJIDO NACIONALISTA)	1163555	314345	50
020013752	PARCELA NÚMERO OCHENTA Y SIETE (RANCHO SANDOVAL)	1163526	314347	11
020013750	PARCELA NÚMERO OCHENTA Y UNO (DOS FRESNOS)	1163528	314405	7
020013690	PARCELA NÚMERO OCHO (RAMÍREZ)	1163522	314550	10
020013741	PARCELA NÚMERO SESENTA Y SIETE (LAS PALMAS)	1163615	314404	142
020013742	PARCELA NÚMERO SETENTA (EJIDO NACIONALISTA)	1163516	314435	97
020013749	PARCELA NÚMERO SETENTA Y NUEVE (RANCHO ALEGRE)	1163544	314409	22
020013748	PARCELA NÚMERO SETENTA Y OCHO (EJIDO NACIONALISTA)	1163601	314403	5
020013743	PARCELA NÚMERO SETENTA Y UNO (EJIDO NACIONALISTA)	1163506	314436	24
020013684	PARCELA NÚMERO TRES (SANTA MARÍA)	1163555	314603	2
020013682	PARCELA NÚMERO UNO (EJIDO NACIONALISTA)	1163600	314620	4
020013705	PARCELA NÚMERO VEINTISÉIS (EJIDO NACIONALISTA)	1163530	314514	5
020014189	PARCELA SESENTA Y OCHO (EJIDO NACIONALISTA)	1163545	314423	3
020014930	PLAYA CIBOLA DEL MAR	1164357	315406	11
020012221	PLAYA DORADA [CAMPO]	1163910	314322	34
020013174	PUERTO ESCONDIDO	1164146	314321	34
020012224	PUNTA BANDA (EL RINCÓN DE PUNTA BANDA)	1164001	314301	41
020012223	PUNTA ESTERO	1163740	314141	70
020013143	RANCHO BUENA VISTA (EJIDO NACIONALISTA)	1163429	314116	7
020014944	RANCHO CANTARRANAS	1164402	315704	6
020015031	RANCHO COMPANETLÁN	1163447	314104	34
020014184	RANCHO DÍAZ (EJIDO NACIONALISTA)	1163657	314241	16
020011687	RANCHO DE DIOS	1163612	314341	35
020013942	RANCHO ESPARZA	1163421	314049	4
020012486	RANCHO GARCÍA	1164410	315611	4
020013683	RANCHO HERNÁNDEZ (EJIDO NACIONALISTA)	1163545	314623	12
020015027	RANCHO LIBORIO SILVA	1163631	314305	14
020013764	RANCHO MARTÍNEZ	1163647	314256	2
020014043	RANCHO MONTES (EJIDO NACIONALISTA)	1163516	314406	11
020014919	RANCHO OASIS	1164253	315539	12
020013171	RANCHO PACKARD	1164145	314346	13
020014592	RANCHO SOLORIO	1163622	314316	41
020014913	RANCHO VALVITA	1163529	314625	17
020014182	RANCHO VERDUGO (EJIDO NACIONALISTA)	1163659	314239	2
020010909	RANCHO ZAMORA (PARCELA CUATROCIENTOS VEINTISÉIS)	1163540	314140	19
020014188	SAN FELIPE (EJIDO NACIONALISTA)	1163558	314545	4
020014075	SAN ISIDRO (EJIDO NACIONALISTA)	1163537	314558	9
020014078	SAN JORGE (EJIDO NACIONALISTA)	1163724	314323	4
020011555	SAN MIGUEL	1164352	315448	8
020011812	SAN MIGUEL (CÍBOLAS DE MAR)	1164328	315425	129
020011929	TRES HERMANAS	1164157	314359	2
020011962	VILLARINO (CAMPO VILLARINO) [CAMPAMENTO TURÍSTICO]	1164011	314301	17
TOTAL 151 LOCALIDADES				4,522

**ANEXO 7.2 ÁREAS GEOSTADISTICAS
(AGEB). LOCALIDADES URBANAS DEL
COCOTREN**

AGEB DE LA LOCALIDAD DE TIJUANA	
CLAVE GEOGRAFICA AGEB	POBLACION TOTAL 2010
0200400011312	1,246
0200400011399	2,234
0200400011401	4,746
0200400011420	4,853
0200400011473	4,303
0200400011488	4,648
0200400011562	4,498
0200400011613	2,744
0200400012876	1,626
0200400013681	1,381
0200400013696	2,556
0200400013709	1,706
020040001379A	3,173
0200400013817	3,760
0200400015599	2,504
0200400016281	120
0200400016296	182
0200400016309	2,675
020040001653A	1,958
0200400016544	1,772
0200400016559	572
0200400016563	165
0200400016864	116
020040001735A	213
0200400017364	73
0200400017383	21
0200400017434	783
0200400017449	2,582
020040001767A	213
020040001774A	4
0200400017970	167
TOTAL 31 AGEB TIJUANA	57,594

AGEB DE LA LOCALIDAD DE PLAYAS DE ROSARITO	
CLAVE GEOGRAFICA AGEB	POBLACION TOTAL 2010
0200500010167	698
0200500010171	2,370
0200500010186	3,421
0200500010190	389
0200500010218	607
0200500010237	3,493
0200500010260	532
020050001028A	2,105
0200500010311	2,636
020050001035A	2,611
0200500010379	1,882
0200500010383	821
0200500010400	1,319
0200500010415	830
020050001042A	3,689
0200500010434	1,429
0200500010449	987
0200500010453	958
0200500010468	173
0200500010472	747
0200500010538	59
0200500010970	549
0200500010985	770
020050001099A	960
0200500011004	818
0200500011080	1,863
0200500011095	811
0200500011165	370
TOTAL 28 AGEB ROSARITO	37,897

AGEB DE LA LOCALIDAD PRIMO TAPIA	
CLAVE GEOGRAFICA AGEB	POBLACION TOTAL 2010
0200500890523	792
0200500890966	1,231
0200500891150	-
0200500891108	75
0200500890504	1,267
0200500890491	708
0200500890951	767
0200500890947	81
TOTAL 8 AGEBS PRIMO TAPIA	4,921

NOTA: En censo INEGI 2010 se encuentran en la localidad de Playas de Rosarito.

AGEB DE LA LOCALIDAD EL SAUZAL	
CLAVE GEOGRAFICA AGEB	POBLACION TOTAL 2010
0200102470308	4,193
0200102477409	1,624
0200102477466	332
0200102477470	343
0200102477485	708
TOTAL 5 AGEBS EL SAUZAL	7,200

NOTA: En censo INEGI 2010 se encuentran en la localidad de Ensenada.

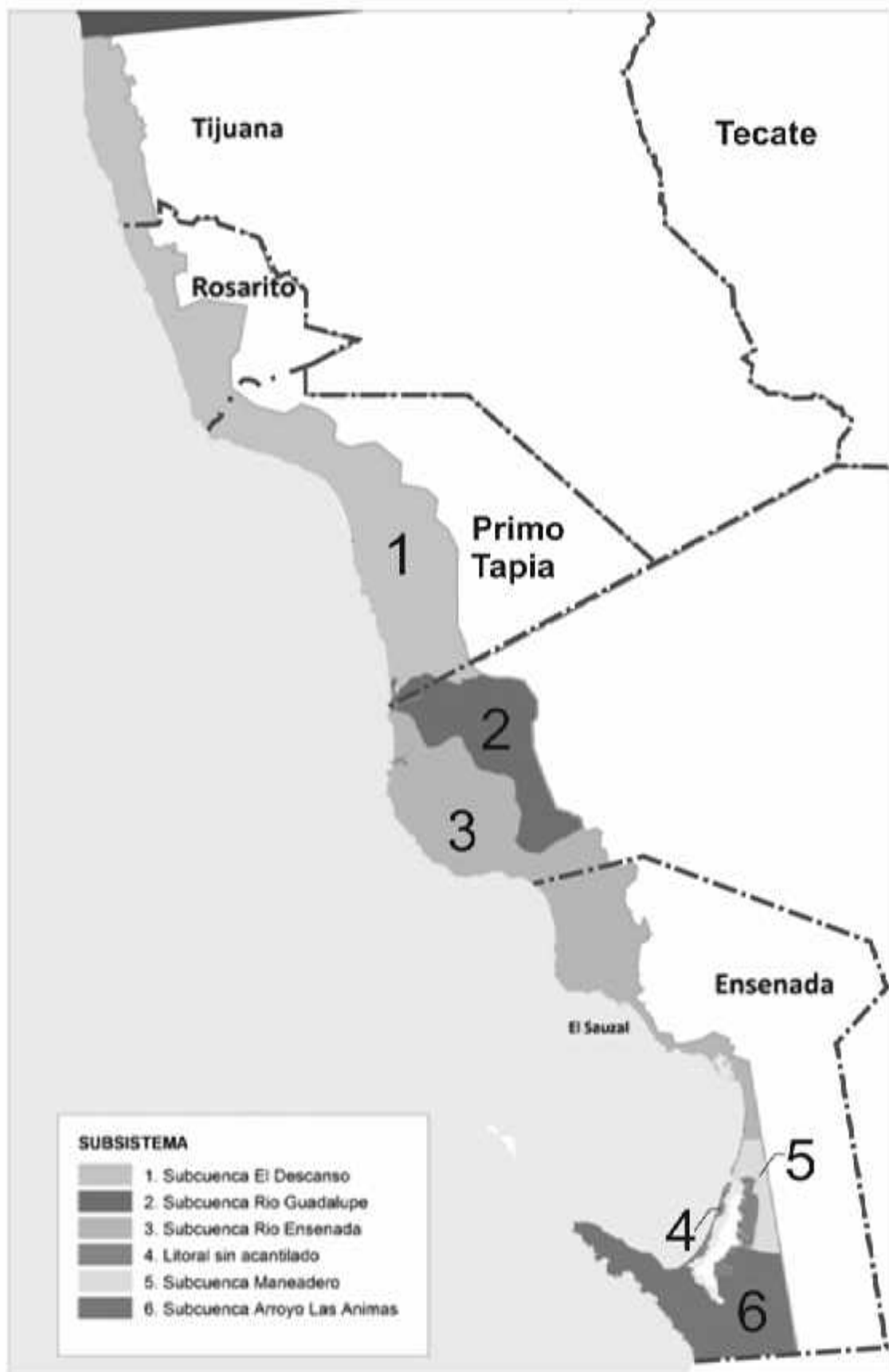
AGEB DE LA LOCALIDAD ENSENADA	
CLAVE GEOGRAFICA AGEB	POBLACION TOTAL 2010
0200100010628	1,650
0200100010647	2,666
0200100010651	386
0200100010717	187
0200100010721	1,079
0200100010825	1,297
020010001083A	1,985
0200100010929	881
0200100011626	4
0200100015991	161
0200100016148	1,131
0200100017625	178
0200100017979	5,628
0200100017998	1,436
0200100018036	393
0200100018040	722
0200100018055	916
020010001806A	1,947
0200100018074	3,837
0200100019763	1,271
0200100019778	617
TOTAL 21 AGEB ENSENADA	28,372

ANEXO 7.3 MAPAS DESCRIPTIVOS

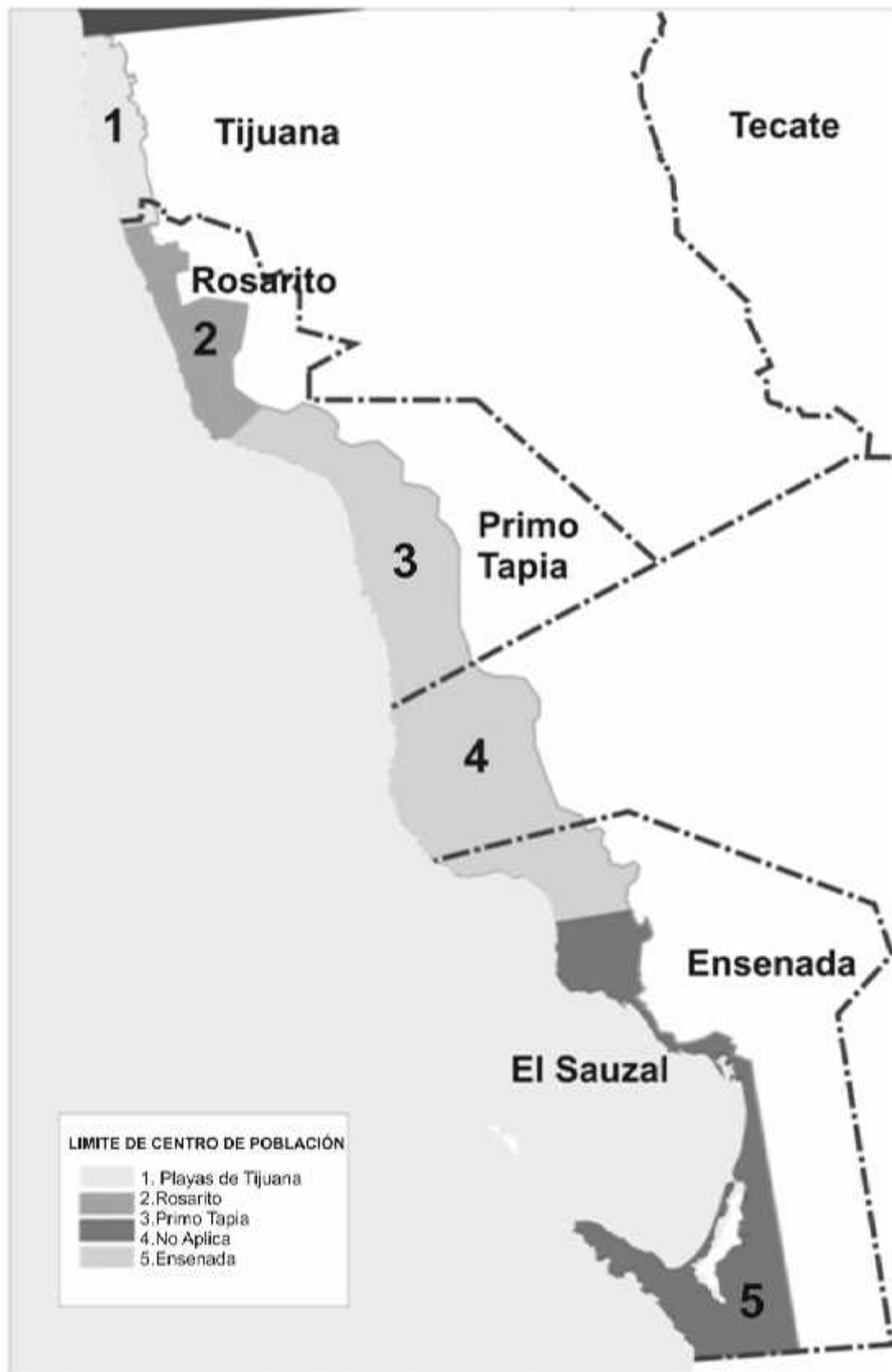


Tercer Nivel Jerárquico (Sistema) de la Regionalización Ecológica.

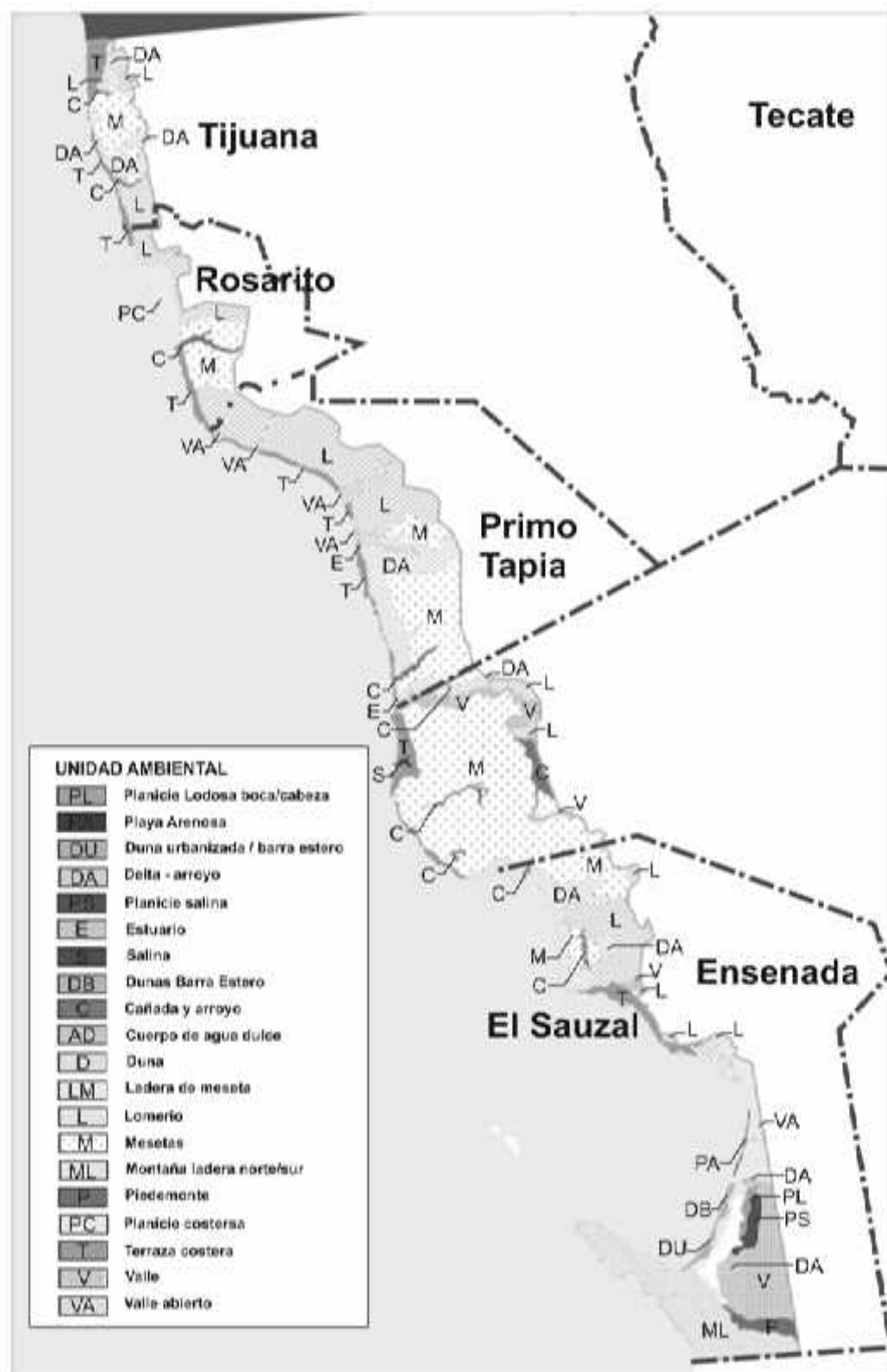
Los niveles jerárquicos 1 y 2 corresponden a Zona Ecológica y Provincia Ecológica.



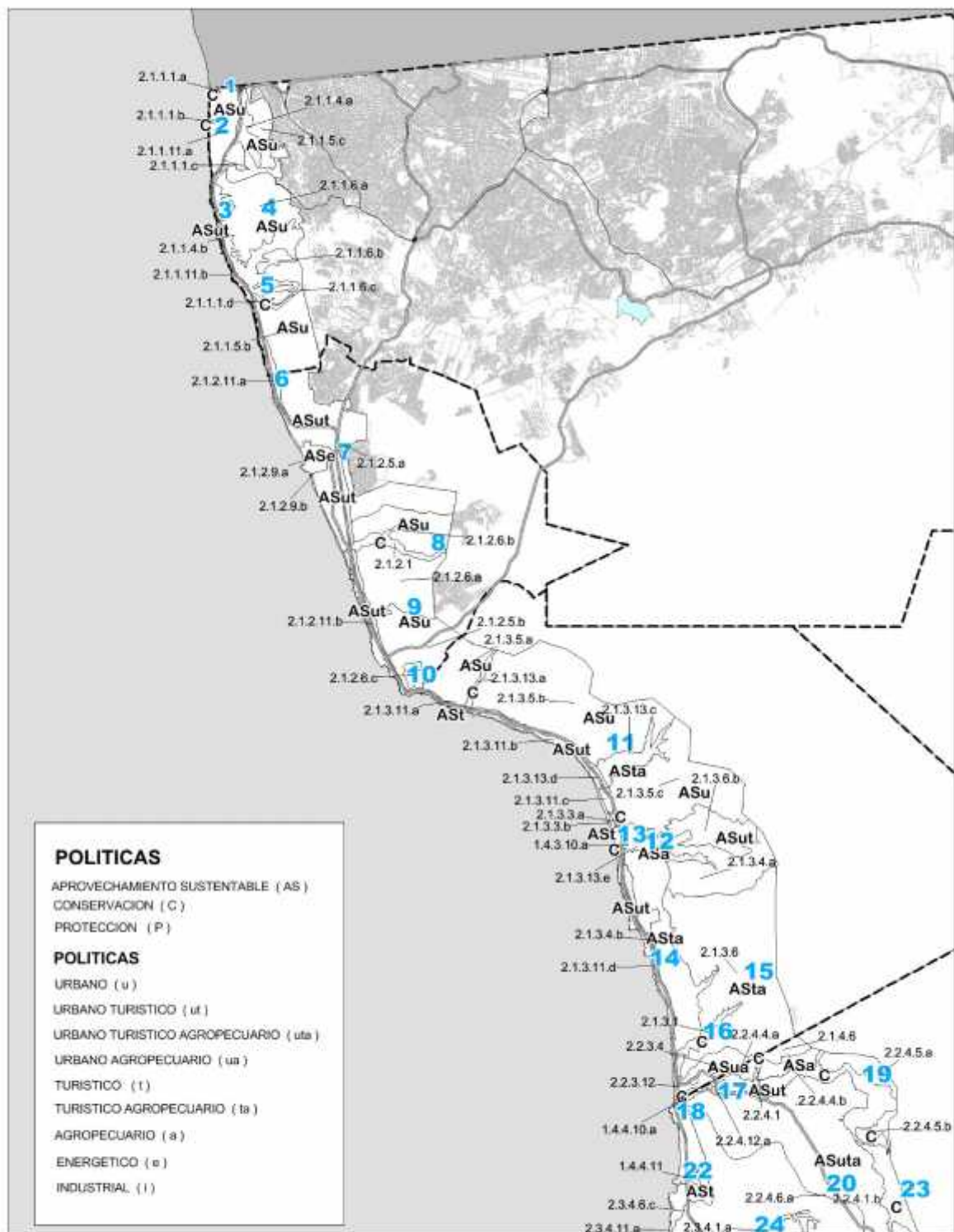
Cuarto Nivel Jerárquico (Subsistema) de la Regionalización Ecológica, correspondiente a las Subcuenas.



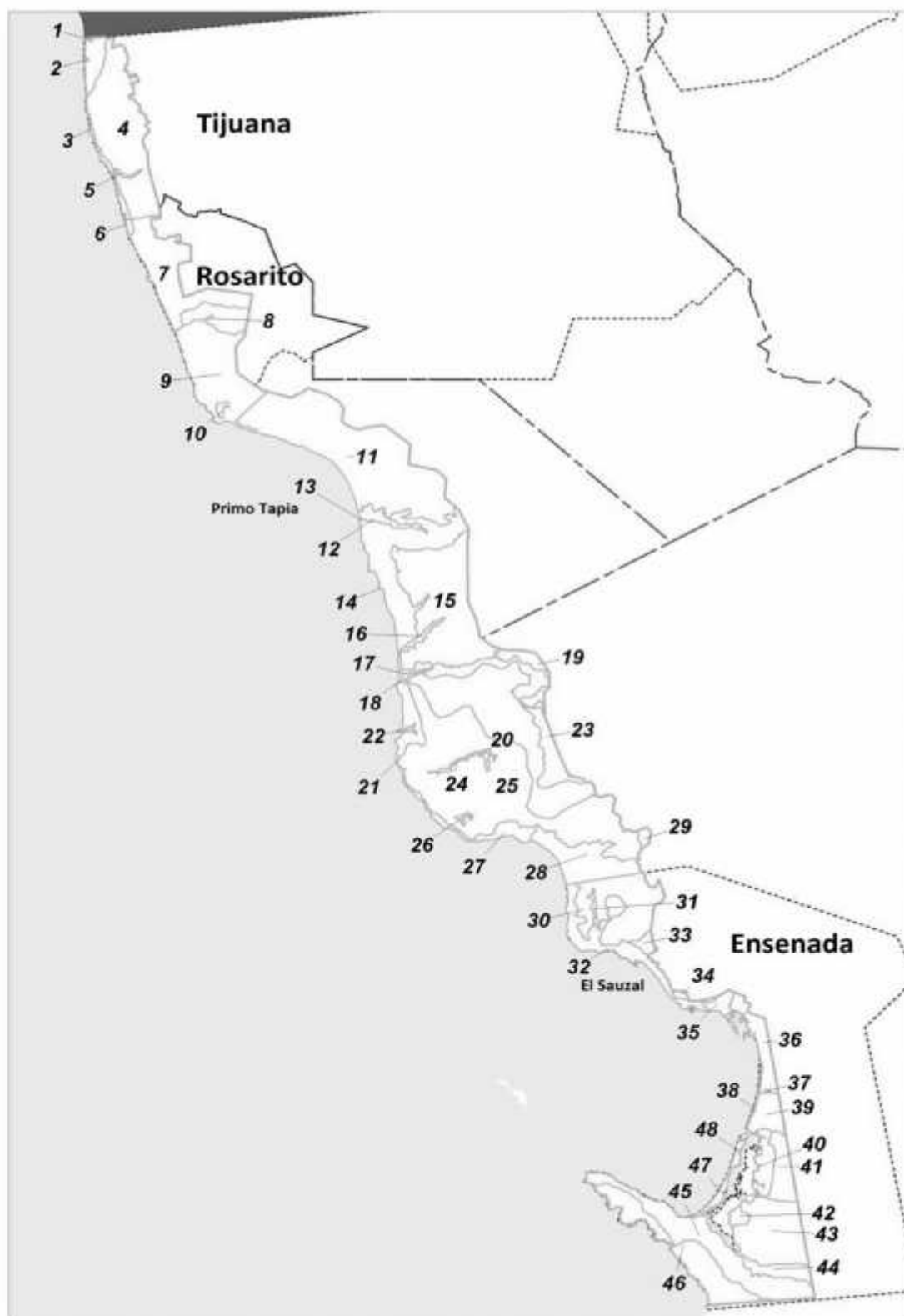
Quinto Nivel Jerárquico de la Regionalización Ecológica, límites de Centros de Población



Sexto Nivel (Unidad Ambiental) de la Regionalización Ecológica



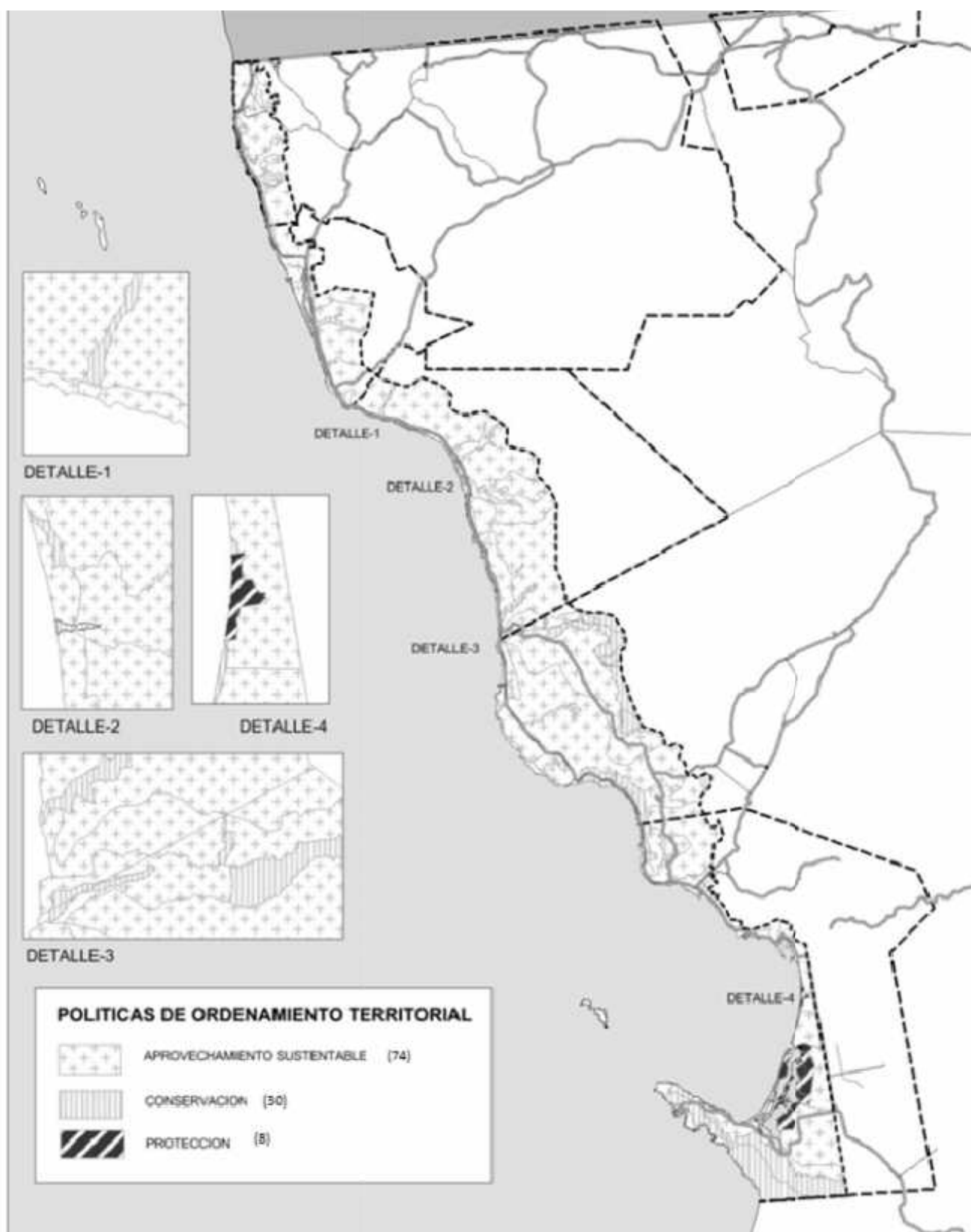
Unidades de Gestión Territorial -1



Unidades de Gestión Territorial



Políticas de Ordenamiento Territorial



Políticas de Ordenamiento Territorial

Comisión Coordinadora de Desarrollo Urbano del Estado

ING. MANUEL GUEVARA MORALES
Secretario de Infraestructura y Desarrollo Urbano

ARQ. GERMAN JESUS LIZOLA MARQUEZ
Subsecretario de Infraestructura y Desarrollo Urbano

LIC. ANTONIO VALLADOLID RODRIGUEZ
Secretario de Planeación y Finanzas del Estado

ARQ. CARLOS B. GRAIZBORD ED
Secretario de Protección al Ambiente del Estado

DR. JORGE ENRIQUE ASTIAZARAN ORCI
Presidente Municipal de Tijuana

LIC. SILVANO ABARCA MACKLIS
Presidente Municipal de Playas de Rosarito

MTRO. GILBERTO ANTONIO HIRATA CHICO
Presidente Municipal de Ensenada

MTRA. FERNANDA ELVIRA VILLAFRANCA AGUIRRE
Delegado de SEDATU en Baja California

C. P. RAUL LOPEZ MORENO
Director General de la Junta de Urbanización del Estado

LIC. CESAR ALEJANDRO MONRAZ SUSTAITA
Director General del INDIVI

C. P. ARTURO ALVARADO GONZALEZ
Director General de la CESPE

LIC. ALFONSO ALVAREZ JUAN
Director General de la CESPT

ING. ENRIQUE RUELAS LOPEZ
Director General de la Comisión Estatal del Agua

C. P. JORGE MANUEL LABASTIDA BONIFANT
Presidente del Consejo de Urbanización Municipal de Ensenada

ING. ARNOLDO OLIVARRIA GONZALEZ
Director de Obras y Servicios Públicos de Playas de Rosarito

ARQ. NORMAN BORQUEZ DOMINGUEZ
Dirección de Obras e Infraestructura Urbana de Tijuana, B. C.

Créditos Técnicos

ING. ARQ. CARLOS LOPEZ RODRIGUEZ

Director de Ordenamiento Territorial

ARQ. JOSE GUADALUPE RODRIGUEZ RESENDIZ

Jefe del Departamento de Planeación Urbana y Regional

ING. DELIA MORENO AYALA

Jefe del Departamento de Información Geográfica

ARQ. CARLOS ARREOLA RIZO

Coordinador Técnico

PERSONAL TECNICO

ARQ. ALMA GABRIELA OSUNA SALGADO

ARQ. MA. JAQUELINE VICENTE ALVAREZ

ARQ. ANAHI ESTRADA TORRES

ARQ. ROSA NINFA ORNELAS GALINDO

ARQ. VICTOR HUGO RANGEL RAMIREZ

ARQ. PAULINA COLUMBA SALCIDO MURILLO

ING. NATALIO HERNANDEZ YAÑEZ

LIC. KARLO OMAR LIMON GONZALEZ

SR. SALVADOR MORA GUZMAN

ARQ. ARMANDO ACEVES VARGAS

ING. MA. DE LOURDES ALVAREZ HERNANDEZ

LIC. GUILLERMO ESCARCEGA BASTIDAS

ARQ. JOSE LUIS LOPEZ VELAZQUEZ

ING. JOSE GPE. QUIÑONEZ RODRIGUEZ

C. BLANCA LETICIA RODRIGUEZ QUINTERO

ING. JOSE JUAN VITAL ZAMORA

LIC. JAVIER MONTOYA CABRERA

C. JOSE LUIS LIZARRAGA LARA

C. ARTURO OJEDA GOMEZ

Periódico Oficial

del Estado de Baja California

Órgano del Gobierno Constitucional del Estado de Baja California



Francisco Arturo Vega de Lamadrid
Gobernador del Estado

Loreto Quintero Quintero
Director

Autorizado como correspondencia de segunda clase por
la Dirección General de Correos el 25 de Marzo de 1958.

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

Tomo CXXI Mexicali, Baja California, 26 de diciembre de 2014. No 61

Índice

SECCIÓN IV

PODER EJECUTIVO ESTATAL

SECRETARÍA GENERAL DE GOBIERNO

ACUERDO DEL EJECUTIVO DEL ESTADO mediante se aprueba la actualización del **Programa Regional de Desarrollo Urbano Turístico y Ecológico del Corredor Costero Tijuana, Rosarito, Ensenada, Baja California**.....



FRANCISCO ARTURO VEGA DE LAMADRID GOBERNADOR DEL ESTADO, EN EJERCICIO DE LA FACULTAD QUE ME CONFIERE EL ARTÍCULO 49 FRACCIÓN I DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE BAJA CALIFORNIA; Y CON FUNDAMENTO EN LO DISPUESTO POR LOS NUMERALES 3 Y 9 DE LA LEY ORGÁNICA DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA DEL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA; Y LOS ARTÍCULOS 10 FRACCIONES VI, VII Y IX, 20, 26, 27, 28, 118 FRACCIÓN II Y 134 DE LA LEY DE DESARROLLO URBANO DEL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA; Y

CONSIDERANDO

1.- Que los artículos 27 y 115, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la Ley General de Asentamientos Humanos, la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Baja California, y la Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Baja California, constituyen el marco jurídico fundamental conforme al cual los tres órdenes de gobierno, con la participación de la sociedad, dentro de un esquema de concurrencia y responsabilidades compartidas, enfrentan la problemática de los asentamientos humanos y el desarrollo urbano del país.

2.- Que el Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018 establece dentro de la Meta Nacional de un México Incluyente, "Proveer un entorno adecuado para el desarrollo de una vida digna", donde fija como estrategia "Lograr una mayor y mejor coordinación interinstitucional que garantice la concurrencia y corresponsabilidad de los tres Ordenes de Gobierno, para el ordenamiento sustentable del territorio, así como para el impulso al desarrollo regional, urbano, metropolitano y de vivienda", y el Programa Sectorial de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, se alinea con las Metas Nacionales y su objetivo fundamental es lograr un México Incluyente a partir de un aprovechamiento sustentable y equitativo del territorio nacional y sus recursos.

3.- Que el Plan Estatal de Desarrollo 2014-2019, establece en su visión que la infraestructura sea detonadora del desarrollo económico, social, productivo, competitivo y sostenible, y pueda darse privilegiando los criterios de sustentabilidad como garantía para el bienestar de las generaciones presentes y futuras; y define para el desarrollo urbano el Eje de Infraestructura para la competitividad y el desarrollo, cuyo objetivo general es el de dotar al Estado de infraestructura para un desarrollo competitivo, eficientando los servicios de agua potable y saneamiento en los cinco municipios, disponiendo de suelo, vivienda y equipamiento de calidad que permitan desarrollar el potencial y la formación integral de su población, bajo un marco participativo y sustentable.

4.- Que de conformidad con este Eje Rector, el Plan Estatal de Desarrollo en el tema de Sistema de Administración Urbano-Territorial, señala como una de sus acciones el actualizar los planes y programas de desarrollo urbano acordes a las nuevas políticas y estrategias federales y de ordenamiento territorial.

5.- Que con el objeto de contar con los instrumentos conforme a los cuales los Municipios, el Estado, y los habitantes de la entidad, participen eficazmente en la ordenación y regulación de los asentamientos humanos y el desarrollo urbano, y de conformidad con la Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Baja California, se cuenta con el Plan Estatal de Desarrollo Urbano y el Programa de Ordenamiento Territorial de la Zona Metropolitana Tijuana, Tecate, Playas de Rosarito, Ensenada, Baja California, publicados en el Periódico Oficial del Estado el 5 de abril del 2010 y el 17 de febrero de 2012, respectivamente.

6.- Que el eficaz cumplimiento de los objetivos de la planeación y regulación de los asentamientos humanos, particularmente los relacionados con el desarrollo urbano de la **Región del Corredor Costero de los Municipios de Tijuana, Playas de Rosarito y Ensenada, Baja California**, deben cimentarse en un objetivo y correcto ejercicio de las atribuciones que de acuerdo con la legislación aplicable vigente, tienen respectivamente a su cargo las distintas dependencias y entidades de la administración pública estatal y municipal, así como una adecuada coordinación entre sí, y de éstas con los particulares.

7.- Que bajo ese contexto, la Región Costera de los municipios de Tijuana, Playas de Rosarito y Ensenada, cuentan con el **Programa Regional de Desarrollo Urbano, Turístico y Ecológico del Corredor Costero Tijuana, Rosarito, Ensenada, Baja California**, publicado en el Periódico Oficial del Estado el 16 de noviembre del 2001, que la reconoce como una sola unidad geográfica, económica y social, a efecto de planear y regular de manera conjunta y coordinada el desarrollo comprendido dentro de sus límites; documento conforme al cual los Gobiernos Federal, Estatal y Municipal, y la sociedad, participan dentro de su ámbito de competencia en el desarrollo urbano y ordenamiento territorial del Corredor Costero de los municipios de Tijuana, Playas de Rosarito y Ensenada, Baja California.

8.- Que las tendencias del proceso de urbanización de la **Región del Corredor Costero de los Municipios de Tijuana, Playas de Rosarito y Ensenada, Baja California**, requieren robustecerse, haciendo las zonas más eficientes en términos urbanos, turísticos y ecológicos, a través de la incorporación de nuevas áreas y usos principalmente sustentables, logrando una dosificación más acorde con la realidad, donde los beneficios serán para el logro del desarrollo regional urbano, turístico y ecológico sustentable, lo que propiciará se involucren otros sectores de los municipios; las tendencias del desarrollo socioeconómico regional hacen que se considere factible llevar a cabo el Programa de acuerdo a las necesidades actuales que presenta esta Región.

9.- Que una vez elaborado el proyecto del actualización del **Programa Regional de Desarrollo Urbano, Turístico y Ecológico del Corredor Costero Tijuana, Rosarito, Ensenada, Baja California**, fue puesto a consideración de los Ayuntamientos a través de los Presidentes Municipales, para que expresaran sus opiniones; asimismo se sometió a consulta pública celebrada por el Comité de Planeación para el Desarrollo del Estado en el mes de agosto del 2014, donde a su vez se sometió a consideración de las dependencias e instituciones públicas, así como de asociaciones y de la comunidad en general de los municipios de Tijuana, Playas de Rosarito y Ensenada, Baja California, a efecto de que con

8

dicho instrumento se impulse el potencial urbano, turístico y ecológico de la Región del Corredor Costero.

10.- Que de conformidad con los artículos 7, 10, 12, 13, 14, 17, 18, 19, 20, 24, 26, 27, 28, 42 y 43 de la Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Baja California, el Ejecutivo Estatal a través de la Comisión Coordinadora de Desarrollo Urbano del Estado y el apoyo técnico de la Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano del Estado, aprobó la actualización del **Programa Regional de Desarrollo Urbano Turístico y Ecológico del Corredor Costero Tijuana, Rosarito, Ensenada, Baja California**; en sesión celebrada el 11 de noviembre del 2014, se dictaminó que el documento que actualiza el citado Programa es técnicamente congruente con la planeación Federal, Estatal y Municipal, y no existe inconveniente para que se publique en el Periódico Oficial del Estado y se inscriba en el Registro Público de la Propiedad y de Comercio.

11.- Conforme a los anteriores considerandos, dado que la planeación y programación de esta materia constituye un proceso permanente orientado a redefinir y fortalecer los instrumentos jurídicos, administrativos y operativos en consonancia con una realidad social dinámica y cambiante; que con este propósito y de acuerdo con los principios establecidos en la Ley de Desarrollo Urbano del Estado, con la actualización del **Programa Regional de Desarrollo Urbano Turístico y Ecológico del Corredor Costero Tijuana, Rosarito, Ensenada, Baja California** se vienen a reforzar los objetivos, metas, políticas y estrategias en materia de desarrollo urbano, turístico y ecológico, para que se ajusten las acciones de desarrollo federales, estatales y municipales a las previsiones del mismo, de tal manera que se propicie el desenvolvimiento armónico e integral de la región costera mencionada del Estado de Baja California, por lo que se expide el siguiente:

ACUERDO

PRIMERO.- Se aprueba la actualización del **Programa Regional de Desarrollo Urbano Turístico y Ecológico del Corredor Costero Tijuana, Rosarito, Ensenada, Baja California**, conforme al cual los Gobiernos Federal, Estatal, los Municipios involucrados en la región de referencia, y la comunidad, participarán en la planeación, ordenamiento y regulación de los asentamientos humanos, por lo que todas las acciones e inversiones que se ejecuten en la zona regional que comprende el Corredor Costero, deberán ajustarse a los objetivos, políticas, estrategias, acciones y demás disposiciones previstas o derivadas del referido Programa.

SEGUNDO.- De conformidad con lo dispuesto en el artículo 26 de la Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Baja California, publíquese en forma abreviada, en el Periódico Oficial del Estado, y en dos diarios de mayor circulación en la entidad, a través de la Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano, el **Programa Regional de Desarrollo Urbano Turístico y Ecológico del Corredor Costero Tijuana, Rosarito, Ensenada, Baja California**.

E

TERCERO.- El *Programa Regional de Desarrollo Urbano, Turístico y Ecológico del Corredor Costero Tijuana, Rosarito, Ensenada, Baja California*, tiene el carácter de obligatorio para los sectores público, social y privado, respecto a los objetivos, estrategias, programas y acciones que de dicho programa se deriven, conforme a las disposiciones jurídicas aplicables.

CUARTO.- De conformidad con lo dispuesto por los artículos 10 fracción IX, 28 y 134 de la Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Baja California, remítase al Congreso del Estado para su conocimiento, copia del documento que actualiza el *Programa Regional de Desarrollo Urbano Turístico y Ecológico del Corredor Costero Tijuana, Rosarito, Ensenada, Baja California*, e inscribáse en el Registro Público de la Propiedad y de Comercio dentro de los veinte días siguientes a la entrada en vigor del presente Acuerdo. Asimismo, póngase para consulta pública en las oficinas en donde se lleve su registro, en la Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano, así como en las dependencias municipales que designen los Ayuntamientos de Tijuana, Playas de Rosarito y Ensenada, Baja California, según corresponda a su nivel de aplicación.

ARTÍCULO TRANSITORIO

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

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

DADO en el Poder Ejecutivo del Estado, en la Ciudad de Mexicali, Baja California, el día veinticuatro del mes de noviembre del año dos mil catorce.


FRANCISCO ARTURO VEGA DE LAMADRID
GOBERNADOR DEL ESTADO


MANUEL GUEVARA MORALES
SECRETARIO DE INFRAESTRUCTURA
Y DESARROLLO URBANO


FRANCISCO RUEDA GÓMEZ
— SECRETARIO GENERAL DE GOBIERNO



SIDUE

BAJACALIFORNIA
SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA Y DESARROLLO URBANO

***Programa Regional
de Desarrollo Urbano,
Turístico y Ecológico del
CORREDOR COSTERO***

***Tijuana
Rosarito
Ensenada***



PRESENTACIÓN

El corredor costero es un territorio con atractivo natural y paisajístico por excelencia, la carretera escénica es un recorrido que descubre la belleza de la costa de Baja California, una ventana al mar para los bajacalifornianos y los visitantes que gustan de disfrutar la playa y la calidez mexicana para atender al turismo.

El concepto de territorio turístico natural propio de la costa, ha dado impulso a la economía y creado un polo de desarrollo turístico, que une a los municipios de Tijuana, Playas de Rosarito y Ensenada, en una zona con los componentes para conformar un complejo metropolitano sustentable de importancia internacional; las características escénicas con gran potencial para atraer el turismo local, nacional e internacional, han propiciado la conglomeración de las actividades económicas de la población en un cinturón estrechamente vinculado al mar. Los programas para la planeación y dotación de la infraestructura para su desarrollo, son un motor para impulsar las inversiones que progresivamente van consolidando la franja costera y pueden llevarla a convertirse en una metrópoli de progreso, es labor de los bajacalifornianos construirla con orden y belleza.

Dentro de estos factores que favorecen el impulso de la costa, está también su privilegiada ubicación en la mega región binacional que conforman los municipios de Tijuana, Playas de Rosarito y Ensenada, con influencia económica desde Los Angeles, San Diego y otras ciudades importantes de Estados Unidos de América. El crecimiento de la economía del Corredor se ha favorecido con el potencial marítimo y las actividades portuarias, recreativas, turísticas, pesqueras, científicas, de acuacultura, así como de infraestructura energética con instalaciones para el servicio estatal, nacional y de exportación internacional.

Es objetivo de este programa, la integración de la playa, el mar y el desarrollo metropolitano de la región, así como la identificación de las necesidades de infraestructura que requiere el corredor costero como parte de ésta mega región y promover las gestiones de inversión para su desarrollo sustentable, con el propósito de lograr la competitividad a nivel internacional; otro aspecto a resaltar, es que en la costa del Pacífico de Baja California se está conformando una Zona Metropolitana importante por su impacto socioeconómico y la población que se va asentando en el territorio.

Es de prioridad tener la visión del desarrollo regional binacional de este corredor costero, así como la definición de las estrategias y proyectos detonadores del desarrollo urbano para el mejoramiento de la calidad de vida de sus habitantes; la Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano promueve con este Programa el impulso para la zona costa, como oportunidad para continuar el fortalecimiento de Baja California, como entidad a la vanguardia en el desarrollo social y económico del país.

ING. MANUEL GUEVARA MORALES

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN

1.- ANTECEDENTES

- 1.1 OBJETIVOS DEL PROGRAMA
- 1.2 METODOLOGÍA DEL PROGRAMA
- 1.3 ASPECTOS RELEVANTES DEL COCOTREN 2001
- 1.4 FUNDAMENTACIÓN JURÍDICA
- 1.5 CONTEXTO DE PLANEACIÓN
- 1.6 ÁREA DE APLICACIÓN

2.- DIAGNOSTICO

- 2.1 ACTUALIZACIÓN DE LA REGIONALIZACIÓN
- 2.2 MEDIO FÍSICO NATURAL
- 2.3 FACTORES AMBIENTALES
- 2.4 INHIBIDORES SOCIALES
- 2.5 OCUPACIÓN DEL SUELO
- 2.6 INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS
- 2.7 MOVILIDAD REGIONAL
- 2.8 IMAGEN URBANA Y PAISAJE
- 2.9 DINÁMICA DEMOGRÁFICA
- 2.10 EL CORREDOR EN EL CONTEXTO ECONÓMICO ESTATAL
- 2.11 COMPORTAMIENTO ECONÓMICO Y TURISMO
- 2.12 SECTORES PRODUCTIVOS

3.- DIAGNOSTICO-PRONOSTICO INTEGRADO

- 3.1 TENDENCIAS URBANO-REGIONALES
- 3.2 ESCENARIO DE POBLACIÓN
- 3.3 ESTRUCTURA Y DINÁMICA URBANO REGIONAL
- 3.4 FORTALEZAS Y DEBILIDADES DEL COCOTREN

4.- ORDENAMIENTO TERRITORIAL

- 4.1 OBJETIVOS PARA EL DESARROLLO INTEGRAL DEL CORREDOR
- 4.2 APTITUD TERRITORIAL POR ACTIVIDAD PREDOMINANTE
- 4.3 POLÍTICAS DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL
- 4.4 ESTRATEGIA DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL
- 4.5 ZONIFICACIÓN Y ESTRUCTURA URBANO REGIONAL
- 4.6 PROYECTOS ESTRATÉGICOS
- 4.7 CRITERIOS DE DESARROLLO URBANO

5.- PROGRAMAS Y ACCIONES

- 5.1 PROGRAMAS Y CORRESPONSABILIDAD
- 5.2.- PROGRAMAS Y PROYECTOS ASOCIADOS

6.- INSTRUMENTOS DE GESTIÓN DEL PROGRAMA

6.1 INSTRUMENTOS ADMINISTRATIVOS

6.2 INSTRUMENTOS FINANCIEROS

7.- ANEXOS

7.1 LOCALIDADES POR ZONA EN EL COCOTREN

7.2 ÁREAS GEOSTADÍSTICAS BÁSICAS (AGEB) LOCALIDADES URBANAS DEL COCOTREN

7.3 MAPAS DESCRIPTIVOS

7.4 CARTOGRAFÍA

INTRODUCCIÓN

El Programa Regional de Desarrollo Urbano, Turístico y Ecológico del Corredor Costero Tijuana-Rosarito-Ensenada (COCOTREN), se publicó en el Periódico Oficial del Estado el 16 de noviembre de 2001, cuya estructura temática abarcó los aspectos urbano, turístico y ambiental, considerando una franja a lo largo de la costa de aproximadamente 5 km de ancho, con algunas secciones de 10 km terrestres. La iniciativa de la actualización del Programa se fundamenta en la necesidad del Ordenamiento Territorial de la Zona Costa del Estado, ampliando los alcances técnicos para vincular el desarrollo turístico con las actividades económicas, de manera de propiciar la integración del desarrollo de los centros de población, las localidades dispersas y de los centros turísticos con una visión metropolitana de la zona costa del Estado; también se fortalece la planeación regional del corredor costero, promoviendo la coordinación de las autoridades de los Municipios de Tijuana, Playas de Rosarito y Ensenada para la aplicación del Programa Regional. En la elaboración del programa se actualizan las estrategias y lineamientos de los planes y programas vigentes como el Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018, el Programa Sectorial de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano 2013-2018, el Programa de Ordenamiento Ecológico General del Territorio, el Plan Estatal de Desarrollo 2014-2019, el Plan Estratégico de Baja California 2013-2019, el Plan Estatal de Desarrollo Urbano 2009-2013, el Programa de Ordenamiento Ecológico de Baja California (2014), los Programas de Desarrollo Urbano de los Centros de Población de Tijuana, Playas de Rosarito, Primo Tapia y Ensenada, así como los Programas Parciales de Desarrollo Urbano vigentes en los centros de población mencionados; se considera también, la Estrategia Nacional de Energía 2013-2017, el Programa de Obras e Inversiones del Sector Eléctrico 2012-2026 y el Programa Sectorial de Energía 2013-2018.

La actualización del Programa se orienta a dar respuesta a la dinámica actual y tendencial del corredor, en el que se han generado proyectos de infraestructura regional, energética y de servicios, como centrales de generación eléctrica, plantas de almacenamiento, procesamiento y distribución de hidrocarburos, conformando una mezcla de usos que requieren la aplicación de políticas de ordenamiento territorial con una visión de largo plazo.

La singular belleza escénica del Corredor y su cercanía a la frontera con Estados Unidos ha motivado un intenso interés y especulación por la ocupación del espacio de frente de mar para desarrollos turísticos inmobiliarios, es un territorio caracterizado por una heterogénea mezcla de distintos niveles de urbanización, superficies baldías y proyectos iniciados.

Bajo este escenario, se busca armonizar la vocación del territorio con las demandas actuales y regionales de una manera ordenada y equilibrada, sin comprometer la calidad de los ecosistemas, con políticas de ordenamiento territorial dirigidas al desarrollo sustentable del Corredor.

1.- ANTECEDENTES

1.1.- OBJETIVOS DEL PROGRAMA

OBJETIVO GENERAL

Formular la estrategia de ordenamiento territorial para el corredor costero con base en la aptitud de la zona, con una visión regional de largo plazo, que integre de manera armónica el desarrollo urbano y el ambiente, que coadyuve al desarrollo económico considerando las capacidades sociales e institucionales locales y las oportunidades de posicionamiento económico regional con principios de desarrollo sustentable.

OBJETIVOS PARTICULARES

- Fortalecer el Sistema de Ciudades del corredor de manera integral mediante una estructura vial regional eficiente y un sistema de transporte metropolitano de acuerdo con la dinámica del corredor.
- Identificar e impulsar las zonas homogéneas del Corredor por aptitud territorial y potencial de desarrollo económico.
- Implementar instrumentos de administración urbana y políticas públicas de carácter metropolitano para orientar adecuadamente el desarrollo del corredor dentro de una visión de desarrollo sustentable.
- Generar estrategias de desarrollo integral de mejoramiento de la calidad de vida de las zonas marginadas.
- Identificar las adecuaciones necesarias a las leyes y reglamentos de orden municipal y estatal para la implementación del Programa.
- Promover la normatividad para el desarrollo del Corredor Costero que aproveche de manera sustentable los recursos naturales.
- Promover los proyectos de infraestructura regional, energética y de servicios que impulsen el desarrollo económico.
- Establecer los criterios de desarrollo urbano que regulen la ocupación y las demandas de suelo, de acuerdo con la aptitud del COCOTREN y el marco normativo existente.
- Establecer los criterios de desarrollo urbano en las zonas de infraestructura regional, energética y de servicios, regulando la compatibilidad de usos de suelo.
- Promover la inversión en obras de infraestructura de agua potable, de comunicaciones y equipamiento regional, con proyectos estratégicos para el desarrollo sustentable.
- Promover la calidad de la imagen en los desarrollos urbanos, integrada al atractivo del paisaje natural y escénico turístico del corredor.
- Incentivar el desarrollo integral de la zona con la participación de las Asociaciones público-privadas.
- Promover la elaboración de los programas de planeación y administración del Corredor Costero con un enfoque integral, mediante un proceso participativo de cooperación intermunicipal, con visión que considere el ámbito regional metropolitano, la costa y el medio marítimo.

1.2.- METODOLOGÍA DEL PROGRAMA

El Programa del Corredor Costero publicado en 2001 es de los primeros en materia de ordenamiento territorial en el país, incluyó la digitalización y sistematización de la regionalización a partir de las características geomorfológicas según lo establecido en el Manual de Ordenamiento Ecológico del Territorio de SEDUE (1988), tomando en cuenta los lineamientos de la metodología requerida por la SEMARNAT con modificaciones para la costa, especialmente para el sistema marino y algunos criterios de Cendrero y Díaz Terán (1982).

La sistematización de la regionalización asignó una ficha de caracterización a cada unidad ambiental identificada, con información biofísica y social; el proceso de evaluación de las capacidades de desarrollo se realizó a través de la consulta a expertos y funcionarios públicos de la región, para definir los criterios de valoración y ponderación de cinco tipologías de usos de suelo: Urbano de alta densidad, Turístico de Alta Densidad, Urbano de Baja Densidad, (urbano-suburbano), Turístico de Baja Densidad y de Protección (Protección con Uso Activo y Protección con Uso Pasivo). El Modelo de Ordenamiento Territorial del Programa de 2001 asignó la capacidad de uso del suelo a cada una de las 26 Unidades de Gestión Ambiental (UGA) y a las 7 zonas homogéneas.

En la situación actual del corredor se observa que en lo general se mantienen las tendencias de desarrollo identificadas en el Programa anterior. En los centros urbanos se ha mejorado la dotación de los servicios, se han consolidado actividades económicas y particularmente, se están promoviendo inversiones en infraestructura energética y de servicios. Es necesario señalar la importancia de atender la continua demanda de servicios, normar y regular las tendencias inadecuadas de crecimiento de las áreas urbanas en zonas carentes de servicio y de topografía accidentada; éste programa se dirige a presentar una visión integral del corredor para su desarrollo regional económico, con base en el potencial marino que favorece el desarrollo urbano de la costa, tanto el aprovechamiento como el cuidado del escenario paisajístico natural y la promoción de las actividades económicas que lleven a posicionar el corredor costero a nivel internacional. Por problemas de estabilidad del terreno, se presentó una emergencia urbana en el deslave de la carretera escénica, en la que se realizan obras para su reparación y es prioritario realizar acciones inmediatas para mantener la adecuada comunicación entre Tijuana y Ensenada, así como la atención a largo plazo a los riesgos en la zona de deslizamiento del terreno en ésta carretera.

En el presente Programa con la experiencia en la aplicación del Programa de 2001, se retoma la información de las fichas de las unidades ambientales identificadas y considerando las políticas del Programa de Ordenamiento Ecológico publicado en 2014, así como los análisis del Plan Estatal de Desarrollo Urbano publicado en 2010, se analizan las características de las Unidades de Gestión Ambiental. Para la estrategia de ordenamiento territorial, se subdividen éstas unidades (UGA) de acuerdo con los usos actuales del suelo y los límites físicos, principalmente la carretera escénica como límite físico apreciándose un proceso de consolidación urbana hacia el poniente de la carretera, principalmente de desarrollos turísticos por el aprovechamiento de la costa y las vistas al

mar, diferente a la dispersión de los asentamientos humanos hacia el oriente de la carretera; de ésta subdivisión de las Unidades de Gestión Ambiental con el propósito del análisis particular de su caracterización para la propuesta en la estrategia de ordenamiento territorial, resultan 48 Unidades denominadas de Gestión Territorial.

La propuesta metodológica es congruente con el modelo del COCOTREN vigente y se organiza a través de seis fases: 1) Organización, 2) Descripción, 3) Diagnóstico 4) Diagnóstico-Pronóstico Integrado, 5) Estrategia de Ordenamiento Territorial; y 6) Programa de acciones, proyectos estratégicos y los instrumentos de gestión e Instrumentación del Programa.

En el apartado de Anexos, se incluyen los indicadores que caracterizan al corredor costero.

1.3.- ASPECTOS RELEVANTES DEL PROGRAMA DEL CORREDOR COSTERO TIJUANA, ROSARITO, ENSENADA 2001.

CONDICIONANTES DE DESARROLLO OBSERVADAS POR EL PROGRAMA DEL COCOTREN 2001

El programa identificó las condiciones para el desarrollo en materia urbana, turística y de preservación de áreas naturales, las condiciones de desarrollo identificadas prácticamente se han mantenido constantes, con la excepción del mejoramiento en la dotación de servicios en las principales áreas urbanas. Sin embargo, en lo relativo a los problemas de tenencia del suelo, la tendencia de crecimiento en área urbanas, la creciente demanda de recursos, el aumento de los problemas por contaminación y la falta de visión de desarrollo para el corredor, son temas que muestran una tendencia a reducir la competitividad económica y la calidad de vida en el corredor.

- Crecimiento ocupación turística 1993-1999: 12.7% (28 hectáreas anuales).
- Porcentaje de superficie desocupada 1999: 70%.
- Porcentaje de usos urbanos 1999: 16.6%.
- Porcentaje de uso agrícola 1999: 11.1%.
- Porcentaje de uso turístico 1999: 2.4%.
- Disminución del suelo agrícola 1993-1999: 388 hectáreas.
- Superficie natural que cambio a uso urbano y/o turístico entre 1993-1999: 1,416.85 hectáreas.
- Superficie ejidal a 1999: 23,510.5 hectáreas (38%).
- Porcentaje de la superficie del corredor sin certeza en la tenencia: 42%.
- Superficie de propiedad federal: 6.16 hectáreas.
- Número de ocupantes de ZOFEMAT en los municipios de Tijuana, Rosarito y Ensenada: 1123 ocupantes.
- Porcentaje de usuarios de ZOFEMAT en municipios del COCOTREN en relación al total estatal en 1999: 84%.
- Proporción de usuarios irregulares de ZOFEMAT en municipios del COCOTREN: 91%.
- Demanda estimada de suelo urbano anual al 2015: 295 hectáreas.

- Demanda estimada de suelo turístico anual al 2016: 50 hectáreas.

Infraestructura:

- Volumen de agua aportado por las fuentes de abastecimiento de las localidades ligadas al COCOTREN en 1999: 9'777,362 m3.
- Número de acueductos funcionando en la región (incluyendo el Río Colorado-Tijuana): 7.
- Capacidad de conducción de los acueductos: 8,675 lps.
- Consumo de agua estimada para uso doméstico a 1999: 16'333,384 m3.
- Consumo de agua estimada para uso turístico a 1999: 2'987,070 m3.
- Balance de agua al 2010: subestimación de la demanda de acuerdo al análisis por zonas.
- Cobertura de drenaje en área urbana de Tijuana y Playas de Rosarito en 1998: 60.7%.
- Cobertura de drenaje en área urbana de Ensenada en 1998: 76%.
- Cobertura de energía eléctrica en Tijuana en 2013: 99.76%.
- Cobertura de energía eléctrica en Playas de Rosarito en 2013: 95.90%.
- Cobertura de energía eléctrica en Ensenada en 2013: 98.02%.

Enlaces y Transporte Público:

- Aforo en carretera cuota Tijuana-Ensenada 1996: 8.5 millones.
- Cruces fronterizos en auto hacia el norte en 1995: 27'323,722 autos.
- Cruces fronterizos en autobús hacia el norte en 1995: 698,692 autos.
- Número de pasajeros movilizados por el aeropuerto de Tijuana en 1996: 1.4 millones.
- Numero de cruceros que arribaron a Ensenada en 1996: 229.
- Cantidad de TEU movilizados en el puerto de Ensenada en 1999: 20,000.
- Número de unidades de transporte público en Tijuana: 7,969.
- Número de taxis en Rosarito: 420.
- Número de rutas de taxis en Rosarito: 17.
- Número de rutas de taxis entre Tijuana y Rosarito: 5.
- Número de rutas de taxis entre Rosarito y La Misión: 1.
- Número de rutas de taxis entre Rosarito y Ensenada: 1.

Equipamiento:

- Número de hospitales y clínicas en Playas de Tijuana: 10.
- Número de hospitales y clínicas en Ensenada: 27.
- Número de hospitales y clínicas en Playas de Rosarito: 17.
- Número de aulas por nivel escolar: se contabilizan para Playas de Tijuana, Playas de Rosarito y Ensenada.
- Instalaciones deportivas en Rosarito: se enumeran parques, unidades deportivas, campos deportivos, etc.

- Equipamiento cultural: Tijuana una casa de la cultura; Rosarito 4 bibliotecas; Ensenada 4 bibliotecas, un museo, un teatro, una casa de la cultura.

De acuerdo a esta revisión de indicadores es posible observar algunas limitantes en cuanto a la comprensión de las condiciones del corredor que se consideraron como temas de la presente actualización:

- a) Se hace necesario identificar indicadores que muestren las condiciones de los aspectos naturales del corredor, en el plano territorial y marítimo. Los indicadores que resulten serán fundamentales para el monitoreo de la depreciación de los recursos y el impacto que el desarrollo urbano está generando.
- b) Se hace necesario incorporar datos socioeconómicos y de capacidades (educación, organización) de la población para determinar las condiciones de bienestar y de oportunidad de los residentes.
- c) Los indicadores económicos profundizaron en la descripción del inventario turístico y no alcanzan a identificar una relación con la dinámica económica regional y el resto de las actividades productivas del corredor.
- d) Los aspectos territoriales son los más completos, sin embargo la información sobre la tenencia y la ocupación de la ZOFEMAT debe estar ligada al área de estudio del COCOTREN.
- e) La información de infraestructura debe estar referida a la identificación de capacidades y demandas en cada rubro. En este caso el tema de agua potable se maneja con mayor detalle que el resto de los componentes. La relación de la dotación de drenaje sanitario y tratamiento deberá relacionarse con el deterioro del medio marino.
- f) La información sobre transporte no arroja problemas medibles y los datos de transporte son descriptivos y no permiten identificar problemas en estos rubros.
- g) La descripción de los elementos de equipamiento se limita al análisis cuantitativo.

En síntesis el Programa del COCOTREN de 2001 identifica que es importante considerar para el desarrollo regional las condicionantes urbanas regionales mostradas en el siguiente cuadro:

TABLA 1.1.RESUMEN DE LAS CONDICIONANTES IDENTIFICADAS EN EL PROGRAMA DE 2001.

RESUMEN DE LAS CONDICIONANTES IDENTIFICADAS EN EL PROGRAMA DE 2001.	
URBANAS	
Altas tasas de crecimiento demográfico, tendencias de concentración en tres localidades.	
Altas expectativas de empleo en zonas con mayor crecimiento demográfico.	
Incertidumbre en la tenencia de la tierra (ejidal, privada, pequeña propiedad, ZOFEMAT).	
Crecimiento urbano fuera del control de las autoridades locales.	
Crecimiento en necesidades de vivienda para cubrir déficit existente y la generada por crecimiento poblacional adicional.	
Déficit en equipamiento básico (drenaje, electricidad, agua potable en vivienda, áreas recreativas, espacios culturales).	
Demanda creciente de agua potable residencial, comercial e industrial.	

RESUMEN DE LAS CONDICIONANTES IDENTIFICADAS EN EL PROGRAMA DE 2001.

Contaminación por emisiones al aire y descargas en arroyos y océano.

Riesgos a desastres naturales y antropogénicos.

Asentamientos humanos en zonas no aptas o de alto riesgo.

TURISTICAS

Incertidumbre en la tenencia de la tierra.

Limitada oferta de agua para las necesidades de la actividad turística.

Desincentivos para la inversión derivada de la incertidumbre en la tenencia.

Incertidumbre en la definición de jurisdicciones administrativas sobre el suelo (ZOFEMAT, Estatal, Municipal) con uso turístico en zonas costeras.

Ausencia de una imagen que identifique y posicione al COCOTEN como destino único turístico al nivel regional, nacional, y sobre todo en el mercado internacional (Estados Unidos, Canadá, Asia, Europa).

Escasa diversificación de la oferta y atractivos turísticos (naturales, culturales, históricos, artísticos, actividades programadas).

Desaprovechamiento de atractivos y potenciales turísticos y recreativos en las zonas rurales dentro del corredor y en zonas aledañas a éste (Valle de Guadalupe, Valle de las Palmas, zonas rurales de Playas de Rosarito).

Ausencia de posicionamiento de los potenciales turísticos, comerciales, pesqueros, agroindustriales de la zona. Necesidad de identificar y poner en valor las ventajas competitivas del corredor.

Diseñar programas promocionales orientados a segmentos específicos de mercado (mexicoamericano, retirados, turismo familiar, ecoturismo, turismo social, turismo rural, turismo náutico, etc.).

Ausencia de imagen urbana definida para localidades-destino (Playas de Rosarito, Puerto Nuevo-Popotla) en función de los recursos y atractivos turísticos más importantes.

PARA LA PROTECCION DE AREAS NATURALES

Ausencia de una estrategia que visualice la protección de áreas naturales específicas como una ventaja potencial adicional para el aprovechamiento de los recursos y atractivos turísticos manteniendo la singularidad natural como un factor de valorización regional.

Incertidumbre en la tenencia de la tierra.

Falta de programas específicos de desarrollo en zonas rurales para el aprovechamiento y protección de áreas naturales en un esquema de apoyo a microempresarios turísticos rurales

Escasa participación de la comunidad en programas de protección.

En materia de ordenamiento territorial, el Programa del Corredor Costero de 2001 estableció la normatividad en la ocupación del suelo, destacando los siguientes aspectos, como instrumento de planeación regional:

- El programa permitió ordenar la estrategia de desarrollo energético en el corredor, al designar zonas específicas para la instalación de ese tipo de infraestructura.
- El modelo de ordenamiento territorial a nivel de políticas ambientales limita la aplicación de estrategias concretas que conduzcan al logro de la visión del corredor. En la práctica fue útil la generación del sistema de información geográfica a nivel de unidad ambiental, ya que permitió realizar consultas más detalladas para dictaminar la viabilidad de determinados proyectos.

- El programa avanzó en la definición de usos de suelo genéricos por unidad de gestión territorial. Sin embargo, el nivel de detalle de los proyectos costeros requiere instrumentos normativos más precisos. Las unidades de gestión entre Playas de Rosarito y Ensenada fueron sometidas a fuertes presiones de desarrollo que complicó la administración urbana municipal ante la generalidad del programa regional.
- Se mantiene la irregularidad de la tenencia de la tierra y la indefinición de la ZOFEMAT y sus procesos de captación de recursos.

En materia de gestión e instrumentación, las principales limitantes en el Programa publicado en 2001, estuvieron en el seguimiento para la operación y aplicación de las estrategias urbano-regionales, destacando las siguientes:

- La propuesta de un Consejo para el seguimiento del programa fue una aportación. Sin embargo, no hubo un seguimiento real ante la falta de precisión en la forma de operación del organismo.
- En la práctica, la escala regional del programa limitaba la administración urbana de las áreas fuera de los centros de población.
- El programa estableció las bases para el ordenamiento territorial del corredor. Sin embargo, desde el punto de vista estratégico, no generó una visión regional y líneas de acción claras para la implementación de estrategias y proyectos.
- No hubo propuesta financiera del programa. La implementación de un programa regional depende de la identificación de fuentes de financiamiento y sus fórmulas de operación ligadas a la programación de las acciones.
- La incorporación de la administración de la ZOFEMAT como proceso de gestión coordinada y fuente de ingresos deberá ser una de las estrategias del nuevo programa.

1.4.- FUNDAMENTACION JURÍDICA

Las disposiciones jurídicas que sustentan el ordenamiento territorial de los asentamientos humanos y la elaboración e implementación de este programa regional, se encuentran contenidas en instrumentos legales de los ámbitos Federal, Estatal y Municipal:

Ámbito Federal

- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.
- Ley General de Asentamientos Humanos.
- Ley General del Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente.
- Ley General de Turismo.
- Ley de Desarrollo Rural Sustentable.
- Ley de Puertos.
- Ley de Vivienda.
- Ley Federal del Mar.
- Ley Federal sobre Monumentos y Zonas Arqueológicas, Artísticas e Históricas.

- Ley General de Pesca y Acuacultura Sustentables.
- Reglamento para el uso y Aprovechamiento del Mar Territorial, Vías Navegables, Playas, Zona Federal Marítimo Terrestre y Terrenos Ganados al Mar.

Ámbito Estatal

- Ley de Planeación para el Estado de Baja California.
- Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Baja California.
- Ley de Zonas Metropolitanas del Estado de Baja California.
- Ley de Protección al Ambiente para el Estado de Baja California.
- Ley de Turismo del Estado de Baja California.
- Ley de Fomento a la Competitividad y Desarrollo Económico para el Estado de Baja California.
- Ley de Pesca y Acuacultura Sustentables para el Estado de Baja California.
- Ley Sobre el Régimen de Propiedad en Condominio de Inmuebles para el Estado Libre y Soberano de Baja California.
- Reglamento de Fraccionamientos del Estado de Baja California.
- Reglamento de Ordenación Urbanística para los Desarrollos Turísticos en el estado de Baja California.

Ámbito Municipal

- Reglamento Municipal para la Protección del Medio Ambiente de los Municipios de Tijuana, Playas de Rosarito y Ensenada.
- Reglamento de la Ley de Edificaciones para los Municipios de Tijuana, Playas de Rosarito y Ensenada.
- Reglamento de Imagen Urbana de la los Municipios de Tijuana, Playas de Rosarito y Ensenada.

ÁMBITO FEDERAL

La ***Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos*** en el artículo 27 designa a la Nación como la responsable de imponer las medidas para "ordenar los asentamientos humanos y establecer adecuadas provisiones, usos, reservas y destinos de tierras, aguas y bosques, a efecto de ejecutar obras públicas, de planear y regular la fundación, conservación, mejoramiento y crecimiento de los centros de población; para preservar y restaurar el equilibrio ecológico". En el artículo 73 se faculta al Congreso de la Unión para expedir leyes que promuevan la coordinación de los tres órdenes de gobierno en materia de asentamientos humanos, respetando su respectiva competencia. En el artículo 115 Constitucional se faculta a los Municipios para formular, aprobar y administrar la zonificación y planes de desarrollo urbano municipal, participar en la creación y administración de sus reservas territoriales, controlar y vigilar la utilización del suelo; intervenir en la regularización de la tenencia de la tierra urbana; otorgar licencias y permisos para construcciones y participar en la creación y administración de zonas de reserva ecológica; para llevar a cabo lo antes señalado, los municipios pueden formular los reglamentos y las disposiciones administrativas necesarias.

La **Ley General de Asentamientos Humanos** establece la concurrencia de la Federación, de las entidades federativas y de los municipios, para la ordenación y regulación de los asentamientos humanos en el territorio nacional, así como el fomento para la coordinación y la concertación de acciones e inversiones entre los sectores público, social y privado para el desarrollo urbano, regional y la vivienda.

La **Ley General de Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente** se refiere a la preservación y restauración del equilibrio ecológico, así como a la protección al ambiente, en el territorio nacional y las zonas sobre las que la nación ejerce su soberanía y jurisdicción. Considera de utilidad pública el ordenamiento ecológico, el establecimiento, protección y preservación de las áreas naturales protegidas y de las zonas de restauración ecológica. Faculta a la federación, los estados y el Distrito Federal para diseñar, desarrollar y aplicar instrumentos económicos que incentiven el cumplimiento de los objetivos de la política ambiental.

La **Ley General de Turismo** establece las bases para la política, planeación y programación en todo el territorio nacional de la actividad turística y las bases de coordinación de los tres órdenes de gobierno para instrumentarla. Observa las actividades turísticas como aquellas que realizan las personas durante sus viajes y estancias temporales en lugares distintos al de su entorno habitual, con fines de ocio y otros motivos. Considera la actividad turística como una prioridad nacional bajo el enfoque social y económico ya que genera desarrollo regional. Establece las bases para la incorporación de cadenas productivas a la actividad turística y el ordenamiento turístico del territorio.

La **Ley de Desarrollo Rural Sustentable** promueve el desarrollo rural sustentable del país, propicia un medio ambiente adecuado y promueve la equidad y el bienestar de la población rural. Las acciones de desarrollo rural sustentable que efectúe el Estado, atenderán de manera diferenciada y prioritaria a las regiones y zonas con mayor rezago social y económico, mediante el impulso a las actividades del medio rural, el incremento a la inversión productiva, el fomento a la diversificación de oportunidades de empleo e ingreso y la promoción de vínculos entre los ámbitos rural y urbano para facilitar a los agentes de la sociedad rural el acceso a los apoyos que requiere su actividad productiva, así como a los servicios para su bienestar.

La **Ley de Puertos** tiene por objeto regular los puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias, su construcción, uso, aprovechamiento, explotación, operación y formas de administración, así como la prestación de los servicios portuarios. Establece el funcionamiento de las Administraciones portuarias integrales (API) como una entidad autónoma en su gestión operativa y financiera a través de la concesión para el uso, aprovechamiento y explotación de los bienes y la prestación de los servicios respectivos.

La **Ley de Vivienda** tienen por objeto establecer y regular la política nacional, los programas, los instrumentos y apoyos para que toda familia pueda disfrutar de vivienda digna y decorosa. Establece las condiciones para asegurar la calidad y sustentabilidad de la vivienda en el país, debiéndose observar los lineamientos que en materia de equipamiento, infraestructura y vinculación con el entorno establezca la Secretaría de Desarrollo Social.

La **Ley Federal del Mar** rige las zonas marítimas que forman parte del territorio nacional y sobre aquellas que tiene soberanía, jurisdicciones y otros derechos, estas incluyen: el mar territorial, las aguas marinas interiores, la zona contigua, la zona económica exclusiva y la plataforma continental y las plataformas insulares. Las actividades observadas por esta ley se refieren al aprovechamiento económico del mar inclusive la utilización de minerales disueltos en sus aguas, la producción de energía eléctrica o térmica derivada de las mismas, de las corrientes y de los vientos, la captación de energía solar en el mar, el desarrollo de la zona costera, la maricultura, el establecimiento de parques marinos nacionales, la promoción de la recreación y el turismo y el establecimiento de comunidades pesqueras; la protección y preservación del medio marino, la prevención de su contaminación y la realización de actividades de investigación científica.

La **Ley Federal sobre Monumentos y Zonas Arqueológicas, Artísticas e Históricas** se refiere a la investigación, protección, conservación, restauración y recuperación de los monumentos arqueológicos, artísticos e históricos y de las zonas de monumentos. En las zonas de monumentos y en el interior y exterior de éstos, todo anuncio, aviso, carteles; las cocheras, sitios de vehículos, expendios de gasolina o lubricantes; los postes e hilos telegráficos y telefónicos, transformadores y conductores de energía eléctrica, e instalaciones de alumbrados; así como los kioscos, templete, puestos o cualesquiera otras construcciones permanentes o provisionales, se sujetarán a las disposiciones que al respecto fije esta Ley y su Reglamento.

La **Ley General de Pesca y Acuacultura Sustentables** tiene por objeto regular, fomentar y administrar el aprovechamiento de los recursos pesqueros y acuícolas en el territorio nacional y las zonas sobre las que la nación ejerce su soberanía y jurisdicción. Tiene como objetivos el ordenar, fomentar y regular el manejo integral y el aprovechamiento sustentable de la pesca y la acuacultura, considerando los aspectos sociales, tecnológicos, productivos, biológicos y ambientales; promover el mejoramiento de la calidad de vida de los pescadores y acuicultores del país a través de los programas que se instrumenten para el sector pesquero y acuícola; Establecer las bases y los mecanismos de coordinación entre las autoridades de la Federación, las entidades federativas y los municipios, para el mejor cumplimiento del objeto de esta Ley. Crea el Fondo Mexicano para el Desarrollo Pesquero y Acuícola PROMAR como el instrumento para promover la creación y operación de esquemas de financiamiento para la conservación, incremento y aprovechamiento sustentable de los recursos pesqueros y acuícolas, la investigación, el desarrollo y transferencia de tecnología.

El **Reglamento para el Uso y Aprovechamiento del Mar Territorial, Vías Navegables, Playas, Zona Federal Marítimo Terrestre y Terrenos Ganados al Mar** tiene por objeto proveer en la esfera

administrativa, el cumplimiento de las Leyes Generales de Bienes Nacionales, de Navegación y Comercio Marítimos y de Vías Generales de Comunicación en lo que se refiere al uso, aprovechamiento, control, administración, inspección y vigilancia de las playas, zona federal marítimo terrestre y terrenos ganados al mar o de cualquier depósito que se forme con aguas marítimas y de los bienes que formen parte de los recintos portuarios que estén destinados para instalaciones y obras marítimo portuarias.

ÁMBITO ESTATAL

La **Ley de Planeación para el Estado de Baja California** establece las bases para integrar y operar los órganos que forman parte del Sistema Estatal de Planeación del Desarrollo del Estado de Baja California, así como las bases para la elaboración de los planes estratégicos y de desarrollo en el estado. Establece las responsabilidades en materia de planeación para las dependencias estatales y para los ayuntamientos; determina que el programa de ámbito regional es un Instrumento que incluye los proyectos y acciones que abarcan la territorialidad de dos o más Municipios o subregional que atiende un área específica de territorio municipal, mismos que son considerados prioritarios o estratégicos, en función de los objetivos y las líneas de acción fijados en los planes, siendo estos programas Estatales o Municipales, respectivamente.

La **Ley de Desarrollo Urbano del Estado** señala que *“todas las acciones de urbanización que propicien la transferencia de suelo rural a urbano, las fusiones, subdivisiones y fraccionamiento de terrenos, los cambios en la utilización de éstos y todas las obras de urbanización y edificación que se realicen en la Entidad, estarán regidas por las disposiciones de esta ley, teniendo carácter de obligatoriedad tanto para los organismos públicos como para los particulares”*. Establece que se deben fijar las normas mediante las cuales el Gobierno del Estado y los Municipios desempeñarán sus funciones para zonificar el territorio y determinar las correspondientes provisiones, usos, destinos de áreas y predios; que la ordenación y regulación de los asentamientos humanos en el Estado buscará mejorar las condiciones de vida de la población urbana y rural a través del aprovechamiento responsable de los recursos, con lo cual se logrará una distribución equitativa de la riqueza y una distribución equilibrada y sustentable de los centros de población en los municipios, la dotación adecuada de infraestructura, equipamiento, servicios urbanos, y la conservación y mejoramiento del ambiente en los asentamientos humanos. Asigna las responsabilidades en materia de planeación y ordenamiento del territorio y determina el esquema de coordinación y el contenido para la elaboración de los programas regionales de desarrollo urbano.

La **Ley de Zonas Metropolitanas del Estado de Baja California** establece las bases generales de la planeación estratégica para fomentar el desarrollo armónico y sustentable, así como la adecuada coordinación entre los diferentes órdenes de gobierno que interactúan en las zonas metropolitanas de Baja California.

La **Ley del Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente del Estado de Baja California**, señala que el ordenamiento ecológico del estado y los municipios es de utilidad pública; se establecen las autoridades en materia de Ecología en el Estado y las atribuciones en materia de conservación ecológica y protección al ambiente del ejecutivo del Estado y los Ayuntamientos. Especifica que para la planeación y promoción del desarrollo estatal se respetarán los criterios ecológicos establecidos en esta Ley y demás disposiciones emitidas.

La **Ley de Turismo del Estado de Baja California** establece las bases para la planeación de las actividades turísticas; así como para la creación, conservación, mejoramiento, protección y aprovechamiento de los recursos y atractivos turísticos del estado. Determina que la SECTURE propondrá al Ejecutivo del Estado las zonas de desarrollo turístico prioritario, para que se remitan las declaratorias para el uso del suelo turístico, con la finalidad de crear, conservar o ampliar centros de desarrollo turístico prioritario, así como la creación de centros para el turismo social, con apego a las leyes correspondientes. El artículo 24 señala que podrán ser consideradas como zonas de desarrollo turístico prioritario todas aquéllas que por sus características naturales, históricas o culturales constituyan un atractivo turístico.

La **Ley de Fomento a la Competitividad y Desarrollo Económico para el Estado de Baja California** promueve el desarrollo económico equilibrado teniendo en cuenta la importancia del cuidado del impacto ecológico que representa la actividad económica. Determina incentivos económicos y fiscales que tienen por objeto atraer a los inversionistas para que se establezcan en las áreas y zonas geográficas que se consideren prioritarias conforme a los Planes de Desarrollo Urbano Estatal y Municipal, los estudios de vocaciones regionales y demás estudios que muestren la viabilidad de desarrollar ciertas regiones de la Entidad.

La **Ley de Pesca y Acuacultura Sustentables para el Estado de Baja California** tiene por objeto regular el ejercicio de las atribuciones que en materia de pesca y acuacultura le competen al Estado y sus Municipios bajo el principio de concurrencia. Establece las bases para promover la organización y capacidad de los pescadores y acuicultores del estado; Apoyar y facilitar la investigación científica y tecnológica en materia de acuacultura y pesca; Determinar la integración y funcionamiento del Consejo Estatal de Pesca y Acuacultura; Procurar y promover que a las comunidades y pueblos indígenas, se les respete su derecho preferente sobre los recursos pesqueros y acuícolas de los lugares que ocupen y habiten; La coordinación entre las distintas dependencias y organismos de la administración pública federal, estatal y municipal, así como la participación de los productores pesqueros y acuícolas de la Entidad.

La **Ley Sobre el Régimen de Propiedad en Condominio de Inmuebles para el Estado Libre y Soberano de Baja California** tienen por objeto regular la constitución, modificación, tiene por objeto regular la constitución, modificación, organización, funcionamiento, administración y terminación del régimen de propiedad en condominio.

El **Reglamento de Fraccionamientos del Estado de Baja California** norma todas las Leyes, Decretos, Acuerdos, disposiciones, normas, especificaciones, proyectos tipo, Planes Reguladores y todo lo relativo a urbanizaciones, construcciones, planeación, servicios de agua y saneamiento, de uso de la tierra, debiendo sujetarse al mismo todos los fraccionamientos ya sean públicos o privados que se ejecuten dentro de los terrenos de propiedad pública o privada.

El **Reglamento de Ordenación Urbanística para los Desarrollos Turísticos en el Estado de Baja California** tiene por objeto la ordenación urbanística en el Estado Libre y Soberano de la Baja California y sólo es aplicable a aquellos desarrollos que tengan por objeto presentar una oferta turística, en cualquiera de sus ramas. La reglamentación urbanística se refiere al proyecto urbanístico, el régimen urbanístico del suelo y las especificaciones y disposiciones complementarias.

ÁMBITO MUNICIPAL

El **Reglamento Municipal para la Protección del Medio Ambiente de los Municipios de Tijuana, Playas de Rosarito y Ensenada** tienen por objeto el ordenamiento relativo a la preservación, conservación y restauración del equilibrio ecológico y la protección al ambiente en el ámbito de las facultades municipales.

El **Reglamento de la Ley de Edificaciones para los Municipios de Tijuana, Playas de Rosarito y Ensenada, Baja California** definen criterios para la aplicación de la Ley de Edificaciones del Estado de Baja California, estableciéndose como Autoridad competente para la aplicación de la Ley y el presente Reglamento los Municipios. Rige todas las edificaciones e instalaciones, ya sean terminadas o en proceso, uso, desuso o en demolición localizadas en cualquier predio público, privado, ejidal, comunal o en zona federal de los Municipios de Baja California.

El **Reglamento de Imagen Urbana de los Municipios de Tijuana, Playas de Rosarito y Ensenada** tienen por objeto proteger y mejorar la imagen urbana en los respectivos municipios, cuyo patrimonio urbano de gran valor y potencial turístico representa un importante polo de desarrollo económico.

1.5.- CONTEXTO DE PLANEACIÓN

Los instrumentos de ordenamiento y regulación del Sistema Nacional de Planeación Democrática de orden nacional, estatal y municipal que aplican para el Programa del Corredor Costero Tijuana-Rosarito-Ensenada son los siguientes:

Ámbito Federal:

- Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018.
- Programa Nacional de Desarrollo Urbano 2014-2018.
- Programa Sectorial de Desarrollo Agrario, Territorial, y Urbano 2013-2018.

- Programa de Ordenamiento Ecológico General del Territorio.
- Programa Sectorial de Medio Ambiente y Recursos Naturales 2013-2018.
- Plan Nacional de Infraestructura 2014-2018.
- Programa Sectorial de Turismo 2013-2018.
- Programa Regional de Desarrollo Urbano, Turístico del Corredor Tijuana-Rosarito-Ensenada, Baja California 2006 (FONATUR).

Ámbito Estatal:

- Plan Estratégico de Baja California 2013-2019.
- Plan Estatal de Desarrollo 2014-2019.
- Plan Estatal de Desarrollo Urbano 2009-2013.
- Programa de Ordenamiento Ecológico de Baja California 2014.
- Programa Regional de Desarrollo Urbano, Turístico y Ecológico del Corredor Costero Tijuana, Rosarito Ensenada 2001.
- El Proyecto de Programa Estatal de Infraestructura.

Ámbito Municipal:

- Plan Municipal de Desarrollo de Tijuana 2014-2016.
- Plan Municipal de Desarrollo de Playas de Rosarito 2014-2016.
- Plan Municipal de Desarrollo de Ensenada 2014-2016.
- Plan Municipal de Desarrollo Urbano Tijuana 2009-2030.
- Programa de Desarrollo Urbano de Centro de Población de Tijuana 2009-2030.
- Programa de Desarrollo Urbano de Centro de Población de Playas de Rosarito 2007-2020.
- Programa de Desarrollo Urbano de Centro de Población de Primo Tapia 2010.
- Programa de Desarrollo Urbano de Centro de Población de Ensenada 2009-2030.
- Programa Parcial de Crecimiento de Playas de Tijuana 2008-2030.
- Programa Parcial de Mejoramiento Urbano de la Zona del Centro de Convenciones de Playas de Rosarito.
- Programa Parcial de Desarrollo Urbano del Corredor Industrial El Sauzal.

ÁMBITO FEDERAL

El ***Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018*** rige la programación y presupuestación de la Administración Pública Federal, invita a que la tarea del desarrollo y del crecimiento corresponde a todos los actores y los sectores del país, se establecen como metas nacionales: un México en Paz, mediante el fortalecimiento de las instituciones; un México incluyente, que garantice los derechos de los mexicanos; un México con educación de calidad, para garantizar el desarrollo integral de todos los mexicanos; un México próspero, que promueva el crecimiento sostenido de la productividad; y un México con responsabilidad global, que sea una fuerza positiva y propositiva, con tres estrategias transversales para lograr las metas nacionales: Democratizar la productividad, Gobierno cercano y

Moderno, Perspectiva de Género. En la presencia global de México, Estados Unidos y Canadá juegan un papel fundamental en el desarrollo económico y comercial, además de convertirse en el hogar de muchos mexicanos con un proceso de integración social de los tres países.

El Programa Sectorial de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano 2013-2018 se alinea con las Metas Nacionales México Incluyente y México Próspero, señala como objetivos: Promover el ordenamiento y la planeación territorial como articuladores del bienestar de las personas y el uso eficiente del suelo; Incentivar el crecimiento ordenado de los asentamientos humanos, los centros de población y las zonas metropolitanas; Consolidar ciudades compactas, productivas, competitivas, incluyentes y sustentables que faciliten la movilidad y eleven la calidad de vida de sus habitantes; Fomentar el acceso a la vivienda mediante soluciones habitacionales bien ubicadas y de acuerdo a estándares de calidad internacional; Fomentar el desarrollo de los núcleos agrarios mediante acciones en materia de cohesión territorial, productividad, suelo, vivienda rural y gobernabilidad.

Programa Nacional de Desarrollo Urbano 2014-2018 tiene como objetivos: Controlar la expansión de las manchas urbanas y consolidar las ciudades para mejorar la calidad de vida de los habitantes; Consolidar un modelo de desarrollo urbano que genere bienestar para los ciudadanos, garantizando la sustentabilidad social, económica y ambiental; Diseñar e implementar instrumentos normativos, fiscales, administrativos y de control para la gestión del suelo; Impulsar una política de movilidad sustentable que garantice la calidad, disponibilidad, conectividad y accesibilidad de los viajes urbanos; Evitar asentamientos humanos en zonas de riesgo y disminuir la vulnerabilidad de la población urbana ante desastres naturales; Consolidar la Política Nacional de Desarrollo Regional a partir de las vocaciones y potencialidades económicas locales.

El Programa Sectorial de Medio Ambiente y recursos Naturales 2013-2018 es el resultado de la cooperación entre todos los actores gubernamentales y sociales que inciden en la proyección y conservación del medio ambiente. Sus objetivos, estrategias, líneas de acción e indicadores se alinean con la meta Nacional de México Próspero del Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018 y los compromisos internacionales asumidos por el país en la materia. Por lo anterior, es importante contar con una sociedad corresponsable y participativa, educada, informada y capacitada, así como un abanico de políticas públicas definidas, instrumentadas y evaluadas con participación de la ciudadanía así como la disponibilidad de conocimientos científico tecnológicos que apoyen una mejor toma de decisiones y permitan la instrumentación de programas y proyectos para el aprovechamiento eficiente y sustentable de los recursos naturales con el mínimo impacto ambiental.

El Programa Nacional de Infraestructura 2014-2018, sienta las bases de un proyecto con visión de largo plazo, para garantizar la ejecución de los programas y proyectos de infraestructura que demanda el desarrollo económico y social del país, con respeto al medio ambiente; en apego al Plan Nacional de Desarrollo 2013 – 2018, busca orientar la funcionalidad integral de la infraestructura existente y nueva del país a través del cumplimiento de objetivos específicos en los sectores de Comunicaciones y Transportes, Energía, Hidráulico, Salud, Desarrollo Urbano y Vivienda y Turismo; a

fin de potenciar la competitividad de México y así, asegurar que las oportunidades y el desarrollo lleguen a todas las regiones, a todos los sectores y a todos los grupos de la población.

El **Programa Sectorial de Turismo 2013-2018**, determina las acciones para impulsar el turismo mexicano a partir de cinco objetivos rectores, 22 estrategias y 112 líneas de acción que configuran la hoja de ruta que llevará a nuestro país a detonar su potencial y consolidarse como un ejemplo mundial, con metas e indicadores de avance claros y cuantificables. Las estrategias, objetivos y líneas de acción, es el resultado de una amplia consulta pública a través de siete foros regionales organizados para incorporar las opiniones y propuestas de más de 4,000 participantes tanto del sector y de la sociedad mexicana, todo en apego a lo establecido en el Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018 y la Política Nacional Turística.

El Proyecto de **Programa Regional de Desarrollo Urbano, Turístico del Corredor Costero Tijuana-Rosarito-Ensenada, Baja California 2006 (FONATUR)** es un ejercicio de planeación estratégica desarrollada por el gobierno federal para el desarrollo turístico del corredor al 2025, que tiene como objetivo impulsar el desarrollo turístico del Corredor Costero Tijuana-Rosarito-Ensenada, con una visión planificada y respetuosa del medio ambiente, que tienda a convertirla en un destino turístico competitivo y con ello, mejorar la calidad de vida de sus habitantes. Las estrategias del programa son:

- a) Planificar el corredor para su desarrollo integral como región turística.
- b) Definir el sistema regional turístico con base en circuitos y rutas que articulen y promuevan la oferta turística de los 3 municipios.
- c) Proteger y revalorar el patrimonio natural y cultural de la región.
- d) Crear un organismo encargado de la instrumentación y desarrollo turístico de la zona de estudio.
- e) Fomentar el estímulo a empresas, negocios e inversiones turísticas para fortalecimiento del sector.
- f) Mejorar la imagen urbana, infraestructura y servicios urbano - turísticos de las cabeceras municipales y zonas turísticas.
- g) Comunicar y facilitar el acceso y tránsito del sistema regional de comunicaciones y transportes (terrestre, náutico y aéreo) al Corredor Costero.

ÁMBITO ESTATAL

El **Plan Estatal de Desarrollo 2008-2013** establece como principio el desarrollo social incluyente, solidario, sustentable y competitivo y ubica al desarrollo humano como la máxima prioridad de gobierno. Los ejes de política que propone son seis: Seguridad y justicia integral, Formación para la vida, Desarrollo regional sustentable, Economía competitiva, Bienestar y desarrollo humano y Gobierno al servicios de la gente. El eje de Desarrollo regional sustentable propicia un desarrollo regional integral basado en la perspectiva de la sustentabilidad, es decir, en el cuidado del medio ambiente y en el aprovechamiento racional de los recursos naturales, que además asegure la reducción de las desigualdades entre regiones, potencie sus vocaciones productivas y posibilite el

acceso de todos los sectores de la sociedad bajacaliforniana a niveles de vida dignos, y a entornos rurales y urbanos saludables, seguros y perdurables. Por su parte el eje de Economía competitiva busca elevar a escala global la competitividad del estado que refleje la igualdad de las oportunidades para todos y el mejoramiento de la calidad de vida dentro de una práctica sustentable, competitiva y regionalmente equilibrada.

El Plan Estratégico de Baja California 2013-2019 es el plan rector del Gobierno del Estado, define la visión con base en la identificación de las dinámicas sociales y económicas que han propiciado el nivel actual de desarrollo, como proyecto humanista contiene seis líneas estratégicas para encauzar las acciones públicas, privadas y sociales: Desarrollo humano y sociedad equitativa; Desarrollo Económico Sustentable; Infraestructura para la competitividad y el Desarrollo; Educación para la vida; Derechos humanos, legalidad, seguridad, justicia, reinserción social; y Democracia, sociedad y gobierno.

El ***Plan Estatal de Desarrollo Urbano 2009-2013*** propone el modelo de ordenamiento territorial para el estado, considerando las tendencias en la protección del medio ambiente, el desarrollo urbano y regional, las actividades económicas, la interacción fronteriza y las vocaciones regionales; estas tendencias indican costos cada vez mayores en los energéticos tradicionales y el desarrollo de fuentes alternas de bajo o nulo consumo de agentes contaminantes. La estructura urbana-regional identifica los polos de desarrollo con base en el potencial y las prioridades regionales, la visión para el desarrollo sustentable es apoyar con la infraestructura urbana para fortalecer las dinámicas urbanas regionales y promover la integración de las zonas que presentan un desequilibrio en su desarrollo urbano. La estrategia de ordenamiento se basa en seis ejes temáticos: 1) Desarrollo regional, 2) Competitividad y eficiencia urbana, 3) Calidad de vida, 4) Gestión local, 5) Sustentabilidad y manejo eficiente de recursos naturales y 6) Infraestructura eficiente. Como parte de las estrategias de desarrollo regional, se propone consolidar la gestión de la zona metropolitana de Tijuana-Rosarito-Tecate, y para el Corredor Costero Tijuana-Rosarito-Ensenada potenciar el desarrollo campestre, la promoción internacional a través del desarrollo portuario turístico y el desarrollo energético, y la planeación y gestión continua asegurando el control urbano y la protección ambiental. Como parte de la Unidad de Gestión Territorial 2, el Corredor Costero Tijuana-Rosarito-Ensenada tiene las siguientes estrategias:

Competitividad regional:

- Elaborar los estudios del sistema del tren ligero Tijuana-Rosarito.
- Inducir un desarrollo turístico sustentable y diversificado.
- Promover las actividades recreativas.

Gestión local:

- Elaborar el programa de ordenamiento de zona metropolitana Tijuana-Rosarito-Tecate.
- Actualizar el programa del corredor costero Tijuana-Rosarito-Ensenada.
- Conformar el Consejo Metropolitano Tijuana-Rosarito-Tecate.
- Vincular la planeación y la administración urbana con la prevención de riesgos.

Calidad de vida:

- Ampliar la oferta de vivienda económica.
- Impulsar obras de pavimentación con participación ciudadana en vialidades de Tijuana, Rosarito, y Ensenada a través de los programas de de pavimentación (PIPCA y pavimentos económicos).
- Ampliación de acueducto Río Colorado Tijuana y complementariedad de los volúmenes de agua disponibles con la desalinización, el reuso y el aprovechamiento racional del recurso.

Sustentabilidad y manejo eficiente de recursos naturales:

- Consolidación de programas de mejoramiento ambiental con acciones de pavimentación y verificación vehicular en Tijuana, Playas de Rosarito y Ensenada.
- Desarrollo de un sistema integral para el manejo, disposición y reuso de desechos sólidos en la zona metropolitana de Tijuana-Rosarito-Tecate.
- Apoyar programas para la utilización eficiente del agua en las localidades urbanas y rurales.
- Construcción de planta desalinizadora Rosarito-Tijuana.
- Construcción de infraestructura hidráulica para aprovechamiento de agua residual tratada en el Gran Parque de Rosarito.
- Elaborar proyecto de un parque ecológico en el Cañón Doña Petra en Ensenada.
- Construcción de planta desalinizadora La Misión-Ensenada.
- Construcción planta desalinizadora Playas de Rosarito con capacidad de 250 l/s.

Infraestructura eficiente:

- Elaborar estudios y proyectos de factibilidad para la ampliación de la capacidad del aeropuerto en Tijuana.
- Ampliación de planta de tratamiento de aguas residuales Rosarito I, Construcción de plantas de tratamiento de aguas residuales Popotla, La Misión y Puerto Nuevo.
- Ampliación y mejoramiento de carretera Tijuana – Rosarito. Construcción de un tercer carril por sentido en la carretera Tijuana Rosarito.
- Ampliación de la carretera Tecate- Ensenada a dos carriles de circulación por sentido, del Blv. Santa Anita a la Col. Hindú.
- Estudios, proyectos y construcción de aeropuerto turístico, comercial y de carga (Mesa del Tigre).
- Liga Carretera Tijuana – Tecate (El Tigre).
- Construcción de marinas turísticas y equipamiento en el Puerto de Ensenada.
- En el Puerto El Sauzal, ampliación de recinto portuario para la actividad pesquera.
- Construcción de Libramiento El Sauzal-Ensenada- Maneadero.
- Construcción de Planta de Tratamiento de Aguas Residuales en el poblado Maneadero.
- Derivación del Acueducto Río Colorado Tijuana al sistema Morelos de Ensenada, construcción de presa y potabilizadora.

El **Programa de Ordenamiento Ecológico de Baja California 2014** es el instrumento de política ambiental estatal, cuyo objetivo es integrar información y datos técnicos actualizados de los distintos aspectos ecológicos, sociales, políticos, económicos, y jurídicos administrativos, incorporando los criterios metodológicos en materia de ordenamiento ecológico acordes con el nuevo marco legal del Estado de Baja California; además el Programa de Ordenamiento tiene como objetivo contar con un Modelo de Ordenamiento Ecológico donde define 13 Unidades de Gestión Ambiental integrando los

polígonos de las Áreas Naturales Protegidas de competencia Federal e independientes, así como las políticas ambientales, lineamientos ecológicos, criterios de regulación y estrategias ecológicas, que orientaran los usos y actividades productivas en el territorio.

El **Programa Regional de Desarrollo Urbano, Turístico y Ecológico del Corredor Costero Tijuana, Rosarito, Ensenada 2001** es la referencia directa para la actualización del presente ordenamiento, dicho Programa determina la función estratégica del Corredor en el desarrollo urbano y regional de la zona costa que se está conformando como una zona metropolitana, identifica el corredor costero como la columna vertebral del proceso de urbanización y crecimiento de la zona costa.

El **Proyecto de Programa Estatal de Infraestructura** elaborado por la Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano del Estado como instrumento de referencia que oriente la gestión institucional y la participación del sector privado en el desarrollo y modernización del Estado desde ahora, en el mediano y largo plazo. La política pública de dotación de infraestructura tiene que relacionarse con la planificación territorial y urbana para que sea efectiva, tiene que visualizarse en los organigramas de la administración pública local; las estrategias correspondientes al espacio costero ligado al Corredor Tijuana-Rosarito-Ensenada se vinculan con los proyectos y las obras del Programa Estatal. Como proyectos estratégicos destacan los siguientes:

- | | |
|--|--|
| ④ ENLACE JAGUME-EL HONGO - OJOS NEGROS | — AMPLIACIÓN ARCT II |
| Ⓐ CENTRAL DE ENERGÍA EÓLICA LA RUMOROSA. | Ⓚ IMPULSO A ZONAS METROPOLITANAS TIJUANA MEXICALI. |
| Ⓓ PLANTA DESALINIZADORAS DE AGUA ROSARITO LA JOVITA, ENSENADA. | ● PUERTO MARÍTIMO "COLONET" |
| Ⓔ MODERNIZACIÓN DE LA VÍA FÉRREA TIJUANA-TECATE Y TERMINAL INTERMODAL TIJUANA. | Ⓛ FERROCARRIL EL SAUZA - TECATE |
| Ⓜ INFRAESTRUCTURA CRUCES FRONTERIZOS TIJUANA, TECATE Y MEXICALI. | |

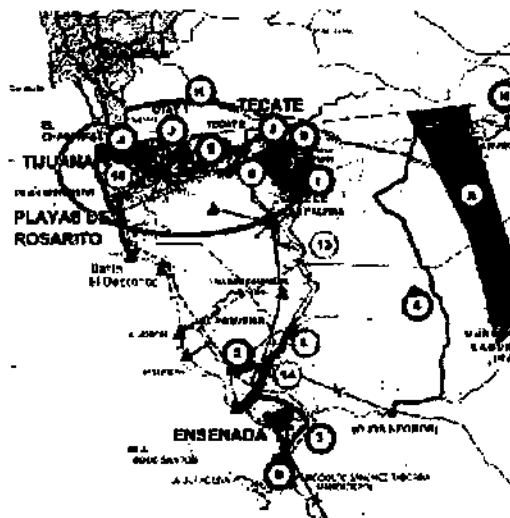


FIGURA 1.1.PROGRAMA ESTATAL DE INFRAESTRUCTURA.

ÁMBITO MUNICIPAL.

- Plan Municipal de Desarrollo de Tijuana 2014-2016.
- Plan Municipal de Desarrollo de Playas de Rosarito 2014-2016.
- Plan Municipal de Desarrollo de Ensenada 2014-2016.
- Plan Municipal de Desarrollo Urbano Tijuana 2009-2030.
- Programa de Desarrollo Urbano de Centro de Población de Tijuana 2009-2030.
- Programa de Desarrollo Urbano de Centro de Población de Playas de Rosarito 2007-2020.
- Programa de Desarrollo Urbano de Centro de Población de Ensenada 2030.
- Programa de Desarrollo Urbano de Centro de Población de Primo Tapia 2010-2030.
- Programa Parcial de Crecimiento de Playas de Tijuana 2008-2030.
- Programa Parcial de Mejoramiento Urbano de la Zona del Centro de Convenciones de Playas de Rosarito.
- Programa Parcial de Desarrollo Urbano del Corredor Industrial El Sauzal.

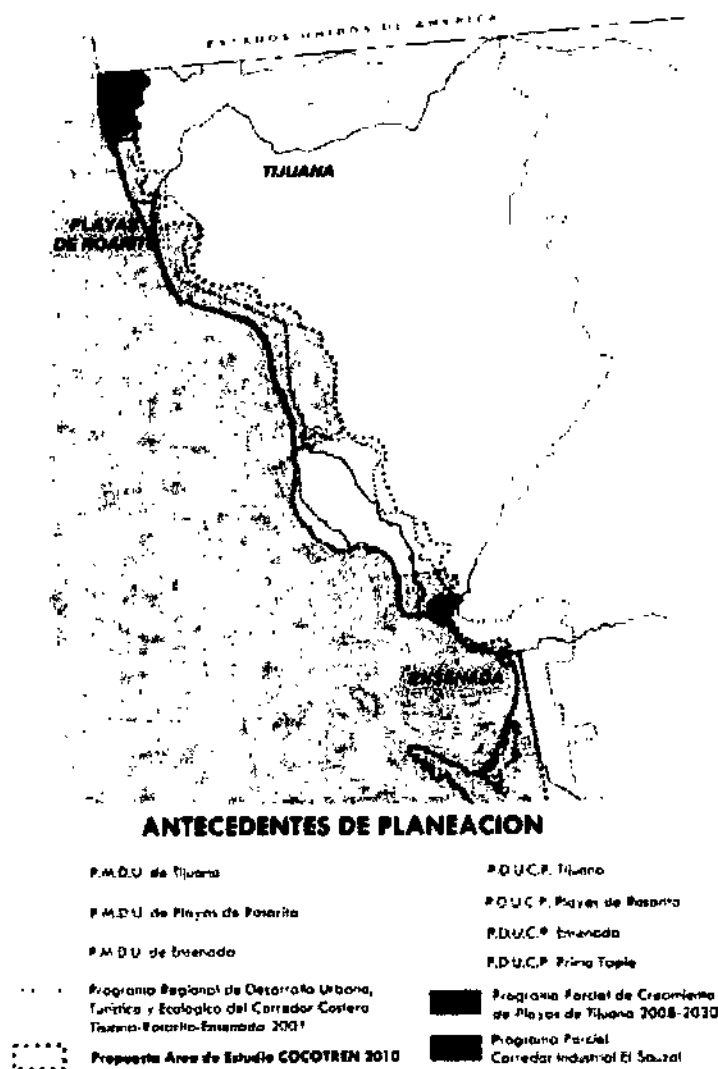


FIGURA 1.2. ANTECEDENTES DE PLANEACIÓN EN LA ZONA DEL COCOTREN.

1.6.- ÁREA DE APLICACIÓN DEL PROGRAMA

Con base en los distintos factores que condicionan el funcionamiento del COCOTREN, se definió el polígono que envuelve el área de aplicación de la Actualización del Programa tomando en cuenta criterios como: la cota 200 msnm, micro cuencas, Áreas Geo-Estadísticas Básicas, límites de los Centros de Población, la ocupación del suelo y el mismo polígono del COCOTREN aprobado en 2001.

En la presente actualización del Programa, se mantuvieron los límites Norte, Sur y Oeste del Programa publicado en 2001 que definen al corredor, es decir, la colindancia con Estados Unidos, el límite sur del Centro de Población de Ensenada y la línea de costa, respectivamente. Al este, se reduce la cobertura en los centros de población de Playas de Rosarito y Ensenada y se amplía en la zona de Primo Tapia y la Mesa del Tigre. La superficie de ordenamiento resultante es de 59,070 ha. Adicionalmente, para propósitos de análisis de las interacciones tierra-mar, se considera el área de influencia marítima en la que se desarrollen actividades con impacto en el desarrollo regional del corredor. A continuación se presenta el cuadro de construcción del área de aplicación del presente Programa (Anexo Cartográfico, Plano 1).

Vertice	X	Y	Vertice	X	Y	Vertice	X	Y
1	408291	3590689	51	495992	3583809	101	526906	3539347
2	400440	3598789	52	495988	3582564	102	527117	3538825
3	400314	3598944	53	495500	3582580	103	527587	3538944
4	400935	3593285	54	495490	3582400	104	528004	3538780
5	491397	3598472	55	495083	3582392	105	528850	3539088
6	491483	3599043	56	495057	3581786	106	529115	3538742
7	491377	3598011	57	495431	3579802	107	528950	3537836
8	491424	3597680	58	497035	3580582	108	528227	3537197
9	491282	3597676	59	500384	3580698	109	528284	3536771
10	491212	3597195	60	499819	3576821	110	528054	3536435
11	491435	3597222	61	499198	3576052	111	528295	3536198
12	491553	3596652	62	499299	3573992	112	528340	3535839
13	491719	3596904	63	501085	3572704	113	528688	3535528
14	491953	3596781	64	503181	3572112	114	528636	3535210
15	491954	3597027	65	504389	3572852	115	528982	3534586
16	492078	3596891	66	505716	3572407	116	529416	3534490
17	492235	3596421	67	506594	3571830	117	529675	3535079
18	491684	3596272	68	506993	3571303	118	530151	3533863
19	491852	3596003	69	506838	3570299	119	529951	3533448
20	491894	3595337	70	507140	3570058	120	529324	3533148
21	491518	3595362	71	508068	3569670	121	529106	3531140
22	491563	3595088	72	509916	3570011	122	529258	3530793
23	491927	3594960	73	511773	3568530	123	529112	3530678
24	492322	3594564	74	511889	3568985	124	529381	3529958
25	492267	3594081	75	513642	3568575	125	529583	3529690
26	492789	3593795	76	514381	3565844	126	529380	3529459
27	492694	3593578	77	514247	3564436	127	529544	3529739
28	493002	3593284	78	515221	3563593	128	529482	3529618
29	492688	3593083	79	515970	3562042	129	529384	3529667
30	492879	3592870	80	515921	3561481	130	528851	3529098
31	492953	3592460	81	516507	3561049	131	529239	3528921
32	492744	3592349	82	516803	3563898	132	529220	3528755
33	492489	3591882	83	517889	3563031	133	529308	3528853
34	492854	3590947	84	518599	3562751	134	529523	3528652
35	492888	3589887	85	520789	3562528	135	529879	3528706
36	493739	3588587	86	521781	3561079	136	529496	3528481
37	493801	3588685	87	521806	3549840	137	530022	3527976
38	493138	3588689	88	521396	3549446	138	530611	3528628
39	493198	3588144	89	521488	3547584	139	531085	3528409
40	493456	3584899	90	523198	3543107	140	531858	3525792
41	493482	3584412	91	524315	3542790	141	532613	3525808
42	494198	3584291	92	524485	3542535	142	533913	3526181
43	494412	3584522	93	524780	3542586	143	534782	3526632
44	494881	3584488	94	525006	3542338	144	535944	3526133
45	494988	3584655	95	525213	3541512	145	535798	3525788
46	495201	3584594	96	525402	3541411	146	538290	3525571
47	495278	3584241	97	526196	3541808	147	538007	3524993
48	495126	3584085	98	526521	3541375	148	537307	3524517
49	494908	3584228	99	526374	3540356	149	540915	3520379
50	494858	3583998	100	526917	3539895	150	533228	3520524

FIGURA 1.3. POLÍGONO DEL ÁREA DE APLICACIÓN.

2.-DIAGNOSTICO

La caracterización y diagnóstico se elabora a partir de la información contenida en el Programa Regional de Desarrollo Urbano, Turístico y Ecológico del Corredor Costero Tijuana-Rosarito-Ensenada publicado en 2001, como antecedente y seguimiento del análisis del Sistema de Información Geográfico; como parte de los trabajos técnicos del Programa se amplía el área de aplicación y se actualiza la regionalización; ésta regionalización es la base para el análisis del diagnóstico y aplicada para la estrategia de ordenamiento territorial.

2.1.- ACTUALIZACIÓN DE LA REGIONALIZACIÓN

La finalidad de realizar una regionalización es definir unidades del territorio que por sus características puedan ser distinguidas y evaluadas entre sí, para determinar el potencial y vocación de uso de suelo para el desarrollo de las actividades sectoriales. Para definir las unidades ambientales es indispensable como parte de la metodología realizar la superposición de los niveles jerárquicos, resultando en unidades ambientales con características únicas y cuya clave permite la descripción de la especificidad que la define.

Se revisó la regionalización ecológica con el fin de establecer nuevas unidades ambientales derivadas de la actualización del sistema de información geográfico y que agrega los límites territoriales administrativos, que permitirá una rápida identificación de aquellas unidades ambientales en las que los programas de desarrollo urbano de centro de población tengan injerencia. Es así que, en base al Manual de Ordenamiento Ecológico del Territorio (SEDUE, 1989), se aplica la técnica de regionalización definida bajo una estructura jerárquica (Cuadro I) de seis niveles: Zona Ecológica, Provincia Ecológica, Sistema (Marino y Terrestre), Subsistema (Paisaje), Límite Administrativo (Centro de Población) y Unidad Ambiental (fisiografía).

Considerando los niveles jerárquicos establecidos y la superposición de los mapas temáticos, se obtienen un total de 112 unidades ambientales, de las cuales 16 pertenecen al ambiente marino y 96 al ambiente terrestre. En las Tablas 2.1. y 2.2. se identifican las unidades ambientales y se asignan las claves correspondientes a la actualización de la regionalización.

TABLA 2.1. ESTRUCTURA DE LA REGIONALIZACIÓN ECOLÓGICA.

ZONA ECOLÓGICA	PROVINCIA ECOLÓGICA	SISTEMA	PAISAJE O SUBSISTEMA	LÍMITE ADMINISTRATIVO	UNIDAD AMBIENTAL
CLIMÁTICO	GEOLÓGICO-CLIMÁTICO	SISTEMAS DE TOPOFORMAS DE GÉNESIS O EVOLUCIÓN COMÚN	OCEANOGRÁFICOS / SISTEMAS HOMOGÉNEOS DE TOPOFORMAS, CUENCAS DE PRIMER ORDEN	LÍMITE DE APLICACIÓN DE PROGRAMAS DE DESARROLLO URBANO	TOPOGRAFÍA, VEGETACIÓN, USO DE SUELO Y LOCALIDAD
Arida*	Sierras de Baja California*	1. Marino**	1. Pelágico Nerítico. 2. Submareal bentónico. 3. Litoral con acantilado. 4. Litoral sin acantilado***.	1. Tijuana 2. Playas de Rosarito 3. Primo Tapia 4. No Aplica 5. Ensenada	<i>Marino-costero</i> 2. Planicie lodosa boca / cabeza. 4. Playa arenosa 7. Duna urbanizada / barra estero. 8. Delta arroyo. 9. Planicie salina. 10. Estuario. 11. Salina.
		2. Terrestre	1. Subcuenca El Descanso. 2. Subcuenca Río Guadalupe. 3. Subcuenca Río Ensenada. 4. Subcuenca Maneadero. 5. Subcuenca Arroyo Las Animas.		<i>Terrestre</i> 1. Cañada y arroyo. 2. Cuerpo de agua dulce. 3. Duna. 4. Ladera de meseta. 5. Lomerío. 6. Meseta. 7. Montaña ladera norte / sur. 8. Piedemonte. 9. Planicie costera. 11. Terraza Costera. 12. Valle. 13. Valle abierto.

* Corresponde a la denominación del MOET (SEDUE, 1988)

** No corresponde a la clasificación de SEDUE (1988), porque en el manual no se consideran los criterios para la determinación de unidades Marino-Costas.

***De los subsistemas marinos sólo se evaluó el 4. Litoral sin acantilado por ser el único que tiene potencial para desarrollo urbano.

TABLA 2.2. UNIDADES AMBIENTALES DERIVADAS DE LA ACTUALIZACIÓN DE LA REGIONALIZACIÓN ECOLÓGICA Y DE LA MODIFICACIÓN EN EL ÁREA DE APLICACIÓN DEL COCOTREN.

CLAVE 2000	SISTEMA	SUBSISTEMA	LÍMITE ADMINISTRATIVO	UNIDAD AMBIENTAL	CLAVE 2014	SUP. HAS
1.4.2.a	Marino	Litoral sin acantilado	Ensenada	Planicie lodosa boca / cabeza	1.4.5.2.a	169.98466
1.4.2.b	Marino	Litoral sin acantilado	Ensenada	Planicie lodosa boca / cabeza	1.4.5.2.b	6.07652
1.4.2.c	Marino	Litoral sin acantilado	Ensenada	Planicie lodosa boca / cabeza	1.4.5.2.c	12.71559
1.4.4	Marino	Litoral sin acantilado	Ensenada	Playa arenosa	1.4.5.4.a	2.73434
	Marino	Litoral sin acantilado	Ensenada	Playa arenosa	1.4.5.4.b	0.81913
	Marino	Litoral sin acantilado	Ensenada	Playa arenosa	1.4.5.4.c	29.79136
1.4.7.a	Marino	Litoral sin acantilado	Ensenada	Dunas barra estero	1.4.5.7.a	117.93293
1.4.7.b	Marino	Litoral sin acantilado	Ensenada	Dunas urbanizadas	1.4.5.7.b	170.46662
1.4.8.a	Marino	Litoral sin acantilado	Ensenada	Delta-arroyo	1.4.5.8.a	54.12883
1.4.8.b	Marino	Litoral sin acantilado	Ensenada	Delta-arroyo	1.4.5.8.b	177.23810
1.4.9	Marino	Litoral sin acantilado	Ensenada	Planicie salina	1.4.5.9	374.19012
1.4.10.a	Marino	Litoral sin acantilado	Primo Tapia	Estuario	1.4.3.10.a	5.380196
1.4.10.b	Marino	Litoral sin acantilado	Primo Tapia	Estuario	1.4.3.10.b	20.67851
	Marino	Litoral sin acantilado	NA	Estuario	1.4.4.10.a	9.23589
	Marino	Litoral sin acantilado	NA	Estuario	1.4.4.10.b	22.240155
1.4.11	Marino	Litoral sin acantilado	NA	Salina	1.4.4.11	31.55463
2.5.12	Terrestre	Subcuenca Arroyo Las Animas	Ensenada	Valle	2.5.5.12.c	2172.2940
2.5.7.a	Terrestre	Subcuenca Arroyo Las Animas	Ensenada	Montaña ladera norte	2.5.5.7.a.1	1614.0794
	Terrestre	Subcuenca Arroyo Las Animas	Ensenada	Montaña ladera norte	2.5.5.7.a.2	726.03212
	Terrestre	Subcuenca Arroyo Las Animas	Ensenada	Montaña ladera norte	2.5.5.7.a.3	115.97482
	Terrestre	Subcuenca Arroyo Las Animas	Ensenada	Montaña ladera norte	2.5.5.7.a.4	112.13665
2.5.7.b	Terrestre	Subcuenca Arroyo Las Animas	Ensenada	Montaña ladera sur	2.5.5.7.b.1	1812.3706
	Terrestre	Subcuenca Arroyo Las Animas	Ensenada	Montaña ladera sur	2.5.5.7.b.2	177.28377
	Terrestre	Subcuenca Arroyo Las Animas	Ensenada	Montaña ladera sur	2.5.5.7.b.3	40.58837
2.5.8	Terrestre	Subcuenca Arroyo Las Animas	Ensenada	Piedemonte	2.5.5.8	505.12309
2.1.1.e	Terrestre	Subcuenca El Descanso	Primo Tapia	Cañada y arroyo	2.1.3.1	129.75724
2.2.4	Terrestre	Subcuenca Río Guadalupe	Primo Tapia	Ladera de meseta	2.2.3.4	311.689
2.1.11.c	Terrestre	Subcuenca El Descanso	Primo Tapia	Terraza costera	2.1.3.11.a	49.670139
2.1.11.d	Terrestre	Subcuenca El Descanso	Primo Tapia	Terraza costera	2.1.3.11.b	235.78904
2.1.11.e	Terrestre	Subcuenca El Descanso	Primo Tapia	Terraza costera	2.1.3.11.c	48.96284
2.1.11.f	Terrestre	Subcuenca El Descanso	Primo Tapia	Terraza costera	2.1.3.11.d	391.90282
2.1.13.a	Terrestre	Subcuenca El Descanso	Primo Tapia	Valle abierto	2.1.3.13.a	58.81538
	Terrestre	Subcuenca	Primo Tapia	Valle abierto	2.1.3.13.b	9.09612

CLAVE 2000	SISTEMA	SUBSISTEMA	LIMITE ADMINISTRATIVO	UNIDAD AMBIENTAL	CLAVE 2014	SUP. HAS
		El Descanso				
2.1.13.b	Terrestre	Subcuenca El Descanso	Primo Tapia	Valle abierto	2.1.3.13.c	313.18085
	Terrestre	Subcuenca El Descanso	Primo Tapia	Valle abierto	2.1.3.13.d	53.63122
2.1.13.c	Terrestre	Subcuenca El Descanso	Primo Tapia	Valle abierto	2.1.3.13.e	260.12022
2.1.3	Terrestre	Subcuenca El Descanso	Primo Tapia	Duna	2.1.3.3.a	9.56946
	Terrestre	Subcuenca El Descanso	Primo Tapia	Terraza costera	2.1.3.3.b	44.81051
2.1.4.c	Terrestre	Subcuenca El Descanso	Primo Tapia	Ladera de meseta	2.1.3.4.a	1,101.7134
	Terrestre	Subcuenca El Descanso	Primo Tapia	Ladera de meseta	2.1.3.4.b	1,382.7029
2.1.5.c	Terrestre	Subcuenca El Descanso	Primo Tapia	Lomerío	2.1.3.5.a	605.70464
2.1.5.d	Terrestre	Subcuenca El Descanso	Primo Tapia	Lomerío	2.1.3.5.b	2899.71991
2.1.5.e	Terrestre	Subcuenca El Descanso	Primo Tapia	Lomerío	2.1.3.5.c	1986.8466
-	Terrestre	Subcuenca El Descanso	Primo Tapia	Meseta	2.1.3.6.a	3643.3165
-	Terrestre	Subcuenca El Descanso	Primo Tapia	Meseta	2.1.3.6.b	632.37539
2.1.6.d	Terrestre	Subcuenca El Descanso	Rosarito	Cañada y arroyo	2.1.2.1	180.75658
2.1.11.b	Terrestre	Subcuenca El Descanso	Rosarito	Terraza costera	2.1.2.11.a	57.07416
2.1.11.c	Terrestre	Subcuenca El Descanso	Rosarito	Terraza costera	2.1.2.11.b	339.28411
2.1.5.b	Terrestre	Subcuenca El Descanso	Rosarito	Lomerío	2.1.2.5.a	1437.96562
2.1.5.c	Terrestre	Subcuenca El Descanso	Rosarito	Lomerío	2.1.2.5.b	926.36189
2.1.6.d	Terrestre	Subcuenca El Descanso	Rosarito	Meseta	2.1.2.6.a	1076.63310
2.1.6.d	Terrestre	Subcuenca El Descanso	Rosarito	Meseta	2.1.2.6.b	739.80056
2.1.6.e	Terrestre	Subcuenca El Descanso	Rosarito	Meseta	2.1.2.6.c	63.55860
2.1.9	Terrestre	Subcuenca El Descanso	Rosarito	Planicie costera	2.1.2.9.a	176.56067
-	Terrestre	Subcuenca El Descanso	Rosarito	Planicie costera	2.1.2.9.b	761.72978
2.1.1.a	Terrestre	Subcuenca El Descanso	Tijuana	Cañada y arroyo	2.1.1.1.a	2.85622
2.1.1.b	Terrestre	Subcuenca El Descanso	Tijuana	Cañada y arroyo	2.1.1.1.b	3.21872
2.1.1.c	Terrestre	Subcuenca El Descanso	Tijuana	Cañada y arroyo	2.1.1.1.c	20.81624
2.1.1.d	Terrestre	Subcuenca El Descanso	Tijuana	Cañada y arroyo	2.1.1.1.d	40.91346
2.1.11.a	Terrestre	Subcuenca El Descanso	Tijuana	Terraza costera	2.1.1.11.a	487.54578
2.1.11.b	Terrestre	Subcuenca El Descanso	Tijuana	Terraza costera	2.1.1.11.b	226.27039

CLAVE 2000	SISTEMA	SUBSISTEMA	LIMITE ADMINISTRATIVO	UNIDAD AMBIENTAL	CLAVE 2014	SUP. HAS
2.1.4.a	Terrestre	Subcuenca El Descanso	Tijuana	Ladera de meseta	2.1.1.4.a	203.71805
2.1.4.b	Terrestre	Subcuenca El Descanso	Tijuana	Ladera de meseta	2.1.1.4.b	782.20972
2.1.5.a	Terrestre	Subcuenca El Descanso	Tijuana	Lomerío	2.1.1.5.a	84.14140
2.1.5.b	Terrestre	Subcuenca El Descanso	Tijuana	Lomerío	2.1.1.5.b	808.84992
2.1.5.c	Terrestre	Subcuenca El Descanso	Tijuana	Lomerío	2.1.1.5.c	304.65347
2.1.6.a	Terrestre	Subcuenca El Descanso	Tijuana	Meseta	2.1.1.6.a	1264.92609
2.1.6.b	Terrestre	Subcuenca El Descanso	Tijuana	Meseta	2.1.1.6.b	102.94904
2.1.6.c	Terrestre	Subcuenca El Descanso	Tijuana	Meseta	2.1.1.6.c	113.58462
2.4.12	Terrestre	Subcuenca Maneadero	Ensenada	Valle	2.4.5.12	745.23045
2.4.9	Terrestre	Subcuenca Maneadero	Ensenada	Planicie costera	2.4.5.9	602.03118
2.3.1.d	Terrestre	Subcuenca Río Ensenada	Ensenada	Cañada y arroyo	2.3.5.1	75.06233
2.3.11.b	Terrestre	Subcuenca Río Ensenada	Ensenada	Terraza costera	2.3.5.11	653.10781
2.3.12	Terrestre	Subcuenca Río Ensenada	Ensenada	Valle	2.3.5.12	126.41525
2.3.2	Terrestre	Subcuenca Río Ensenada	Ensenada	Cuerpo de agua dulce	2.3.5.2	45.00338
2.3.4	Terrestre	Subcuenca Río Ensenada	Ensenada	Ladera de meseta	2.3.5.4.a	259.27467
	Terrestre	Subcuenca Río Ensenada	Ensenada	Ladera de meseta	2.3.5.4.b	306.05325
	Terrestre	Subcuenca Río Ensenada	Ensenada	Ladera de meseta	2.3.5.4.c	226.70422
2.3.5.a	Terrestre	Subcuenca Río Ensenada	Ensenada	Lomerío	2.3.5.5.a	1788.14295
2.3.5.b	Terrestre	Subcuenca Río Ensenada	Ensenada	Lomerío	2.3.5.5.b	40.15174
	Terrestre	Subcuenca Río Ensenada	Ensenada	Lomerío	2.3.5.5.c	53.71577
	Terrestre	Subcuenca Río Ensenada	Ensenada	Lomerío	2.3.5.5.d	233.08728
2.3.6.b	Terrestre	Subcuenca Río Ensenada	Ensenada	Meseta	2.3.5.6.a	344.61717
	Terrestre	Subcuenca Río Ensenada	Ensenada	Meseta	2.3.5.6.b	126.53978
2.3.9	Terrestre	Subcuenca Río Ensenada	Ensenada	Planicie costera	2.3.5.9	830.96946
2.3.1.a	Terrestre	Subcuenca Río Ensenada	NA	Cañada y arroyo	2.3.4.1.a	128.64664
2.3.1.b	Terrestre	Subcuenca Río Ensenada	NA	Cañada y arroyo	2.3.4.1.b	41.38173
2.3.1.c	Terrestre	Subcuenca Río Ensenada	NA	Cañada y arroyo	2.3.4.1.c	32.26227
2.3.11.a	Terrestre	Subcuenca Río Ensenada	NA	Terraza costera	2.3.4.11.a	717.06729
	Terrestre	Subcuenca Río Ensenada	NA	Terraza costera	2.3.4.11.b	101.83727

CLAVE 2000	SISTEMA	SUBSISTEMA	LÍMITE ADMINISTRATIVO	UNIDAD AMBIENTAL	CLAVE 2014	SUP. HAS
2.3.4	Terrestre	Subcuenca Río Ensenada	NA	Ladera de meseta	2.3.4.4.a	451.23684
	Terrestre	Subcuenca Río Ensenada	NA	Ladera de meseta	2.3.4.4.c	55.75806
	Terrestre	Subcuenca Río Ensenada	NA	Ladera de meseta	2.3.4.4.d	474.74057
	Terrestre	Subcuenca Río Ensenada	NA	Ladera de meseta	2.3.4.4.b	346.04823
2.3.5.a	Terrestre	Subcuenca Río Ensenada	NA	Lomerío	2.3.4.5.a	543.12138
	Terrestre	Subcuenca Río Ensenada	NA	Lomerío	2.3.4.5.b	106.59817
2.3.6.a	Terrestre	Subcuenca Río Ensenada	NA	Meseta	2.3.4.6.a	7191.6851
	Terrestre	Subcuenca Río Ensenada	NA	Meseta	2.3.4.6.b	525.57933
	Terrestre	Subcuenca Río Ensenada	NA	Meseta	2.3.4.6.c	751.07483
2.2.1	Terrestre	Subcuenca Río Guadalupe	NA	Cañada y arroyo	2.2.4.1	16.29202
	Terrestre	Subcuenca Río Guadalupe	NA	Cañada y arroyo	2.2.4.1.b	411.95918
2.2.12	Terrestre	Subcuenca Río Guadalupe	Primo Tapia	Valle	2.2.3.12	90.57440
-	Terrestre	Subcuenca Río Guadalupe	NA	Valle	2.2.4.12.a	221.91718
-	Terrestre	Subcuenca Río Guadalupe	NA	Valle	2.2.4.12.b	142.74975
-	Terrestre	Subcuenca Río Guadalupe	NA	Valle	2.2.4.12.c	714.27605
2.2.4	Terrestre	Subcuenca Río Guadalupe	NA	Ladera de meseta	2.2.4.4.a	82.39948
-	Terrestre	Subcuenca Río Guadalupe	NA	Ladera de meseta	2.2.4.4.b	222.05290
-	Terrestre	Subcuenca Río Guadalupe	NA	Lomerío	2.2.4.5.a	309.11104
-	Terrestre	Subcuenca Río Guadalupe	NA	Lomerío	2.2.4.5.b	148.69114
2.2.6	Terrestre	Subcuenca Río Guadalupe	NA	Meseta	2.2.4.6.a	4409.14364
2.2.6	Terrestre	Subcuenca Río Guadalupe	NA	Meseta	2.2.4.6.b	229.03009
-	Terrestre	Subcuenca El Descanso	NA	Meseta	2.1.4.6	159.89975

2.2.- MEDIO FÍSICO NATURAL

ASPECTOS BIOFÍSICOS

El corredor costero Tijuana-Rosarito-Ensenada pertenece a un ecosistema de tipo mediterráneo lo que le confiere elementos para caracterizarlo como una zona de importancia biológica y ecológica a nivel mundial por el endemismo y singularidad en lo que a biodiversidad se refiere. La zona forma parte del límite norte de distribución de matorral rosetófilo, este tipo de vegetación se encuentra amenazado por el acelerado crecimiento de la mancha urbana, en especial en la zona costera y por el desarrollo de actividades de tipo agrícola.

Aunado a los endemismos y singularidad biológica, el paisaje en la zona es uno de los grandes potenciales para el corredor ya que resulta un atractivo para desarrollar actividades de tipo alternativo gracias al nivel de conservación en las zonas que aún permanecen no urbanizadas lo que permite promover políticas ambientales que eviten el deterioro de los recursos naturales.

Clima

El corredor se caracteriza por tener un clima de tipo mediterráneo determinado por inviernos templados y veranos secos. En relación a las lluvias, estas son estacionales durante el invierno y generalmente escasas (de medias menores a los 250 mm). La temperatura promedio es de 16°C y

una humedad del 78.5% derivada de la cercanía con el mar, factor que cobra gran relevancia para la vegetación presente en el área la cual se adapta a la escases de agua y a la condición semi áridas.

Edafología y Geología

El área se caracteriza por suelos azonales y poco desarrollados y que son agrupados en: Regosoles, Litosoles, Vertisoles, Feozems, Solonchak y Termosol siendo los dos primeros los predominantes en el corredor. Geológicamente, se identifican dos tipos de roca sobresalientes, ígneas extrusivas de tipo basalto y sedimentarias de tipo arenisca principalmente.

Fisiografía

Los principales rasgos geomorfológicos identificados y utilizados en el estudio se definen de la siguiente manera:

- ***Terraza Costera:*** zonas con altitud hasta de 60m con pendientes de 0-15%.
- ***Laderas:*** áreas con pendientes mayores a 30%. Cuando una terraza termina en ladera se denomina Ladera de terraza, cuando las laderas terminan en arroyo se denominan Cañadas que se denominan de acuerdo a la subcuenca.
- ***Lomerío:*** elevaciones de configuración suave en sus laderas y bases. Superficie ondulada con laderas suaves de pendientes de 8 a 16% denominadas bajas o de 16 a 30% denominadas altas.
- ***Valle:*** superficie plana de origen fluvial con pendiente suave menor de 15%, porción alargada y plana de tierra intercalada entre dos zonas de mayor relieve.
- ***Piedemonte:*** Terreno inclinado que se ubica al pie de unidades de paisaje más elevadas, por ejemplo Montaña.

Hidrología

Las principales cuencas hidrográficas que se localizan en el corredor costero son: Río Tijuana, Guadalupe y Maneadero, las cuales pertenecen a la región hidrológica No. 1 y que es la que irriga la costa del corredor. Debido a las escasas de lluvias, los escurrimientos superficiales son mínimos

además de una lenta recuperación de acuíferos considerando al recurso agua como no renovable para la región.

Vegetación, Flora y Fauna

La diversidad faunística y de comunidades vegetales que caracterizan al sistema costero del corredor, se ha visto disminuida y degradada debido a la creciente demanda de uso de suelo para uso urbano. Asimismo, las marismas y dunas costeras han tenido afectaciones en cuanto a cobertura y calidad.

Recurso Agua

En la región el mayor consumo de agua potable se da en las localidades, sin embargo la falta de medidores en algunas colonias y las fallas en la red de distribución generan importantes pérdidas. Dentro del corredor costero, según la CEA (2007) el mayor consumo de agua se da entre Tijuana y Playas de Rosarito con un consumo de 110,544.117 m³ por año, casi 4 veces más que el de Ensenada cuyo porcentaje de pérdida es de 26%, 6 % mayor aun teniendo un menor consumo por año.

Desalación de Agua de Mar

Ante la creciente demanda y déficit de agua potable, se ha establecido la necesidad de desarrollar plantas desalinizadoras que cubran el abastecimiento tanto a localidades como a aquellos sitios con actividades de alto consumo de agua como lo son las zonas agrícolas. En el municipio de Playas de Rosarito y Tijuana se programa la construcción de la primera etapa de la desalinizadora Rosarito-Tijuana para un gasto de 500L/s con una inversión de 600 mdp y en La Misión-Ensenada para un gasto de 250 L/s (periodo 211-212) con un costo de 350 mdp. Es conveniente mencionar que por la demanda energética de las desalinizadoras, se utilice la infraestructura de los centros energéticos existentes en el corredor.

Riesgos Naturales

El corredor se encuentra dentro del sistema de fallas de San Andrés del cual se detecta alta actividad sísmica con registros recientes en el 2010, esto es debido a que la península de Baja California es parte de la Placa del Pacífico mientras que el resto del país está ubicado en la Placa de Norteamérica. Diversos estudios han demostrado que el movimiento relativo entre estas dos placas es de aproximadamente 6 centímetros por año. Los niveles de actividad sísmica de estas fallas varían en intervalos que abarcan desde pequeños microsismos hasta sismos de mayor magnitud y considerable potencial dañino.

AMBIENTE FÍSICO

A continuación se enumeran los eventos más importantes a considerar en el ordenamiento del COCOTREN con respecto al sector ambiental. Según el diagnóstico preliminar, la región costera que comprende este ordenamiento, todavía tiene la posibilidad de desarrollarse de una manera diferente, sin repetir los errores de otras zonas costeras del mundo donde ha quedado patente el efecto de una planeación basada en lo económico y no en las limitantes ecológicas que impone el territorio.

En tiempos inestables, climáticamente hablando, es de suma importancia detenerse y repensar la forma de desarrollo.

Cambio Climático

El aumento de la temperatura de 1 °C en los próximos 20 años y hasta 5 °C a finales del siglo XXI, la posible disminución de la precipitación en un 12% en los próximos 20 años y hasta un 20% en los próximos 50 años, principalmente en primavera e invierno pero con una gran variabilidad interanual e intra-estacional y las proyecciones para el verano de altas temperaturas y más evaporación para los próximos 20-30 años (Cavazos, et al., 2009), el elevamiento del nivel del mar y las inundaciones de zonas costeras (García Cueto, 2009) hacen que las cuestiones climáticas sean mucho más importantes para el desarrollo de una región árida y costera. Los problemas de escases de agua, inundaciones puntuales y los incendios, son consideraciones que deben tomarse en cuenta en la planeación urbana en este momento.

Con el elevamiento del nivel del mar, zonas como las bocas de los arroyos y planicies con marismas como las del estero de Punta Banda se inundarán y el límite del agua se encontrará más adentro del que ahora se visualiza. Por esta razón, los asentamientos que ahora ocupan cañadas y frente de mar que no sean acantilados, estarán en mayor riesgo de inundación. El aumento de la temperatura junto con el aumento de construcciones entre los chaparrales y matorrales aumenta el riesgo de incendios.

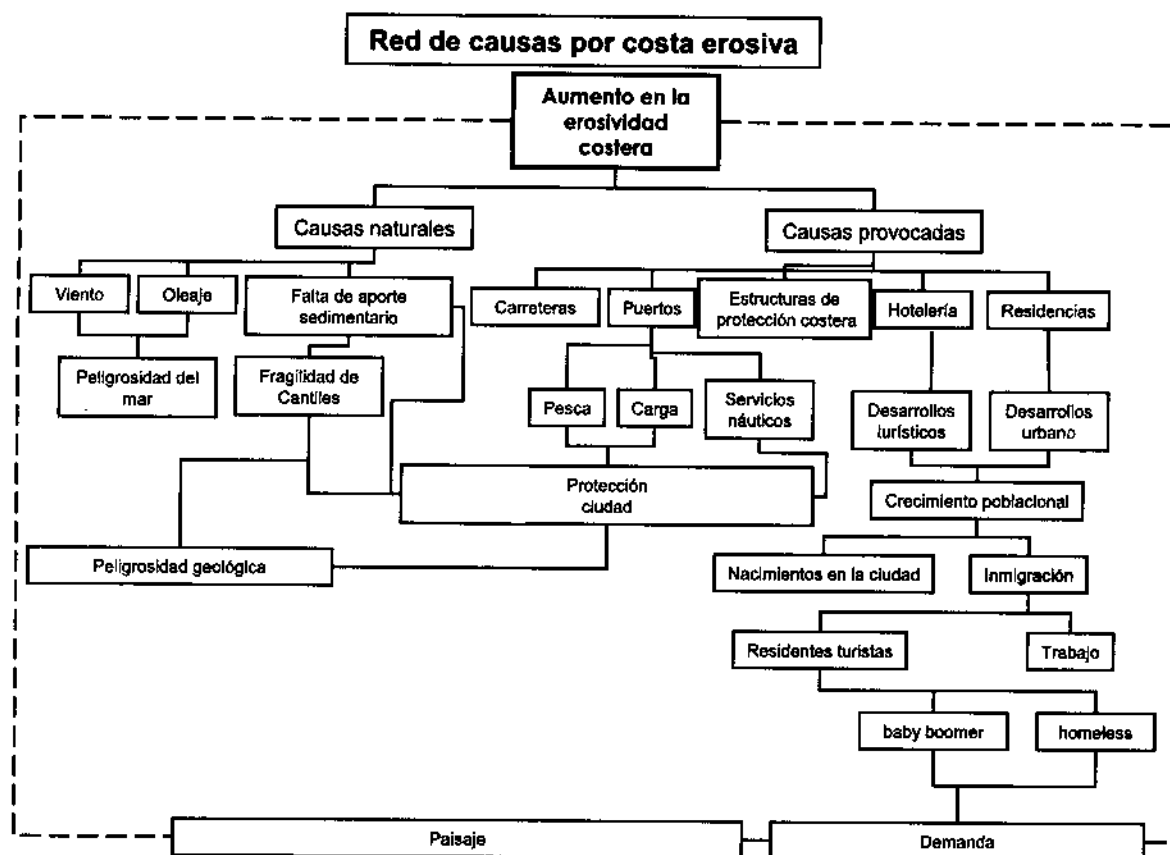
En términos de la biodiversidad del COCOTREN, los cambios en el clima provocarán también cambios en la calidad de la flora y fauna y en la distribución de las mismas. Por esta razón no es posible proyectar el futuro lejano de las comunidades vegetales, pero si es posible predecir que su pérdida causará erosión y las consecuencias de pérdida de suelo (desertificación) serán un problema grave que puede evitarse en este momento.

Erosión Costera

La costa de Baja California presenta fallas geológicas y por tanto deben ser consideradas zonas de riesgo. Además, esta costa está sometida a procesos erosivos constantes. Se estima que desde 1985 hasta el 2005 se han perdido cerca de 81,719.09 m² de playas, lo que indica un retroceso de la línea de costa de entre 10 y 80m (Cruz-Colin, 1994 y Saénz, 2005). Un ejemplo claro de la gravedad de la erosión costera, es la zona cercana a la Boca del estero de Punta Banda donde el problema de erosión ha hecho que la playa desaparezca por completo (Peynador y Méndez-Sánchez, 2009). Los desarrollos inmobiliarios turísticos en Playas de Tijuana, Ensenada y varios otros puntos del COCOTREN, edificados hace más de 30 años no previnieron las consecuencias de construir sobre y frente a la protección natural "dunas". Y, para encuadrar este desafío en todo el área del COCOTREN se han construido edificaciones en lechos de arroyos que provocan que haya aún más decremento del aporte de sedimento. En la actualidad casi todas estas construcciones se encuentran en un riesgo inminente de perderse debido a la acción del oleaje sobre sus propiedades.

Los efectos de erosión se observan más drásticamente durante los ciclos de fuerte lluvia por los eventos de El Niño. Los ejemplos que se vieron en los años de 1978 y 1998 seguirán ocurriendo de seguir construyéndose en sitios naturalmente peligrosos. También durante períodos de tormentas, los propietarios de los predios colocan enrocamientos como protección costeras para disipar la energía del oleaje, esta protección representa un peligro ya que se hacen sin una adecuada planeación, y el reducido tamaño de las rocas se proyectan en las viviendas (com. per. Solórzano-García, Olga, 2007).

En la Figura 2.1. se muestra la red de causalidad y consecuencias que conlleva la característica erosiva (natural y provocada) de las costas del COCOTREN.



Baby boomer: expresión inglesa surgida tras la Segunda Guerra Mundial para definir número de nacimientos que se dio entre 1946 y 1964.
Homeless: personas que no pueden costear una residencia adecuada en su país de origen.

Fuente: BOBADILLA, ET AL., 2008.

FIGURA 2.1. ANÁLISIS DE CAUSALIDAD DE LAS COSTAS EROSIVAS DE COCOTREN.

Hidrología

Si se proyectan más sequías y la intensidad de los años Niño está cambiando, la hidrología regional necesariamente será diferente. Actualmente se considera que los acuíferos están sobreexplotados en su mayoría aunque hay algunos subexplotados y en equilibrio en la zona costa.

El área del COCOTREN se caracteriza por la ausencia de arroyos con agua superficial permanente. El Descanso, La Misión y los deltas de Maneadero son los que tienen agua más continuamente. A la escala de este trabajo se identifican 12 cañadas importantes con escorrentías invernales y una vegetación más densa (Tabla 2.3). Las laderas de las cañadas, en general no han sido ocupadas, con la excepción de las cercanas a los centros de población. Las cañadas ocupadas y las dunas urbanizadas o como campos recreativos son las que más riesgos ofrecen a la población.

TABLA 2.3. FACTORES FÍSICOS IMPORTANTES PARA EL SECTOR AMBIENTAL.

CLAVE DE UNIDADES AMBIENTALES		SUPERFICE (HAS)
2.1.1.1.a	Cañada y Arroyo	2.86
2.1.1.1.b		3.22
2.1.1.1.c		20.82
2.1.1.1.d		40.91
2.1.2.1		180.76
2.1.3.1		129.76
2.2.4.1		16.29
2.2.4.1.b		411.96
2.3.4.1.a		128.65
2.3.4.1.b		41.38
2.3.4.1.c		32.26
2.3.5.1		75.06
T O T A L		1083.93
1.4.5.8.a	Delta-arroyo	54.13
1.4.5.8.b		177.24
T O T A L		231.37
2.3.5.2	Cuerpo Agua Dulce	45.00
1.4.3.10.a	Estuario	5.38
1.4.3.10.b		20.678
1.4.4.10.a		9.24
1.4.4.10.b		22.24
T O T A L		102.538
2.1.3.3.a	Dunas	9.57
2.1.3.3.b		44.81
1.4.5.7.a	Dunas Barra Estero	117.93
1.4.5.7.b	Dunas Urbanizadas	170.47
T O T A L		342.78

Ambiente Biótico

El COCOTREN se encuentra dentro de la región ecológica Mediterránea que se distribuye desde San Francisco, California hasta El Rosario en Baja California, y deriva su flora principalmente de la Provincia Florística Californiana (Oberbauer, 1999). Esta provincia se caracteriza por presentar

comunidades de matorral costero, chaparral costero y vegetación arbórea en las orillas de los arroyos, además de algunas lagunitas temporales de alta importancia ecológica (Delgadillo-Rodríguez, 1992; Pase y Brown, 1982).

El matorral costero se puede encontrar principalmente en el área central del COCOTREN, con fragmentos de vegetación de buena calidad pero en su mayoría se encuentra muy deteriorado; en la zona sur de la Península de Punta Banda se observan los matorrales y chaparrales costeros mejor conservados, además de vegetación de dunas en la barra arenosa porque en El Descanso casi ha perdido toda la vegetación de dunas (Espejel *et al.*, 2000). Por lo que respecta a las manchas urbanas, en ellas se encuentran fragmentos de vegetación, principalmente introducido, pero los manchones remanentes de vegetación nativa cobran mucho valor para mantener la estructura de la vegetación y el paisaje típico que caracteriza al COCOTREN (Leyva *et al.*, 2006). Sólo el *Ferocactus viridiscens* está en la NOM-059 aunque como en California, pero México sin decretar, todo el matorral costero está amenazado.

TABLA 2.4. ESPECIES MÁS COMUNES EN LOS MUESTREOS Y LAS COLECTAS DE TODA EL ÁREA DE ESTUDIO.

ESPECIE	NÚM.	PORCENTAJE	RANGO
<i>Euphorbia misera</i> Benth	239	100.00%	Muy Altamente Común
<i>Dudleya cf. lanceolata</i> (Nuttall) Britton & Rose	210	87.82%	
<i>Eriogonum fasciculatum</i> Benth var. <i>fasciculatum</i>	196	81.93%	
<i>Mammillaria dioica</i> K. Bdg.	189	78.99%	
<i>Agave shawii</i> Engelm ssp. <i>shawii</i>	165	68.91%	
<i>Simmondsia chinensis</i> (Link.) C.K. Schneid.	158	65.97%	
<i>Artemisia californica</i> Less.	150	62.61%	
<i>Rhus integrifolia</i> (Nuttall) Benth & Hook. var. <i>integrifolia</i>	123	51.26%	
<i>Dudleya attenuata</i> (S. Wats.) Moran	108	44.96%	Altamente Común
<i>Bergerocactus emoryi</i> (Engelm.) Britt. & Rose.	105	43.70%	
<i>Lotus scoparius</i> (Nuttall ex Torrey & A. Gray) var. <i>scoparius</i>	97	40.34%	
<i>Viguiera laciniata</i> A. Gray	91	37.82%	
<i>Frankenia palmeri</i> S. Watson	88	36.55%	
<i>Bromus rubens</i> L.	80	33.19%	
<i>Stipa pulchra</i> A. Hitchc.	77	31.93%	
<i>Avena barbata</i> Brot.	71	29.41%	
<i>Cneoridium dumosum</i> (Nuttall) Hook	69	28.57%	
<i>Ambrosia chenopodifolia</i> (Benth) Payne	64	26.47%	
<i>Dichelostemma pulchellum</i> (Salisb.) Heller var. <i>pulchellum</i>	61	25.21%	

**TABLA 2.5. ESPECIES MÁS COMUNES EN LOS RELIEVES ENTRE
BAJAMAR Y PUNTA BANDA, ENSENADA, B.C.**

ESPECIE	RANGO
Eriogonum fasciculatum Benth. var. fasciculatum	Muy Altamente Común
Agave shawii Engelm. ssp. shawii	
Artemisia californica Less.	
Dudleya lanceolata (Nuttall) Britton & Rose	
Rhus integrifolia (Nuttall) Benth. & Hook. var. integrifolia	
Euphorbia misera Benth.	
Simmondsia chinensis (Link.) C.K. Schneid.	
Bergerocactus emoryi (Engelm.) Britt. & Rose.	Altamente Común
Lotus scoparius (Nuttall ex Torrey & A. Gray) var. scoparius	
Stipa pulchra A. Hitchc.	
Viguiera laciniata A. Gray	
Mammillaria dioica K. Bdg.	
Cneoridium dumosum (Nuttall) Hook	
Dichelostemma pulchellum (Salisb.) Heller var. pulchellum	
Lamarkia aurea (L.) Moench	Especie Introducida
Bromus rubens L.	

En particular, la zona de Punta Banda, una de las mejor conservadas del COCOTREN, cuenta con varios estudios de investigación referente a la fauna que ahí habita, sobre todo en la zona del estero, dado que forma parte del Corredor Migratorio del Pacífico que es la ruta que siguen aves marinas y playeras, a lo largo de la costa oeste de América (Escofet, et al. 1988). Un ejemplo de estos estudios es aquel realizado sobre el ave marina llamado "gallito marino californiano", el cual se encuentra en peligro de extinción debido a los asentamientos que se han venido desarrollando y al incremento del tránsito de vehículos todo terreno y caballos (Pro esteros, 2001).

En la Tabla 2.6. se presenta la proporción de vegetación natural que cubre el área del COCOTREN aunque no se menciona la calidad de la misma.

TABLA 2.6. VEGETACIÓN NATURAL (CHAPARRALES, MATORRAL COSTERO, VEGETACIÓN RIPARIA Y VEGETACIÓN DE DUNAS COSTERAS; BIEN CONSERVADA Y ALTERADA) DEL COCOTREN.

PORCENTAJE NATURAL POR UNIDAD	SUPERFICIE DE VEGETACIÓN NATURAL	NÚMERO DE UNIDADES	PORCENTAJE CON RESPECTO AL TOTAL	
100-91	7,410.44	6	12.79	Predomina natural. Más del 70% son matorrales y chaparrales costeros de diversa calidad.
90-81	11,431.74	3	19.73	
80-71	16,729.96	4	28.88	
70-61	6,291.68	8	10.86	
SUBTOTAL	41,863.82	21	72.26	
60-51	3,432.61	7	5.92	Mitad natural y mitad transformado
50-41	650.16	8	1.12	
SUBTOTAL	4082.77	15	7.05	
40-31	2,489.24	2	4.30	Del 30% a la mitad de la superficie es chaparral o matorral de diversa calidad.
30-21	4,639.63	9	8.01	
SUBTOTAL	7,128.87	11	13.43	
20	436.81	9	0.75	20% o menos son remanentes de matorrales y chaparrales costeros de diversa calidad
menos de 20	4,424.50	32	7.64	
SUBTOTAL	4,861.30	41	8.39	

La fauna de esta región ecológica está representada por el distrito faunístico San Dieguense que abarca la porción costera del Noroeste de Baja California y representa una extensión del Sur de California, Estados Unidos (Howell, 2001). Según Mellink (2002) se pueden observar especies mediterráneas de reptiles, aves y mamíferos, así como subespecies mediterráneas y especies de amplia distribución. Aunque no todas reportadas para el área del COCOTREN se ha reportado que existen sólo cuatro especies endémicas mediterráneas (1 reptil y 3 mamíferos); 54 subespecies endémicas del mediterráneo bajacaliforniano (1 anfibio, 13 reptiles, 7 aves y 33 mamíferos), las cuales pueden ocupar áreas pequeñas y asiladas como las ciénegas, islas y pequeños bosques de coníferas, mientras que el resto de las subespecies endémicas (22) no exhiben un patrón uniforme (Mellink y Rea, 1994; Mellink, 2002).

2.3.- FACTORES AMBIENTALES

PÉRDIDA DE VEGETACIÓN NATURAL

No obstante la mayor parte de la superficie del COCOTREN es natural (72% del área y 24% de las unidades ambientales) es decir chaparrales y matorrales costeros aunque con diversas calidades. En general, toda la cobertura vegetal alrededor de los centros de población y a lo largo de la carretera es natural pero con vegetación secundaria producto de incendios continuos y tala. En la zona de Tijuana, el crecimiento urbano sobre el matorral costero es acelerado y no respeta ninguna de las propuestas decretadas en el ordenamiento ecológico COCOTREN. La selección de los fragmentos se reduce a aquellos remanentes entre las cañadas donde las pendientes dificultan (aunque no impiden) la construcción.

Según Aguilar (2007) la tasa de cambio de vegetación del todo el corredor costero entre 1999 y 2006, muestra que los usos Urbano, Turístico, Agrícola e Industrial tuvieron un incremento en su cobertura regional, mientras que el uso Natural tuvo un decremento en su cobertura (Tabla 2.7).

TABLA 2.7. COMPARACIÓN DE LOS USOS DE SUELO EN EL COCOTREN SEGÚN AGUILAR 2007.

USO DE SUELO	URBANO		TURISMO		AGRÍCOLA		NATURAL		INDUSTRIAL	
	HA	%	HA	%	HA	%	HA	%	HA	%
1999*	10,170.27	16.58	1,491.38	2.43	6,837.98	11.14	42,831.77	69.83	N/D	/
2000**	9,872.59	16.10	2,140.47	3.49	5,984.94	9.76	43,520.92	70.96	92.54	0.15
2006**	11,677.89	19.04	2,525.12	4.11	6,186.21	10.08	41,068.13	66.96	132.42	0.22

*Datos publicados en el Periódico Oficial del Estado de Baja California el 16/11/01.

**Valores obtenidos a través del análisis de los mosaicos del COCOTREN (imágenes RASTER).

Para el 2010, no se pudo verificar si se mantiene esta tendencia, pues el área de estudio fue modificada por lo que se realiza nuevamente un análisis de la zona respecto al nuevo polígono delimitado, además de hacerse un mayor énfasis en los usos de suelo particulares resultando en una pérdida de área natural de 2,717. 39 ha lo que representa el 6% de la superficie total. Dentro de los principales cambios está el incremento en actividades urbanas industriales y las urbano-turístico habitacionales, mismas que han permutado con el uso de suelo natural (Tabla 2.8).

TABLA 2.8. OCUPACIÓN POR USO PARTICULAR COCOTREN 2000-2010

USO GENÉRICO	USO PARTICULAR	SUPERFICIE 2000	SUPERFICIE 2010	CRECIMIENTO 2000-2010	% DE CAMBIO
Agropecuario	Agrícola	5,073.09	5,081.93	8.84	0.17%
	Pecuario	1,424.75	1,424.75	-	0.00%
Turístico	Habitacional Turístico	1,379.93	3,364.12	1,984.18	143.79%
	Servicios Turísticos	257.77	284.26	26.49	10.28%
Urbano	Habitacional	3,665.54	4,203.97	538.43	14.69%
	Industrial	254.10	324.71	70.61	27.79%
	Infraestructura	191.46	269.32	77.86	40.67%
	Servicios	752.65	763.63	10.98	1.46%
Área Natural	Área Natural	44,937.48	42,220.09	-2,717.39	-6.05%

PÉRDIDA DE CALIDAD DE LA BIODIVERSIDAD

Una actividad humana que ha empezado a alterar el equilibrio biológico, es la tala de las inflorescencias de *Agave shawii*, consumidas por el ganado, desprovveyendo de alimento a una especie de murciélago, *Choeronycteris mexicana*, que se encuentra en la categoría de Amenazada en la Norma Oficial Mexicana 059 (2001). Se sabe que esta especie en la región mediterránea se alimenta casi exclusivamente del néctar de este agave, además funge como polinizador de los mismos.

Las especies invasoras como malezas: pastos invasivos (*Bromus rubens*) la planta conocida como "deditos" (*Carpobrotus edulis*) entre otras, posiblemente continuarán invadiendo y sustituyendo al matorral, chaparral y dunas costeras.

Contaminación

Espejel et al., 2007; Cervantes y Espejel, 2008 y 2009; Cervantes et al., 2009; Lubinsky y Victoria, 2009 y Rosas, 2009 realizaron un estudio para la certificación de algunas playas del COCOTREN (Rosarito y tres secciones de la playa municipal de Ensenada) encontrando que ninguna puede certificarse. De acuerdo a Rosas (2008) la primera sección de Playa Hermosa, obtuvo la calificación más baja como playa recreativa a comparación de la sección del CONALEP; la diferencia consistió en la calidad del agua, debido a que la playa al momento de su valoración tenía presencia de espuma y grasas en el agua de mar y en la calidad de infraestructura y de biodiversidad por las casas habitación cercanas al mar.

Hay que destacar que los desechos predominantes son vidrio (botellas de cerveza) y plástico (botellas de refresco y bolsas de botanas) y que mucho del vidrio encontrado esta en pedazos y se encuentra mezclado con la arena por lo que es imposible la limpieza manual, lo cual representa además un peligro para los visitantes a la playa, entre otros se colectan colillas de cigarros, llantas, pañales y jeringas (Manríquez, 2008). Aunado a los desechos sanitarios humanos, de mascotas y caballos que pasean en la playa.

La Playa de el Ciprés, es la playa más conservada de las tres por lo que, al ser evaluada como playa de conservación, resultó ser evaluada como "Condicionada". Los requerimientos elementales para obtener su certificación es recuperar su calidad en los indicadores que más peso tienen como son la categoría de biodiversidad, educación ambiental y seguridad y servicios.

Los estudios de Lubinsky y Victoria (2009) y Rosas (2009) en Ensenada y los de Cervantes (2009) en Rosarito, incorporaron preguntas a los usuarios sobre la calificación que darían a las playas resultando que según los encuestados ninguna playa se certificaría. La mayoría de los usuarios concedieron en dar mayor peso a la seguridad y servicios, seguida de la calidad de las arenas y la infraestructura; características ausentes en las playas urbanas y de las más visitadas del COCOTREN.

PÉRDIDA DE RECURSOS NATURALES

Áreas Verdes

Aunque el 72% de la superficie es natural, las ciudades del COCOTREN presentan una carencia crítica de áreas verdes y espacios para la recreación y deporte de su población.

Ojeda y Álvarez (2000) y Leyva et al., (2006) presentan propuestas para el rescate de áreas verdes dentro de las ciudades y zonas recreativas como son los campos de golf.

Sólo el Programa de Desarrollo Urbano de Ensenada considera subcentros de servicios ambientales, los demás centros de población cuantifican sus áreas verdes pero no proporcionan si estas cumplen con los mínimos necesarios para una ciudad sustentable.

Surf

De acuerdo a Pijoan (2008) "Ensenada es considerada la cuna del surf en México; esto sucedió a partir de que la península de Baja California comenzó a ser explorada por surfistas de California, Estados Unidos, alrededor de 1940. Es tradición de este grupo visitar las costas peninsulares del Pacífico buscando buen oleaje y la tranquilidad de playas prístinas, lejos de la urbanización. Debido a su cercanía con California y a dos olas de gran calidad: Isla Todos Santos y San Miguel, la ciudad de Ensenada continúa siendo un destino importante para los turistas de surf, atrayendo surfistas de todo el mundo a sus costas. En el Corredor Costero se tienen varios sitios en los que se practica el surf, en Playas de Rosarito se tiene lugares reconocidos internacionalmente. Asimismo, desde la

década de 1960 –cuando el surf comenzó a ser practicado por habitantes locales–, el número de surfistas residentes ha ido en aumento considerablemente y se han hecho numerosos torneos locales, estatales, nacionales e internacionales que ejemplifican la importancia de la zona para el deporte. A pesar de su importancia, la posibilidad de practicar el surf se encuentra limitada por distintas presiones; una de ellas es la posible ampliación y reconversión del puerto del Sauzal con el fin de liberar espacios al puerto de Ensenada (PDUCE). Desafortunadamente, la delimitación propuesta del recinto portuario engloba dos puntos de surf importantes para la comunidad local, que deben evaluarse considerando las posibles modificaciones del oleaje en la zona que se observan como las cuatro mejores olas de Ensenada. Es necesario considerar, en el Corredor la accesibilidad en la Zona Federal Marítima Terrestre para los sitios de la práctica del surf.

Por otro lado, la presión por desarrollar las costas de Baja California para el sector inmobiliario dirigido a estadounidenses retirados debe regularse para cuidar las condiciones ambientales y paisajísticas del corredor. La demanda californiana por vivir cerca de la costa y los costos exorbitantes para lograrlo en dicho estado, entre otros, son factores que han generado un afán por desarrollar la costa que los desarrolladores han llamado “Baja Boom” (Dedina, 2007). La zona más presionada del estado es el COCOTREN ya que es de las mejores áreas para adquirir inmuebles con vista al océano y con una temperatura menos extrema que en otras zonas (Cervantes y Espejel, 2008).

Análisis de campo de fuerzas para unidades ambientales con importancia ecológica

Se eligieron algunas unidades ambientales que en el ordenamiento anterior se habían elaborado proyectos de conservación o restauración porque en estas unidades se consideró entonces que era importante rescatar la biodiversidad o restaurar el deterioro. Con el análisis que se hizo en 1995 se intentaba ejemplificar las fuerzas que permiten o restringen este tipo de proyectos ambientales, con el presente análisis se actualiza el diagnóstico para elaborar propuestas alternativas. Los espacios destinados como bioparques en la zona de Punta Banda fueron considerados en el PDUCE-2030 de Ensenada como subcentros de servicios ambientales y como zonas de protección y áreas verdes de la ciudad, por esto no se consideran en este análisis.

**TABLA 2.9. RESULTADOS DEL ANÁLISIS DE CAMPO DE FUERZAS PARA
LAS DUNAS LOS MÉDANOS-MISIÓN VIEJO.**

FUERZAS IMPULSORAS	FUERZAS RESTRICTIVAS
<p>1. USO DE SUELO/TENENCIA DE LA TIERRA</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ En la porción oeste del sistema de dunas hay construcciones sobre ellas. 	<p>1. USO DE SUELO/TENENCIA DE LA TIERRA</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ De 1972 a 1993 las dunas presentaban la reducción de 63.61 Ha a 48.92 Ha que corresponde a la pérdida del 23.41% del área original, actualmente la vegetación tiene una cobertura de un 5% o menos. ▪ En 1993 el 26.30% del área era utilizada en la recreación, como carreras en motocicleta y vehículos que han modificado el sistema de dunas, aportando ingresos económicos a los 79 copropietarios de la zona. ▪ Se ha acentuado la presión urbana de los fraccionamientos y hoteles y condominios. ▪ Construcción de cercos que tapan la vista. ▪ Pérdida de vegetación nativa hasta casi la eliminación total.
<p>2. PARTICIPACIÓN SOCIAL(PRIVADA, ACADÉMICA)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Para el caso de las dunas existe estudio académico (Gutiérrez, 1995) que mostraba la favorabilidad del 59% por parte de ejidatarios copropietarios para hacer de la zona área de reserva ecológica y para permitir iniciativa gubernamental para gestión del lugar. Ahora son propiedades privadas y vehículos de todo terreno que alteran las dunas, ahora comprimidas y sería muy caro restaurarlas. 	<p>2. PARTICIPACIÓN SOCIAL(PRIVADA, ACADÉMICA)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Para el caso de las dunas existe estudio académico (Gutiérrez, 1995) que mostraba desfavorabilidad del 41% por parte de ejidatarios hacia la propuesta de hacer de las zona área de reserva ecológica.
<p>3. INTERVENCIÓN INSTITUCIONAL</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Con base en su importancia biológica y en las amenazas y oportunidades para su conservación, el área del Descanso se definió como prioritaria para investigación por la CONABIO (1996) y no se promovieron los bioparques que el COCOTREN de 2005 consideraba. ▪ Las dunas los Médanos falta incluirlos en el "Inventario de sitios susceptibles para áreas naturales protegidas en el Municipio de Playas de Rosarito". Previo estudio justificativo que indique la evaluación ambiental del sitio, diagnóstico del área y propuesta de manejo entre otros. 	<p>3. INTERVENCIÓN INSTITUCIONAL</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Se mantienen los problemas administrativos y de tipo legal entre los ejidatarios dueños del área turística de las dunas.

**TABLA 2.10. RESULTADOS DEL ANÁLISIS DE CAMPO DE FUERZAS
PARA LA UNIDAD AMBIENTAL VALLE ABIERTO CANTAMAR.**

FUERZAS IMPULSORAS	FUERZAS RESTRICTIVAS
<p>1. USO DE SUELO/TENENCIA DE LA TIERRA</p> <ul style="list-style-type: none"> Ausencia de asentamientos humanos en la ribera o zona federal de 10 metros de ancho contigua al arroyo de la cañada Rinconada que atraviesa la unidad ambiental¹. 	<p>1. USO DE SUELO/TENENCIA DE LA TIERRA</p> <ul style="list-style-type: none"> Área privada y ejidal de uso agrícola con predominancia de cultivo de hortalizas al interior de la unidad ambiental. Invernadero y almacén de productos agrícolas en zona adyacente que ya desapareció. Se observa fragmentación de la cobertura vegetal nativa y áreas ocupadas con pastizales y áreas de cultivo que pueden asociarse con la presencia de ganado y equinos en agostadero y a la actividad agrícola. Colinda con área de reserva urbana del poblado de Primo Tapia con tendencias de crecimiento urbano desordenado.
<p>2. INTERVENCIÓN INSTITUCIONAL</p> <ul style="list-style-type: none"> Existencia de marco legal para imposición de multas a través de la Comisión Nacional del Agua al usuario que no cumpla con lineamientos del certificado de calidad de las aguas residuales vertidas en cualquier cuerpo receptor². Existencia de la NOM-001-ECOL-1996 que establece los límites máximos permisibles de contaminantes en las descargas de aguas residuales en aguas y bienes nacionales. No se consideró la propuesta de una zona de amortiguamiento de 200 m a ambos lados del arroyo por ser una zona de recarga y de riesgo por inundación fluvial. No se consideró un requerimiento a nivel municipal de la resolución de la evaluación de impacto ambiental para expedir dictámenes de uso de suelo. Con base en su importancia biológica y en las amenazas y oportunidades para su conservación, el área ha sido definida como prioritaria para investigación por la CONABIO (1996) y no fue declarada bioparque como se consideraba en el COCOTREN 2005. Tampoco se 	<p>2. INTERVENCIÓN INSTITUCIONAL</p> <ul style="list-style-type: none"> No se nota el desempeño del Consejo de Cuenca para la región de Baja California que es un órgano administrativo que propuso la CNA para el manejo integral de cuencas desde 1992 y que se estipuló a través de la Ley de Aguas Nacionales. No se registraron acciones concretas de manejo que se estén llevando a cabo en el área por parte de la gerencia regional de la CNA en Mexicali que es la encargada de la regulación de la zona.

¹ Ley de Aguas Nacionales Artículo 3o.

² Ley de Aguas Nacionales y su reglamento, Ley Federal de Derechos en Materia de Agua.

FUERZAS IMPULSORAS	FUERZAS RESTRICTIVAS
incluyó la unidad ambiental en el "Inventario de sitios susceptibles de ser convertidos en áreas naturales protegidas en el municipio de Playas de Rosarito".	

TABLA 2.11. RESULTADOS DEL ANÁLISIS DE CAMPO DE FUERZAS PARA LA UNIDAD CAÑADA DEL RÍO GUADALUPE.

FUERZAS IMPULSORAS	FUERZAS RESTRICTIVAS
1. USO DE SUELO/TENENCIA DE LA TIERRA <ul style="list-style-type: none"> ▪ Área de propiedad federal que establece la restricción para asentamientos humanos en un área mínima de seguridad de 10 metros de ancho a ambos lados del cauce³. La parte baja de la desembocadura de la cañada incluye zona federal marítimo terrestre. 	1. USO DE SUELO/TENENCIA DE LA TIERRA <ul style="list-style-type: none"> ▪ La unidad colinda con el poblado de la Misión de uso urbano habitacional de baja densidad (100 hab/ha). ▪ Ubicación de la colonia Santa Anita en sus adyacencias. ▪ Colinda con área de reserva territorial urbana habitacional. ▪ Existen al interior de la unidad bancos en explotación de material pétreo. ▪ Uso agrícola al interior de la cañada. ▪ Uso turístico en la parte baja de la cañada. ▪ Fragmentación de vegetación nativa sustituida por pastizales, parcelas para cultivo y vegetación introducida.
2. PARTICIPACIÓN SOCIAL (PRIVADA, ACADÉMICA) <ul style="list-style-type: none"> ▪ No se llevó a cabo el proyecto sobre recuperación de humedales en San José de la Zorra ubicado en la parte alta de la cañada del río Guadalupe que lleva a cabo el grupo CUNA de Ensenada en colaboración con Campo Environmental Protection Agency (CEPA) y Cleveland National Forest. ▪ No se concretó la Iniciativa de la comunidad de La Misión para que el grupo PROESTEROS de Ensenada elabore el estudio de "Vocación natural de Usos de Suelo y Recomendaciones para el Desarrollo de Actividades Ecoturísticas en el área La Misión, B.C. 	
3. INTERVENCIÓN INSTITUCIONAL <ul style="list-style-type: none"> ▪ No se declaró una zona de amortiguamiento de 100 m a ambos lados del arroyo por ser una zona de riesgo por inundación fluvial y deslizamiento; ahora hay construcciones aunque en terrenos elevados. ▪ Existencia de marco legal para imposición de multas a través de la CNA al usuario que no cumpla con 	3. INTERVENCIÓN INSTITUCIONAL <ul style="list-style-type: none"> ▪ Indefinición de los límites territoriales entre los municipios de Playas de Rosarito y Ensenada ambos colindantes con la unidad ambiental. ▪ No se ve el desempeño existe del Consejo de Cuenca para la región de Baja California que es un órgano administrativo que propuso la CNA para el manejo integral de cuencas desde 1992 y que se

³ Ley de Aguas Nacionales, artículo 3o.

FUERZAS IMPULSORAS	FUERZAS RESTRICTIVAS
<p>lineamientos del certificado de calidad de las aguas residuales vertidas en cualquier cuerpo receptor⁴.</p> <ul style="list-style-type: none">▪ NOM-001-ECOL-1996 establece los límites máximos de contaminantes en las descargas de aguas residuales en aguas y bienes nacionales. No se llevo a cabo el requerimiento propuesto a nivel municipal de la resolución de la evaluación de impacto ambiental estatal para expedir dictámenes de uso de suelo.	<p>estipuló a través de la Ley de Aguas Nacionales.</p> <ul style="list-style-type: none">▪ No se registraron acciones concretas de manejo que se estén llevando a cabo actualmente y que tengan injerencia directa en el área por parte de la gerencia regional de la CNA en Mexicali que es la encargada de la regulación de la zona.▪ La extracción de materiales en los cauces es una amenaza latente.

⁴ Ley de Aguas Nacionales y su reglamento, Ley Federal de Derechos en Materia de Agua.

2.4.- INHIBIDORES SOCIALES

La complejidad del desarrollo para un territorio como el que abarca el COCOTREN, con diferentes administraciones municipales y su colindancia fronteriza con el sur de los EUA le imprimen una especificidad socioeconómica, cultural y política que demanda creatividad en el diseño y organización institucional para la planeación del desarrollo con características de sustentabilidad.

Históricamente cada uno de los tres municipios involucrados en estas dinámicas, ha atendido independientemente la problemática y afrontado los retos que la franja costera les ha impuesto, dadas la proporciones del complejo proceso de ocupación del territorio en el corredor; para definir una política de desarrollo y sus prioridades, necesariamente se deberá considerar el fenómeno de conurbación y crecimiento metropolitano que se vislumbra para este territorio, por las proyecciones de población en la zona. Esta característica reviste mayor importancia si ubicamos el territorio, en la lógica de prolongamiento de la macro-región articulada que comprende el espacio entre los puertos de San Francisco y San Diego, en California, Estados Unidos.

La dimensión transfronteriza que incide en el sentido de la inserción funcional del fenómeno de la metropolización del sur de la frontera en el corredor San Francisco-San Diego, y eventualmente en el San Francisco-Colonet, representa un desafío mayor para los responsables de la planeación del desarrollo territorial, pues implica que a la reconocida condición de zona metropolitana conformada por los municipios de Tijuana, Playas de Rosarito y Tecate, se articulen otras dos visiones que comprenden el desarrollo de la franja costera comprendida en el COCOTREN y la definida por la conformación de un triángulo intermunicipal Ensenada-Tijuana-Mexicali, en cuya dinámica quedan inmersos los municipios de Tecate y Playas de Rosarito.

El carácter complejo de la dinámica de ocupación del espacio y de construcción del territorio, al que se hace referencia en líneas anteriores, obedece en gran medida a las expectativas del potencial de esta zona para detonar un auge económico regional en distintos sectores; de ahí que históricamente ha sido un reto ordenar el crecimiento y desarrollo; como consecuencia a lo largo de muchos años, ha faltado la aplicación de la normatividad vigente en materia de desarrollo urbano, poniendo en riesgo el crecimiento ordenado del territorio, los atractivos escénicos y los recursos naturales con que se cuenta en la zona.

En ese sentido resulta imprescindible el diseño de unos mecanismos institucionales y colectivos que garanticen que, a la definición de las estrategias de política pública derivadas de ejercicios participativos de planeación del desarrollo, le siga la institucionalización y socialización de una agenda del desarrollo que integre todas las prioridades de la región. La construcción de un territorio competitivo en el que se pongan en valor todos los recursos de que dispone, debe ser producto de un proceso de aprendizaje colectivo cuya consolidación pase por la interacción, cooperación y coordinación de todos los actores que pueden y deben incidir en el proceso de toma de las decisiones importantes.

El acuerdo y el consenso respecto a cuáles serán las zonas y los sectores a impulsar, deben construirse de tal forma que el orden de las prioridades que se establezcan, afecte lo menos posible los intereses de aquellos agentes cuya agenda de prioridades sectoriales de corto plazo tuviera que verse momentáneamente aplazada en aras de lograr los objetivos y alcanzar las metas colectivas más estratégicas y de mayor alcance e impacto.

Un aspecto de suma importancia directamente asociado a lo anterior, consiste en garantizar también el funcionamiento permanente de una instancia reconocida y legitimada, encargada del seguimiento, monitoreo y evaluación de los resultados de la aplicación de las políticas publicadas derivadas de estos instrumentos, a fin de garantizar tanto el apego a la normatividad, como el impulso y el respeto de la agenda y sus prioridades.

La inclusión de un mecanismo como este, debe traer como consecuencia al menos dos beneficios: 1) la optimización de recursos destinados a la ejecución de las acciones priorizadas por los ordenamientos, planes y programas y 2) el involucramiento y el compromiso de todos los actores que pueden incidir en el desarrollo regional, toda vez que se percibe una congruencia entre plan y acción, un respeto por las reivindicaciones que los actores hacen desde cada sector y por las expectativas que se crean en torno a la forma en que estos perciben su rol en el proceso colectivo de toma de las decisiones importantes para el territorio.

INDEFINICIÓN DE VOCACIONES

El Corredor Costero presenta múltiples aptitudes que deben ser reconocidas por los actores sociales y se promuevan con proyectos de desarrollos integrales; el turismo es tradicionalmente un sector económico posicionado, en el desarrollo económico, el potencial marítimo y la ubicación privilegiada del COCOTREN permite su aprovechamiento con proyectos de infraestructura para la conexión multinacional de personas, mercancías y energéticos.

En cuanto al turismo, el fenómeno especulativo en torno a las expectativas de generación de renta en el sector inmobiliario ha derivado en una sobreoferta de inmuebles, que impacta a la economía y el desempeño integral de dicho sector. Para alentar el desarrollo económico es importante ampliar las oportunidades a otras modalidades de la vocación turística, como es el turismo médico.

Asimismo, falta la definición de una estrategia integral de desarrollo para el puerto de Ensenada, que establezca las prioridades en términos vocacionales a fin de diseñar una política sectorial que impulse ya sea la actividad del turismo de cruceros, o bien, las actividades vinculadas con el movimiento de mercancías contenerizadas, reposicionando al puerto en el competitivo entorno internacional en el que se encuentra inmerso.

En gran medida, esta falta de definición ha sido resultado de otro fenómeno especulativo en torno a la mejor alternativa de ubicación de la infraestructura portuaria que se requiere para reubicar la terminal de contenedores con capacidad suficiente para absorber el nivel de desempeño actual en el

puerto de Ensenada, así como una capacidad proyectada para crecer en el mediano y largo plazos, ante la expectativa de una mayor integración comercial con Asia y los EUA.

En este sentido, ha sido suficientemente difundido el esfuerzo tanto del Gobierno Federal como del Estatal, para posicionar e impulsar, incluso como prioridad el proyecto portuario de Punta Colonet; proyecto que se ha visto diferido en múltiples ocasiones ya sea por la falta de claridad en la mecánica de licitaciones, por los efectos adversos de la crisis económica financiera internacional intensificada desde 2008, o por las prácticas especulativas y las disputas sobre la verdadera vocación de la zona y las irregularidades en la tenencia de la tierra, lo que ha propiciado un ambiente de incertidumbre para los eventuales inversionistas en este proyecto de impacto macro-regional.

La histórica triple vocación del puerto de Ensenada –pesquera, turística y comercial-, también ha propiciado que paralelamente a la búsqueda de alternativas a la actividad comercial, la Administración Portuaria Integral (API), junto con la autoridad estatal y los organismos intermedios promotores del desarrollo económico del municipio y el estado, impulsen el proyecto de infraestructura portuaria denominado El Sauzal II, como una estrategia que permitiría reubicar y fortalecer la actividad portuaria, poniendo en valor la histórica vocación y tradición pesquera de este pequeño puerto ubicado al norte de la ciudad.

En la base de los argumentos expuestos por los promotores de Punta Colonet y El Sauzal II, prevalece la convicción de que el puerto de Ensenada terminará por definir su vocación como eminentemente turística; lo que traería consigo una serie de enormes retos para la API, para consolidar un esquema de gestión integral y eficiente de los recursos e infraestructura portuaria vinculada al turismo. Ello la ha llevado a afrontar situaciones de pérdida de competitividad, por los elevados costos de operación para las navieras que utilizan los servicios portuarios, lo que ha derivado en el retiro de cruceros.

Los retos que se mencionan también son mayúsculos para los distintos actores del sector turismo, quienes inminentemente tendrían que enfrentar el desafío de consolidar un producto turístico integral que sea más atractivo y competitivo, y articule de manera funcional los demás sectores del puerto vinculados a la actividad turística. Ello exigiría la institucionalización de todo esfuerzo de coordinación en el proceso de definir consensualmente, una agenda de prioridades y estrategias sectoriales. Al respecto, Un reto importante consiste en garantizar que la alternativa de El Sauzal II, se vea fortalecido en todas sus dimensiones; desde la fase de diseño y elaboración de las manifestaciones de impacto ambiental, hasta la fase de apertura y socialización del proceso de toma de decisiones, a fin de conciliar todos los intereses, incluidos los colectivos.

CRUCES FRONTERIZOS

Un inhibidor cuya esencia es compleja, por tratarse al mismo tiempo de deficiencias en infraestructura vial y de asimetrías en la capacidad de gestión del gobierno local y nacional, ante la administración federal de los EUA, es el de los cruces fronterizos.

Los enormes impactos negativos que esta problemática tiene para la vida fronteriza, se manifiestan en la cotidianeidad de miles de agentes económicos que vienen de los EUA a hacer negocios, o bien residentes fronterizos mexicanos cuyas actividades diarias están vinculadas y dependen del flujo transfronterizo de personas y/o mercancías. En ese sentido, el sector que históricamente ha reclamado se solucione dicha problemática en la frontera, es el turístico, cuyas actividades están fuertemente ligadas a la dinámica del corredor costero Tijuana-Playas de Rosarito-Ensenada, como a San Diego y Los Ángeles y definen en gran medida su vocación.

De manera particular, la problemática derivada principalmente de la demora en los cruces fronterizos, se ha venido manifestando en una menor afluencia de visitantes del sur de California hacia la región. Este tipo de visitantes y turistas tradicionalmente viajan a Baja California en automóvil, y son quienes viven la inconveniente experiencia de tener que hacer largas filas y tiempos de espera para desplazarse desde EUA a México y en su regreso.

Además, la presencia de actividades ilícitas asociadas a la operación de bandas y carteles del narcotráfico, al igual que en otras partes de la frontera, hacen del territorio escenario de combate a estos grupos delictivos por parte de las autoridades de los tres órdenes de gobierno. Una consecuencia negativa directa en este sentido, es la prevalencia de un clima de inseguridad que afecta la vida diaria de las personas y el desenvolvimiento de sus actividades económicas y de la percepción de inseguridad en los potenciales visitantes. La percepción de este fenómeno en los EUA, es que Baja California es un lugar inseguro y poco atractivo para los negocios e inversiones, lo que afecta de manera directa a actividades como el turismo, que históricamente han dependido de la interacción transfronteriza para su desarrollo.

Los exhaustivos dispositivos de seguridad implementados por la autoridad estadounidense en la frontera, en aras de frenar el flujo de drogas e indocumentados, y las medidas de seguridad diseñadas e implementadas por el Gobierno Federal mexicano para impedir el tráfico de mercancías ilícitas y armas hacia el territorio nacional, han hecho de la línea divisoria un espacio conflictivo y difícil de gestionar.

En la lógica de un esquema de planeación del desarrollo de largo plazo para Baja California y para el COCOTREN en particular, deben de contemplarse de manera explícita, las opciones y mecanismos susceptibles de ser implementados no únicamente para buscar resolver el problema —consecuencia-cruces fronterizos, sino de manera integral, la compleja ecuación inseguridad-infraestructuras-cruces fronterizos-inversiones, para sentar las bases de un esquema local-regional *ad hoc* para esta zona de enorme potencial económico.

De acuerdo con el Programa Sectorial de Seguridad Pública 2008-2013 del Gobierno del Estado de Baja California, la prioridad en materia de seguridad es reducir los niveles de inseguridad y violencia, actuando de manera coordinada, intergubernamental e intersectorialmente, para fomentar un desarrollo social y económico que reduzca los factores de riesgo de las conductas antisociales.

En este sentido, queda por implementar además de la política de seguridad, los mecanismos transversales de dicha política, involucrando a los actores de todos los sectores económico-sociales, todos los órdenes de la administración pública y a la sociedad en general, para hacer la construcción colectiva de una agenda integral para la competitividad para la región.

MARGINACIÓN

La marginación se concibe como un problema estructural de la sociedad, en donde no están presentes ciertas oportunidades para el desarrollo, ni las capacidades para adquirirlas. Si tales oportunidades no se manifiestan directamente, las familias y comunidades que viven en esta situación se encuentran expuestas a ciertos riesgos y vulnerabilidades que les impiden alcanzar determinadas condiciones de vida. Desde 1990, para el cálculo del índice de marginación el CONAPO considera tres dimensiones de la marginación de las localidades: educación, vivienda e ingreso. Una vez calculado el valor del índice, las clasifica en uno de los cinco grados de marginación.

Se analizó la información de 204 localidades con una población menor a 2500 habitantes y la de 85 AGEBS urbanos. Es preciso mencionar que solo 204 del total de 387 localidades con menos de 2500 habitantes, cuentan con información en todos los indicadores y solo 85 AGEBS del total de 93.

LOCALIDADES

Se analiza la distribución de localidades por zona, así como de la población. La comparación de localidades en las 5 zonas permite construir regiones con base en el grado de marginación, con el fin de incidir en el diseño de estrategias articuladas en los diferentes niveles de gobierno.

TABLA 2.12. LOCALIDADES Y POBLACIÓN EN LOCALIDADES CON MENOS DE 2500 HABITANTES, POR ZONA SEGÚN GRADO DE MARGINACIÓN, 2010.

GRADO DE MARGINACIÓN												
	LOCALIDADES	MUY ALTO	ALTO	ALTO	BAJO	MUY BAJO	POBLACIÓN	MUY ALTO	ALTO	MEDIO	BAJO	MUY BAJO
COCOTREN*	204	7	69	34	30	64	20,227	214	4,876	9,543	1,879	3,715
	100%	3.4%	33.8%	16.7%	14.7%	31.4%	100%	1.1%	24%	47%	9%	18%
CP TIJUANA	24	2	6	4	1	11	4,765	27	988	1,446	12	2,292
CP ROSARITO	19		5	7	1	6	3,472		147	3,052	42	231
CP PRIMO TAPIA	56	1	18	11	6	20	6,268	9	1,456	3,881	448	474
FUERA CP ENSENADA	15		6	2	3	4	1,519		207	277	956	79
CP ENSENADA	90	4	34	10	19	23	4,203	178	2,078	887	421	639

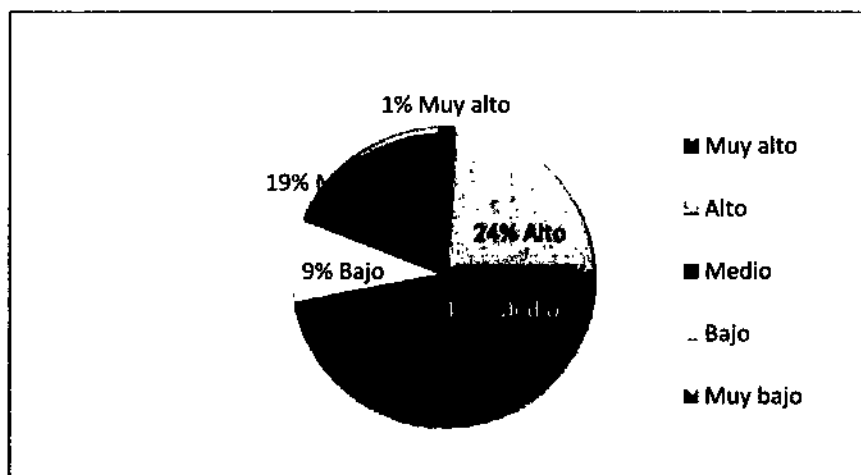
* Solo incluye localidades de 1-2499 habitantes

Fuente: Estimaciones del CONAPO con base en el INEGI, Censo de Población y Vivienda 2010, Principales resultados por localidad.

Se observa en la Tabla 2.12., las zonas que tienen más localidades con grado de marginación muy alto son la zona CP Ensenada con 4 y CP Tijuana con 2. Las zonas CP Rosarito y Fuera del CP Ensenada no tienen localidades con un muy alto grado de marginación.

En lo que respecta al grado alto de marginación, destacan los casos de CP Ensenada y Fuera de CP Rosarito con 52 localidades en esta condición, representando al 75.4% del total de asentamientos

Por último, con respecto a las zonas que presentan más asentamientos en el grado muy bajo sobresalen los casos de CP Ensenada y Fuera de CP Rosarito con 23 y 20 localidades respectivamente (63%).



GRAFICA 2.1. PORCENTAJE DE POBLACIÓN POR GRADO DE MARGINACIÓN.

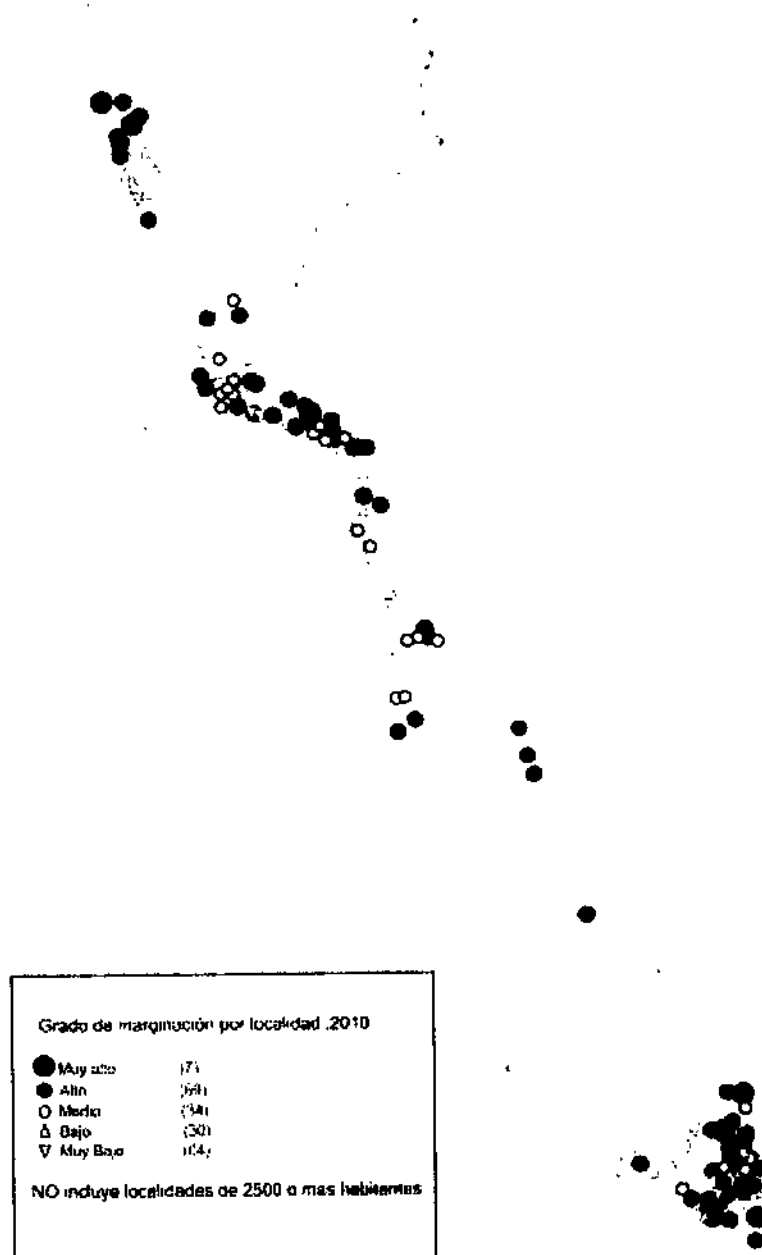


FIGURA 2.2. POLÍGONO DEL ÁREA DE APLICACIÓN.

GRADO DE MARGINACIÓN DE LA POBLACIÓN POR ÁREA GEOESTADÍSTICA BÁSICA URBANA (AGEB).

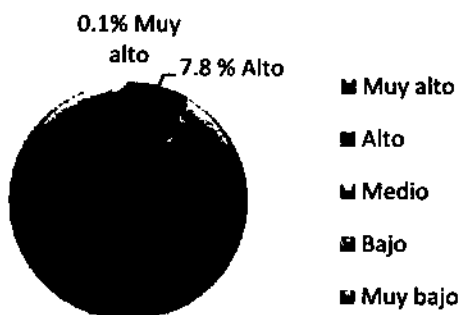
TABLA 2.13. URBANAS Y POBLACIÓN POR ZONA, SEGÚN GRADO DE MARGINACIÓN URBANA, 2010*.

GRADO DE MARGINACIÓN URBANA												
	Grado de Marginación Urbana						POBLACIÓN	MUY ALTO	ALTO	MEDIO	BAJO	MUY BAJO
COCOTREN*	85	1	10	27	18	29	135 667	167	10 552	47 884	28 464	48 600
								0.1%	7.8%	35.3%	21.0%	35.8%
AGEBS TIJUANA	28	1	8	6	3	10	57,496	167	8,949	16,098	7,032	25,250
AGEBS ROSARITO	27		1	14	9	3	37,838		811	25,694	10,258	1,075
AGEBS PRIMO TAPIA	5		1	4			4,765		792	3,973		
AGEBS EL SAUZAL	5			2	1	2	7,200			1,040	4,193	1,967
AGEBS ENSENADA	20			1	5	14	28,368			1,079	6,981	20,308

Nota: Sólo se consideran las AGEBS con al menos 20 viviendas particulares habitadas con información de ocupantes, y cuya población en dichas viviendas es mayor a la población que reside en viviendas colectivas, la población sin vivienda y la población estimada en viviendas particulares clasificadas como habitadas pero sin información, tanto de las carencias de la vivienda como de sus ocupantes.

Fuente: Estimaciones del CONAPO con base en el INEGI, Censo de Población y Vivienda 2010.

Se observa en la Tabla 2.13. que la única localidad con AGEBS con grado de marginación muy alto es Tijuana. Respecto al grado de marginación alto, solo se presentan en las ciudades de Tijuana, Rosarito y Primo Tapia, con 8, 1 y 1 AGEBS respectivamente.



GRAFICA 2.2. MARGINACIÓN URBANA, PORCENTAJE DE POBLACIÓN POR GRADO DE MARGINACIÓN 2010.

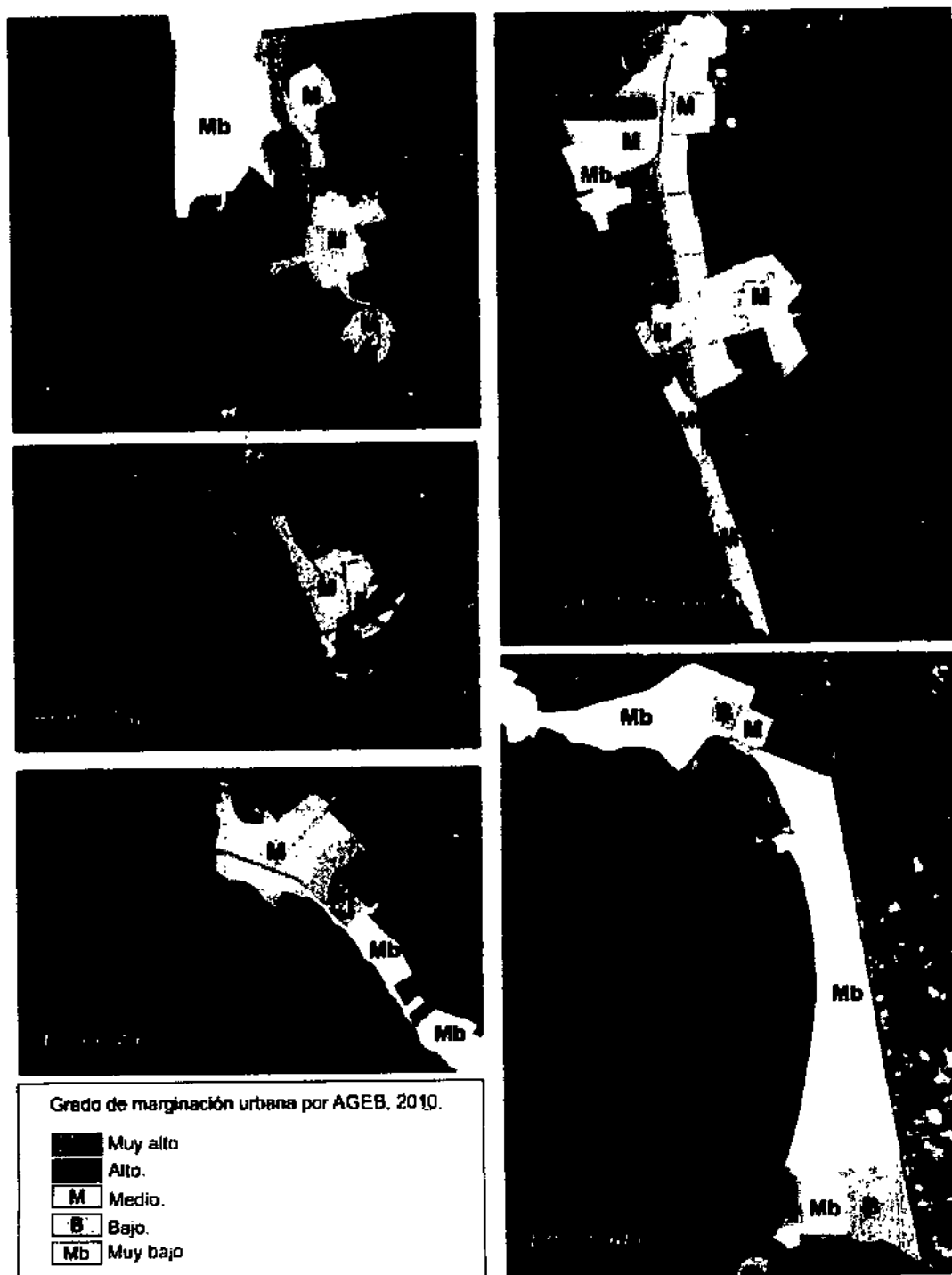


FIGURA 2.3. GRADO DE MARGINACIÓN URBANA POR AGEB, 2010.

2.5.- OCUPACIÓN DEL SUELO

Para el análisis de la ocupación del suelo se hicieron revisiones complementarias a la información del programa anterior, toda vez que hubo necesidad de ajustar la clasificación de los usos del suelo para tener una mayor precisión de las tendencias de ocupación en base a la situación que se presenta en la actualización de éste programa. Por otro lado, la modificación del área de estudio determinó un ajuste cartográfico del levantamiento y su cuantificación en base a la superficie del corredor.

La clasificación de usos de suelo para el levantamiento toma como base los cuatro usos genéricos: urbano, turístico, agrícola y área natural. En ésta actualización se detalla esta clasificación al desglosar usos particulares y modalidades de uso que permiten identificar con mayor precisión las tendencias de ocupación en el corredor; en la siguiente tabla se presenta la clasificación utilizada, considerando que el área natural es la superficie resultante, sin ningún uso de las modalidades indicadas.

TABLA 2.14. CLASIFICACIÓN PARA EL LEVANTAMIENTO DE USOS DE SUELO.

USO GÉNÉRICO	PARTICULAR	MODALIDAD
URBANO	HABITACIONAL	Unifamiliar residencial
		Unifamiliar media
		Unifamiliar popular
		Plurifamiliar vertical
		Plurifamiliar horizontal
	SERVICIOS BÁSICOS	Comercio
		Equipamiento urbano
		Equipamiento Regional
		Mixto
		Especial (yonques)
	INDUSTRIAL	Maquiladora
		Construcción
	INFRAESTRUCTURA	Energética
		Servicios
		Regional (Portuario, carretero)
TURÍSTICO	HABITACIONAL	Fraccionamiento unifamiliar
		Condominios
		Mixto
	SERVICIOS	Comercio
		Carreteros
		Hoteleros
		Marina
		Campos
		Recreativo
AGROPECUARIO	AGROPECUARIO	AGROPECUARIO

Finalmente el levantamiento de usos de suelo se realizó a través del análisis de imagen satelital del 2000 y 2010 complementado con recorridos de campo y video.

OCUPACIÓN DEL SUELO A 1999

En el programa de 2001, la superficie del corredor cubría un total de 61,331 hectáreas y de 1993 a 1999 había registrado una ocupación de 1,428 hectáreas, que consistió en crecimiento urbano periférico a los centros de población y desarrollos suburbanos y/o turísticos. El municipio de Playas de Rosarito fue el que registró el mayor crecimiento relativo con un 10.4%, a diferencia de Tijuana y Ensenada con un 9.7% y 7.8% respectivamente. La distribución de usos de suelo identificada en el año de corte del programa era la siguiente:

TABLA 2.15.- OCUPACIÓN DEL SUELO 1993-1999 COCOTREN, 2001.

	1993	1999	% CAMBIO
URBANO E INDUSTRIAL	8,533.39	10,170.27	19.18%
TURÍSTICO	1,323.37	1,491.38	12.70%
AGRÍCOLA	7,226.02	6,837.98	-5.37%
ÁREA NATURAL	44,248.63	42,831.78	-3.20%
TOTAL CORREDOR	61,331.41	61,331.41	

Fuente: Bringas, R. Nora *Tesis de doctorado*.

Uno de los principales problemas identificados fue la ocupación irregular del suelo y los conflictos legales por la tenencia de la tierra.

CAMBIOS EN LA OCUPACIÓN DEL SUELO 2001-2010

Para esta actualización, la superficie del corredor alcanza 57,936 hectáreas, lo que indica una reducción del 5% (en comparación con la superficie del programa anterior) al restarle superficie correspondiente al centro de población de Ensenada. A pesar de esta diferencia, es importante hacer notar el incremento en la ocupación del suelo en el periodo en comparación al identificado por el programa anterior: de 1993 a 1999 se observó un crecimiento de 1,428 hectáreas, en tanto que de 2000 al 2010 el crecimiento correspondió a 2,717.39 hectáreas, es decir un 90% más del crecimiento registrado en el periodo anterior, lo que significó un crecimiento anual de 271 hectáreas.

La distribución de usos de suelo al 2010 quedó conformada de la siguiente manera:

TABLA 2.16.- OCUPACIÓN POR USO GENÉRICO COCOTREN, 2010.

USO GENÉRICO	SUPERFICIE 2010 (Ha)	%
AGROPECUARIO	6,506.68	11.23%
TURÍSTICO	3,648.37	6.30%
URBANO	5,561.62	9.60%
ÁREA NATURAL	42,220.09	72.87%
TOTAL	57,936.77	100.00%

TABLA 2.17.- CAMBIOS EN LA OCUPACIÓN DEL SUELO 2000-2010 COCOTREN.

USO GENÉRICO	SUPERFICIE 2000 (Ha)	SUPERFICIE 2010 (Ha)	CRECIMIENTO 2000-2010 (Ha)	% DE CAMBIO
AGROPECUARIO	6,506.68	6,506.68	8.84	0.14%
TURÍSTICO	3,648.37	3,648.37	2,010.67	122.77%
URBANO	5,561.62	5,561.62	697.88	14.35%
ÁREA NATURAL	42,220.09	42,220.09	- 2,717.39	-6.05%
TOTAL	57,936.77	57,936.77		

Como puede observarse, el porcentaje de cambio mayor se registró en el uso turístico, a diferencia del periodo de 1993-1999 en donde destacó una mayor proporción del crecimiento urbano. Esto comprueba la tendencia observada por el programa anterior en relación a la intensa promoción de desarrollos y fraccionamientos turísticos que estaba en marcha a principios de la década del 2000. La comprobación de esta tendencia se refuerza al revisar la distribución del crecimiento por zonas.

Para el análisis de la ocupación del suelo por zonas se consideran dos criterios:

- 1) De acuerdo a los límites administrativos y normativos de los centros de población.
- 2) Por unidad ambiental de acuerdo a la actualización de la regionalización.

En el **primer criterio** se define una zonificación que toma como punto de partida los límites de centros de población. Este criterio obedece al reconocimiento de la cobertura normativa que tienen los programas de desarrollo urbano de las ciudades de Tijuana, Playas de Rosarito, Primo Tapia y Ensenada, y la importancia de identificar los procesos de ocupación fuera de estos espacios, lo cual permitirá dirigir de una manera más precisa los requerimientos de estrategia normativa en estas zonas del corredor.

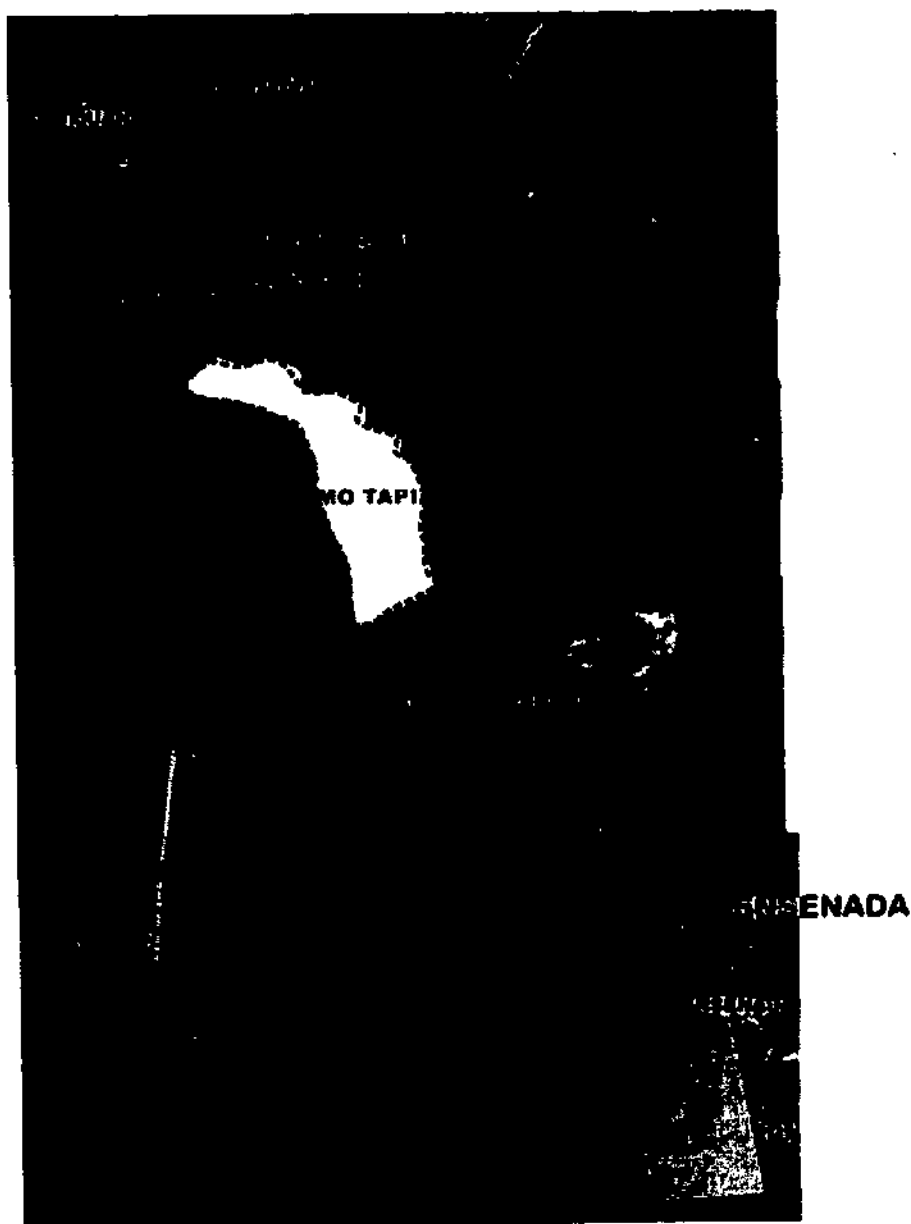


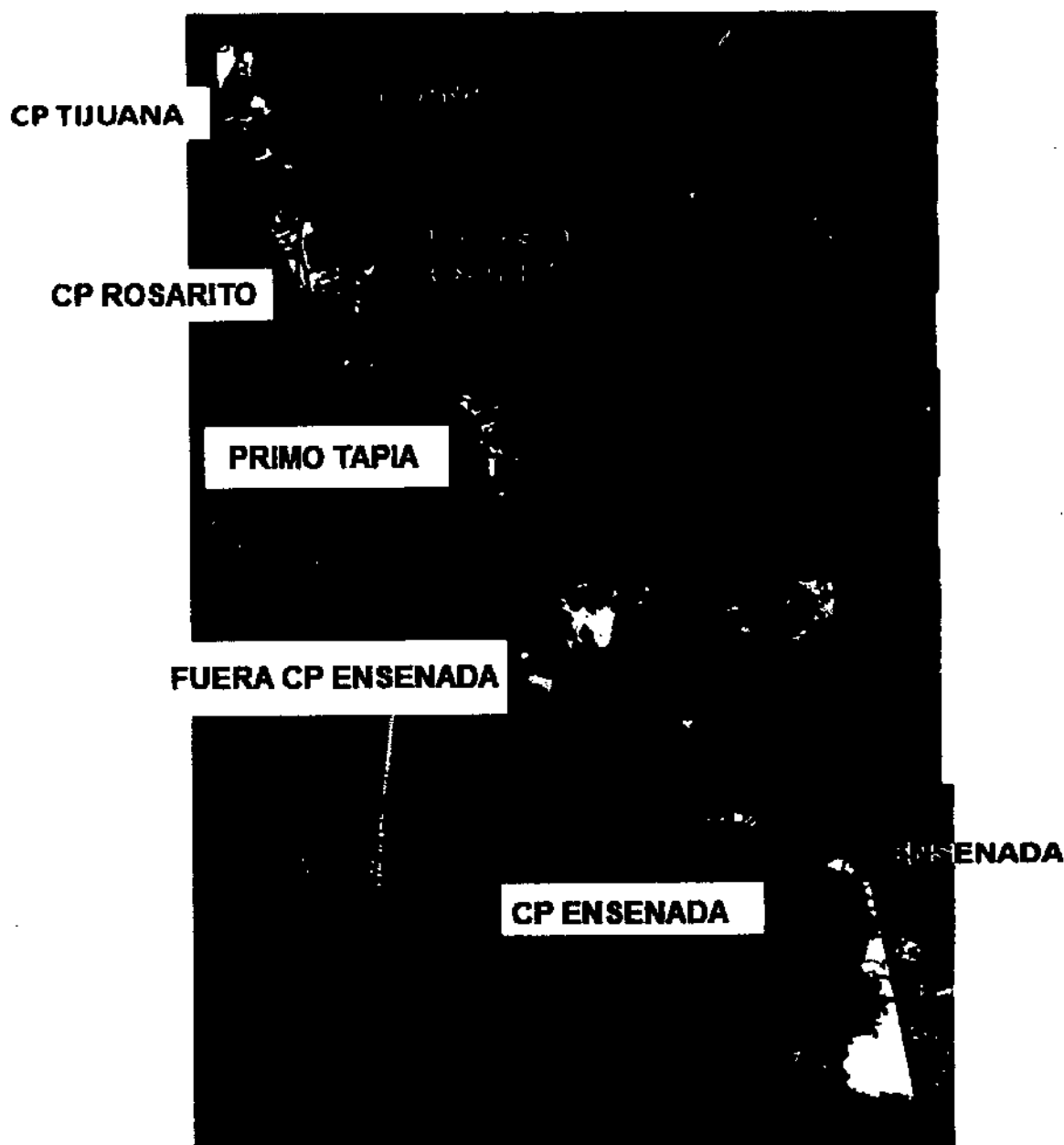
FIGURA 2.4. ZONAS PARA LA CUANTIFICACIÓN DE USOS DE SUELO COCOTREN 2010.

NOTA: Los usos de suelo cuantificados como fuera del C. P. de Rosarito, corresponden al Centro de Población de Primo Tapia creado en 2010.

TABLA 2.18.- INCREMENTO DE LA OCUPACIÓN POR ZONA 2000-2010 COCOTREN.

ZONA	OCUPACIÓN 2000-2010 (HA)	%
CP TIJUANA	422.55	16%
CP ROSARITO	723.58	27%
PRIMO TAPIA	1,281.35	47%
FUERA CP ENSENADA	191.90	7%
CP ENSENADA	98.00	4%

De acuerdo a la tabla anterior, se confirma la tendencia de urbanización de la zona al sur del centro de población de Playas de Rosarito ya que represento el 47% del crecimiento en el corredor entre 2000 y 2010. En conjunto con el crecimiento observado dentro del centro de población de Playas de Rosarito, las zonas correspondientes a este municipio albergaron el 74% del crecimiento en el corredor, lo que indica la fuerte presión a la que está sometida este espacio y, prospectivamente, permite discernir cuáles serán los requerimientos para la dotación de infraestructura tanto en los Centros de Población como fuera de ellos.



Las tasas de cambio en los usos del suelo en estas zonas, acusan un incremento porcentual en el uso turístico en todas ellas, excepto en el centro de población de Ensenada, lo que evidencia la vocación que el corredor tiene para el desarrollo de estas actividades. En particular destaca la zona fuera del centro de población de Playas de Rosarito, como la parte del corredor que está registrando la dinámica más intensa de ocupación del suelo por actividades turísticas (ver tabla siguiente). Considerando el tema de absorción de áreas naturales, el centro de población de Playas de Rosarito representa la zona de mayor tendencia proporcional a la urbanización ya que fue la que sufrió la mayor reducción de áreas naturales.

TABLA 2.19.- CAMBIOS EN LA OCUPACIÓN DEL SUELO COCOTREN 2010.

CAMBIOS EN LA OCUPACIÓN DEL SUELO 2000-2010 POR ZONAS 1/				
ZONA	AGROPECUARIO	TURÍSTICO	URBANO	ÁREA NATURAL 2/
CP TIJUANA	0%	98%	15%	15%
CP ROSARITO	0%	187%	21%	20%
PRIMO TAPIA	2%	511%	33%	10%
FUERA CP ENSENADA	0%	25%	49%	1%
CP ENSENADA	0%	8%	3%	1%

1/ Se refiere al porcentaje que representa el crecimiento en el periodo en relación a la ocupación al 2000.

2/ Reducción de Superficie.

En el **segundo criterio** de revisión de los procesos de ocupación, se consideran las unidades ambientales resultado de la actualización de la regionalización. En este caso, se identificó el porcentaje de cambios en la ocupación del suelo a través de rangos para representar la información de manera gráfica (ver plano y tabla en páginas siguientes).

Las unidades ambientales localizadas al sur del centro de población de Playas de Rosarito son las que presentaron un crecimiento mayor en proporción al crecimiento total del corredor en el periodo. Por arriba del 20% de crecimiento destacaron las unidades 2.1.2.5.b Rosarito-El Morro, lomerío y la 2.1.4.5.b Puerto Nuevo, lomerío, que en conjunto representaron el 47% del crecimiento en el corredor.



FIGURA 2.6. RANGOS DE CRECIMIENTO POR UNIDAD AMBIENTAL 2000-2010 COCOTREN.

TABLA 2.20.- CRECIMIENTO POR UNIDAD AMBIENTAL COCOTREN 2010.

UNIDAD AMBIENTAL	SUPERFICIE TOTAL UNIDAD (Ha)	OCUPACION 2000 (Ha)	OCUPACION TOTAL 2010 (Ha)	CRECIMIENTO 2000-2010 (Ha)	% DE CRECIMIENTO 2000-2010 RESPECTO DEL TOTAL	% OCUPACION DE LA UNIDAD 2010
1.4.3.2.a	169.9847	9.8323	9.8323		0.00%	6%
1.4.3.2.b	6.0765	0.0002	0.0002		0.00%	0%
1.4.3.2.c	12.7156	5.2032	5.2032		0.00%	41%
1.4.3.4.a	18.4758	0.2868	0.2868		0.00%	2%
1.4.3.4.b	29.7914	12.4640	12.4640		0.00%	42%
1.4.3.7.a	117.9329	0.0827	0.0827		0.00%	0%
1.4.3.7.b	170.4666	62.5162	62.5162		0.00%	37%
1.4.3.8.a	54.1288	35.4275	35.4275		0.00%	65%
1.4.3.8.b	157.6783	80.9959	80.9959		0.00%	51%
1.4.3.9	374.1901	97.5278	97.5278		0.00%	26%
1.4.4.10.a	4.1891	2.5280	2.5280		0.00%	60%
1.4.4.10.b	51.7596	2.4858	2.4858		0.00%	5%
1.4.4.11	31.5546	0.6666	14.9532	14.2866	0.53%	47%
2.1.1.1.a	2.8562	1.6228	1.6228		0.00%	57%
2.1.1.1.b	3.2187	3.0644	3.0644		0.00%	95%
2.1.1.1.c	20.8162	2.3286	2.3286		0.00%	11%
2.1.1.1.d	40.9135	9.9515	10.4602	0.5087	0.02%	26%
2.1.1.11.a	487.5458	463.8050	464.9649	1.1599	0.04%	95%
2.1.1.11.b	226.2704	78.9784	137.3923	58.4139	2.15%	61%
2.1.1.4.a	203.7180	52.9285	149.6841	96.7557	3.56%	73%
2.1.1.4.b	782.2097	89.3838	119.1600	29.7762	1.10%	15%
2.1.1.5.a	84.1414	12.6747	12.6747		0.00%	15%
2.1.1.5.b	808.8499	68.6828	255.1879	186.5051	6.86%	32%
2.1.1.5.c	304.6535	195.3533	229.8332	34.4799	1.27%	75%
2.1.1.6.a	1,264.9261	478.7538	493.7046	14.9508	0.55%	39%
2.1.1.6.b	102.9490				0.00%	0%
2.1.1.6.c	113.5846	93.2863	93.2863		0.00%	82%
2.1.2.1	180.7566	109.9791	109.9791		0.00%	61%
2.1.2.11.a	57.0742	19.1188	21.5001	2.3813	0.09%	38%
2.1.2.11.b	348.0618	119.8823	164.4409	44.5586	1.64%	47%
2.1.2.5.a	1,437.9656	658.4077	750.3631	91.9554	3.38%	52%
2.1.2.5.b	1,169.5563	16.2220	568.5511	552.3291	20.33%	49%
2.1.2.6.a	1,076.6331	157.6662	256.2481	98.5819	3.63%	24%
2.1.2.6.b	739.8006	204.8304	367.7259	162.8955	5.99%	50%
2.1.2.6.c	63.5586	27.7592	42.7778	15.0186	0.55%	67%
2.1.2.9.a						
2.1.2.9.b	938.2904	754.0771	758.2612	4.1842	0.15%	81%
2.1.4.1	129.7572				0.00%	0%
2.1.4.11.a	40.8905	15.9361	21.8571	5.9210	0.22%	53%
2.1.4.11.b	235.7890	102.5467	105.6401	3.0934	0.11%	45%
2.1.4.11.c	45.3893	30.3132	30.3132		0.00%	67%

UNIDAD AMBIENTAL	SUPERFICIE TOTAL UNIDAD (Ha)	OCUPACION 2000 (Ha)	OCUPACION TOTAL 2010 (Ha)	CRECIMIENTO 2000-2010 (Ha)	% DE CRECIMIENTO 2000-2010 RESPECTO DEL TOTAL	% OCUPACION DE LA UNIDAD 2010
2.1.4.11.d	296.7072	130.9820	143.5849	12.6030	0.46%	48%
2.1.4.13.a	67.9103	1.7329	12.7882	11.0553	0.41%	19%
2.1.4.13.b	366.8120	164.3732	167.1366	2.7634	0.10%	46%
2.1.4.13.c	283.7359	172.9217	174.5597	1.6380	0.06%	62%
2.1.4.3	38.3214	1.6182	1.6182		0.00%	4%
2.1.4.4	2,576.5257	189.0318	223.8159	34.7841	1.28%	9%
2.1.4.5.a	362.4976	4.4316	151.8154	147.3838	5.42%	42%
2.1.4.5.b	2,899.7199	115.4965	841.3040	725.8075	26.71%	29%
2.1.4.5.c	1,987.1150	108.2680	196.2476	87.9796	3.24%	10%
2.1.4.6.a	3,803.3229				0.00%	0%
2.1.4.6.b	632.3754				0.00%	0%
2.2.4.1.a	16.5660	1.6670	1.6670		0.00%	10%
2.2.4.1.b	411.9592				0.00%	0%
2.2.4.12.a	1,027.1393	453.5991	453.5991		0.00%	44%
2.2.4.12.b	142.7498	24.6070	24.6070		0.00%	17%
2.2.4.4.a	393.7832	82.8895	82.8895		0.00%	21%
2.2.4.4.b	222.0815	18.7197	18.7197		0.00%	8%
2.2.4.5.a	309.1110				0.00%	0%
2.2.4.5.b	148.6911	0.0001	0.0001		0.00%	0%
2.2.4.6.a	4,409.1436	849.3679	849.3679		0.00%	19%
2.2.4.6.b	229.0301	0.0571	0.0571		0.00%	0%
2.3.3.1	75.0623	0.4186	0.4186		0.00%	1%
2.3.3.11	653.1078	470.2142	499.6202	29.4060	1.08%	76%
2.3.3.12	126.4152	58.6081	80.2717	21.6635	0.80%	63%
2.3.3.2	6.9715	6.9715	6.9715		0.00%	100%
2.3.3.4	792.0564	45.6932	81.3288	35.6356	1.31%	10%
2.3.3.5.a	1,788.1430	80.4612	81.3749	0.9137	0.03%	5%
2.3.3.5.b	40.1517	36.7859	36.7859		0.00%	92%
2.3.3.5.c	53.7158	11.1087	11.1087		0.00%	21%
2.3.3.5.d	233.0873	131.3635	131.3635		0.00%	56%
2.3.3.6.a	344.6172	1.9771	1.9771		0.00%	1%
2.3.3.6.b	126.5398				0.00%	0%
2.3.3.9	852.7113	687.2238	697.6071	10.3833	0.38%	82%
2.3.4.1.a	128.6466				0.00%	0%
2.3.4.1.b	41.3817				0.00%	0%
2.3.4.1.c	32.2623				0.00%	0%
2.3.4.11	818.9047	183.6827	290.9457	107.2630	3.95%	36%
2.3.4.4.a	981.8018		14.5149	14.5149	0.53%	1%
2.3.4.4.b	376.6390	15.0452	15.0452		0.00%	4%
2.3.4.5.a	543.1395	13.8900	13.8900		0.00%	3%
2.3.4.5.b	106.5982				0.00%	0%
2.3.4.6	8,437.6868	891.1802	947.0188	55.8386	2.05%	11%
2.4.3.12	745.2304	667.1960	667.1960		0.00%	90%
2.4.3.9	602.0312	573.1154	573.1154		0.00%	95%
2.5.3.12.c	2,191.8538	2,171.4496	2,171.4496		0.00%	99%
2.5.3.7.a	2,558.8541	192.1307	192.1307		0.00%	8%

UNIDAD AMBIENTAL	SUPERFICIE TOTAL UNIDAD (Ha)	OCUPACION 2000 (Ha)	OCUPACION TOTAL 2010 (Ha)	CRECIMIENTO 2000-2010 (Ha)	% DE CRECIMIENTO 2000-2010 RESPECTO DEL TOTAL	% OCUPACION DE LA UNIDAD 2010
2.5.3.7.b	2,039.6465	59.3371	59.3371		0.00%	3%
2.5.3.8	505.1231	303.5482	303.5482		0.00%	60%
TOTAL	57,936.77	12,998.73	15,716.12	2,717.39	100.00%	27%

CARACTERIZACIÓN DE LA OCUPACIÓN DEL SUELO 2001-2010

El levantamiento de usos de suelo incluyó el reconocimiento de condiciones particulares de la ocupación y modalidades, con el fin de precisar el tipo de actividad que se está desarrollando en el corredor y poder identificar posibles tendencias de desarrollo.

De acuerdo a la clasificación de usos particulares, el comportamiento de la ocupación del suelo en el periodo 2000-2010 se muestra en la siguiente Tabla 2.21.

TABLA 2.21.- OCUPACIÓN POR USO PARTICULAR COCOTREN 2000-2010.

USO GENERICO	USO PARTICULAR	SUPERFICIE 2000 (Ha)	SUPERFICIE 2010 (Ha)	CRECIMIENTO 2000-2010 (Ha)	% DE CAMBIO
AGROPECUARIO	Agrícola	5,073.09	5,081.93	8.84	0.17%
	Pecuario	1,424.75	1,424.75	-	0.00%
TURISTICO	Habitacional Turístico	1,379.93	3,364.12	1,984.18	143.79%
	Servicios turísticos	257.77	284.26	26.49	10.28%
URBANO	Habitacional	3,665.54	4,203.97	538.43	14.69%
	Industrial	254.10	324.71	70.61	27.79%
	Infraestructura	191.46	269.32	77.86	40.67%
	Servicios	752.65	763.63	10.98	1.46%
AREA NATURAL	Área natural	44,937.48	42,220.09	- 2,717.39	-6.05%
TOTAL		57,936.77	57,936.77	2,717.39	

Ya se había hecho la anotación de que el uso turístico en general fue el que mayormente se desarrolló entre 2000 y 2010. Del uso turístico destaca la modalidad de fraccionamientos habitacionales con un 143.79% de incremento en comparación con la superficie existente en el año 2000. La característica principal de esta ocupación es la de oferta de lotes unifamiliares con o sin servicios, preferentemente sin vivienda construida. Su grado de ocupación es muy bajo y como se verá más adelante, gran parte de estos desarrollos no cuentan con autorización de fraccionamiento.

Es importante destacar también que proporcionalmente el uso infraestructura representó el segundo porcentaje de cambio más alto en el periodo.

Los resultados del levantamiento de usos particulares por zona se muestran a continuación:

TABLA 2.22.- OCUPACIÓN POR USO PARTICULAR C.P. TIJUANA 2000-2010.

USO GENÉRICO	USO PARTICULAR	SUPERFICIE 2000 (Ha)	SUPERFICIE 2010 (Ha)	CRECIMIENTO 2000-2010 (Ha)	% DE CAMBIO
AGROPECUARIO	Agrícola	132.95	132.95		0%
	Pecuario	-	-		
TURÍSTICO	Habitacional Turístico	252.79	505.61	252.82	100%
	Servicios turísticos	5.85	5.85		0%
URBANO	Habitacional	1,064.67	1,222.82	158.15	15%
	Industrial		9.50	9.50	
	Infraestructura	41.07	41.07		0%
	Servicios	53.22	55.30	2.08	4%
AREA NATURAL	Área natural	2,896.10	2,473.55	- 422.55	-15%
TOTAL		4,446.65	4,446.65		

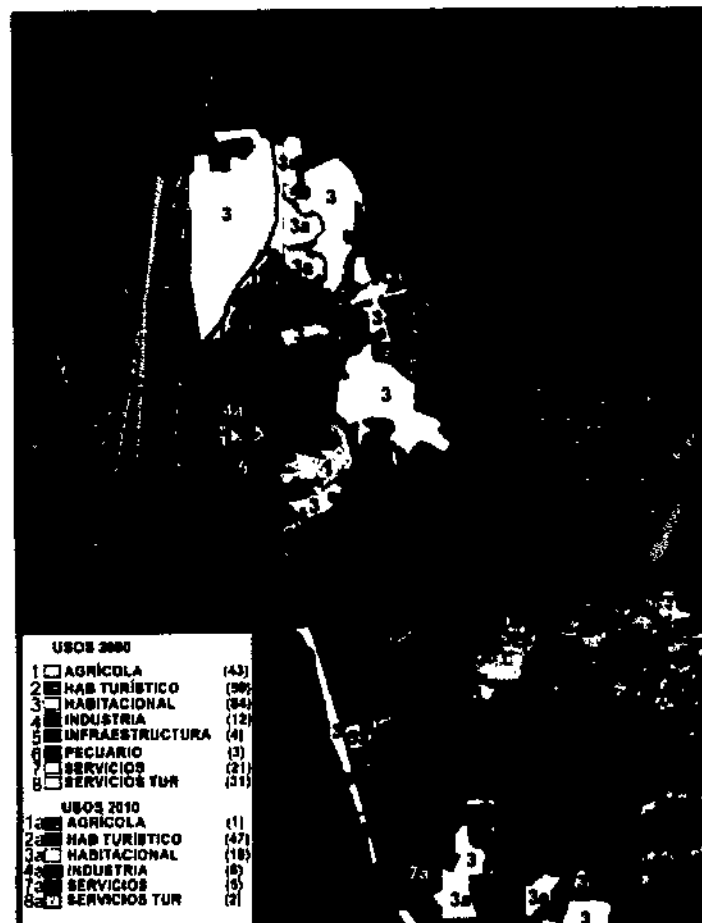


FIGURA 2.7. OCUPACIÓN ZONA C.P. TIJUANA 2010.

TABLA 2.23.- OCUPACIÓN POR USO PARTICULAR C.P. ROSARITO 2000-2010.

USO GENÉRICO	USO PARTICULAR	SUPERFICIE 2000 (Ha)	SUPERFICIE 2010 (Ha)	CRECIMIENTO 2000-2010 (Ha)	% DE CAMBIO
AGROPECUARIO	Agrícola	561.58	561.58	-	0%
	Pecuario	6.43	6.43	-	0%
TURÍSTICO	Habitacional Turístico	192.59	651.32	458.73	238%
	Servicios turísticos	56.09	62.49	6.40	11%
URBANO	Habitacional	998.08	1,250.43	252.35	25%
	Industrial	92.51	95.01	2.50	3%
	Infraestructura	49.46	49.46	-	0%
	Servicios	107.21	110.81	3.60	3%
AREA NATURAL	Área natural	3,688.00	2,964.42	- 723.58	-20%
TOTAL		5,751.95	5,751.95		

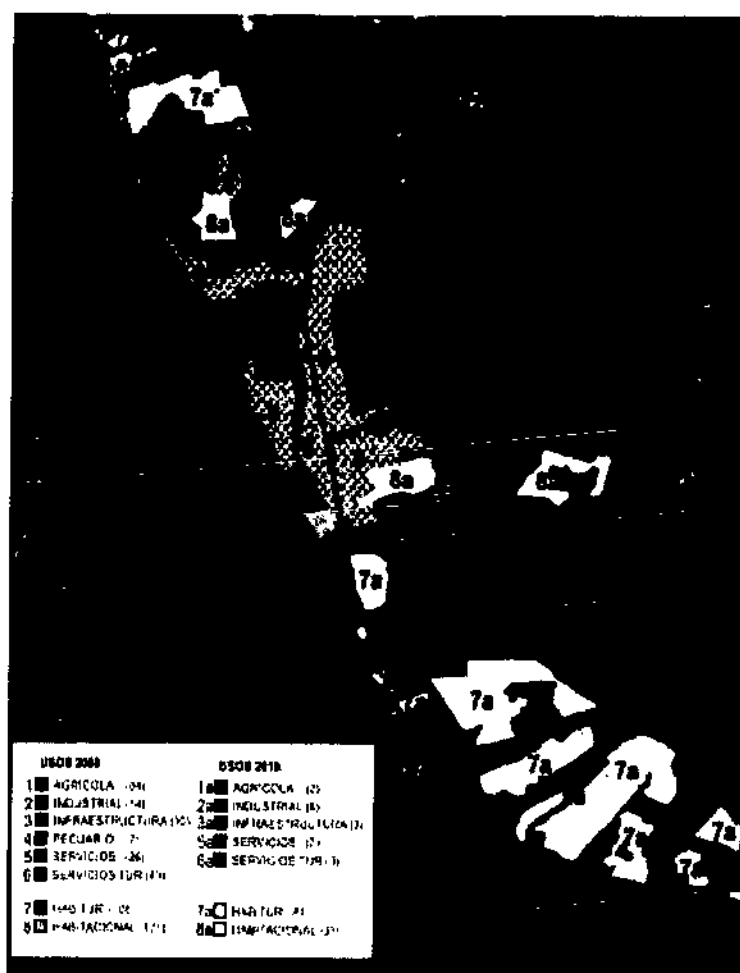


FIGURA 2.8. OCUPACIÓN ZONA C.P. ROSARITO 2010.

**TABLA 2.24.- OCUPACIÓN POR USO PARTICULAR FUERA C.P. ROSARITO 2000-2010
(PRIMO TAPIA).**

USO GENÉRICO	USO PARTICULAR	SUPERFICIE 2000 (Ha)	SUPERFICIE 2010 (Ha)	CRECIMIENTO 2000-2010 (Ha)	% DE CAMBIO
AGROPECUARIO	Agrícola	399.05	407.89	8.84	2%
	Pecuario	153.31	153.31		
TURÍSTICO	Habitacional Turístico	182.26	1,331.93	1,149.67	631%
	Servicios turísticos	42.72	42.72		0%
URBANO	Habitacional	365.10	482.65	117.55	32%
	Industrial		-		
	Infraestructura	1.04	1.04		0%
	Servicios	2.48	7.77	5.29	214%
AREA NATURAL	Área natural	13,146.77	11,865.42	- 1,281.35	-10%
TOTAL		14,292.73	14,292.73		

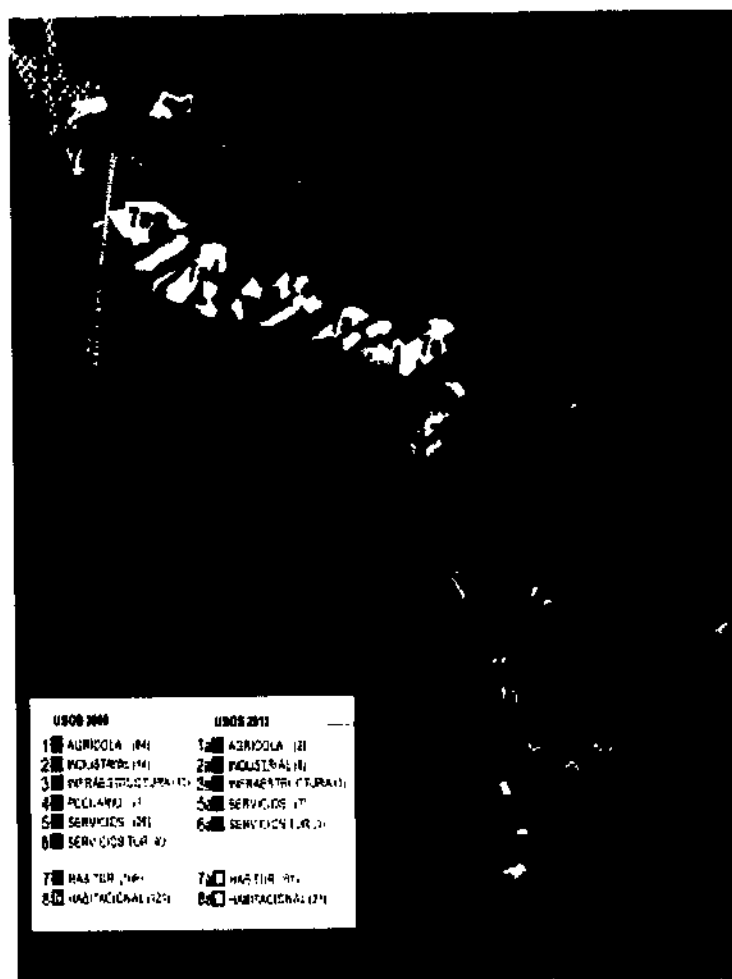


FIGURA 2.9 OCUPACION ZONA PRIMO TAPIA 2010.

TABLA 2.25.- OCUPACIÓN POR USO PARTICULAR FUERA C.P ENSENADA 2000-2010.

USO GENÉRICO	USO PARTICULAR	SUPERFICIE 2000 (Ha)	SUPERFICIE 2010 (Ha)	CRECIMIENTO 2000-2010 (Ha)	% DE CAMBIO
AGROPECUARIO	Agrícola	548.74	548.74		0%
	Pecuario	1,265.01	1,265.01		
TURÍSTICO	Habitacional Turístico	361.54	448.87	87.33	24%
	Servicios turísticos	76.43	96.52	20.09	26%
URBANO	Habitacional	174.06	174.06		0%
	Industrial		6.62	6.62	
	Infraestructura		77.87	77.87	
	Servicios		-		
AREA NATURAL	Área natural	16,172.91	15,981.00	- 191.90	-1%
TOTAL		18,598.68	18,598.68		

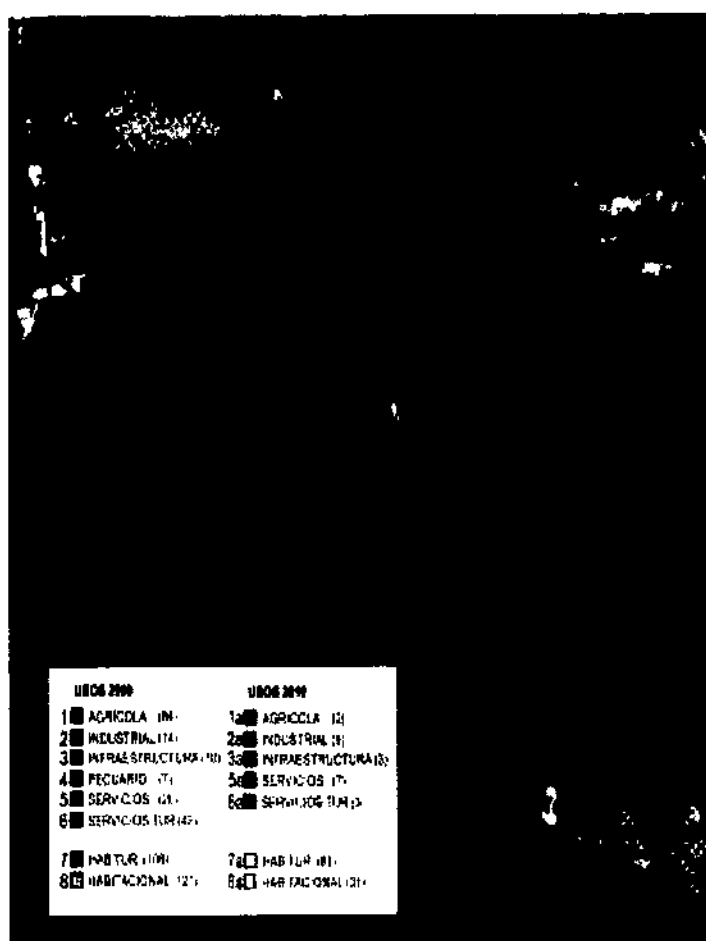


FIGURA 2.10. OCUPACIÓN ZONA FUERA C.P. ENSENADA 2010.

TABLA 2.26.- OCUPACIÓN POR USO PARTICULAR C.P ENSENADA 2000-2010.

USO GENÉRICO	USO PARTICULAR	SUPERFICIE 2000 (Ha)	SUPERFICIE 2010 (Ha)	CRECIMIENTO 2000-2010 (Ha)	% DE CAMBIO
AGROPECUARIO	AGRÍCOLA	3,430.77	3,430.77		0%
	PECUARIO		-		
TURÍSTICO	HABITACIONAL TURÍSTICO	379.85	415.48	35.64	9%
	SERVICIOS TURÍSTICOS	59.31	59.31		0%
URBANO	HABITACIONAL	1,063.62	1,074.01	10.38	1%
	INDUSTRIAL	161.56	213.54	51.98	
	INFRAESTRUCTURA	80.77	80.77		
	SERVICIOS	583.79	583.79		
ÁREA NATURAL	ÁREA NATURAL	9,087.08	8,989.08	- 98.00	-1%
TOTAL		14,846.76	14,846.76		

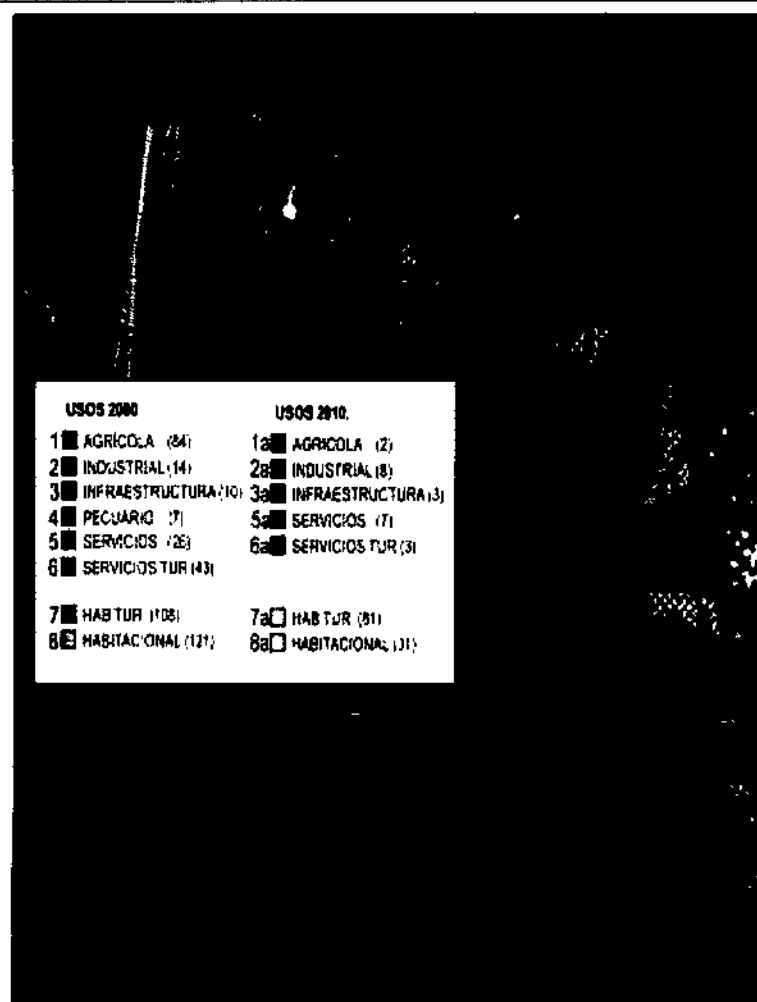


FIGURA 2.11. OCUPACIÓN ZONA C.P. ENSENADA 2010.

ABSORCIÓN DE ÁREAS NATURALES Y CONGRUENCIA DE LA OCUPACIÓN CON LA POLÍTICA ASIGNADA

En general el crecimiento observado durante el periodo 2000-2010 en el corredor registró la absorción de 2,717.39 hectáreas de áreas naturales. Sin embargo, la ocupación guardó en lo general congruencia con la política asignada por el programa anterior; solo en algunos casos de desarrollos en Primo Tapia la ocupación resultó ser incongruente con el uso asignado, tal como se indica en las unidades marcadas en la Figura 2.12.

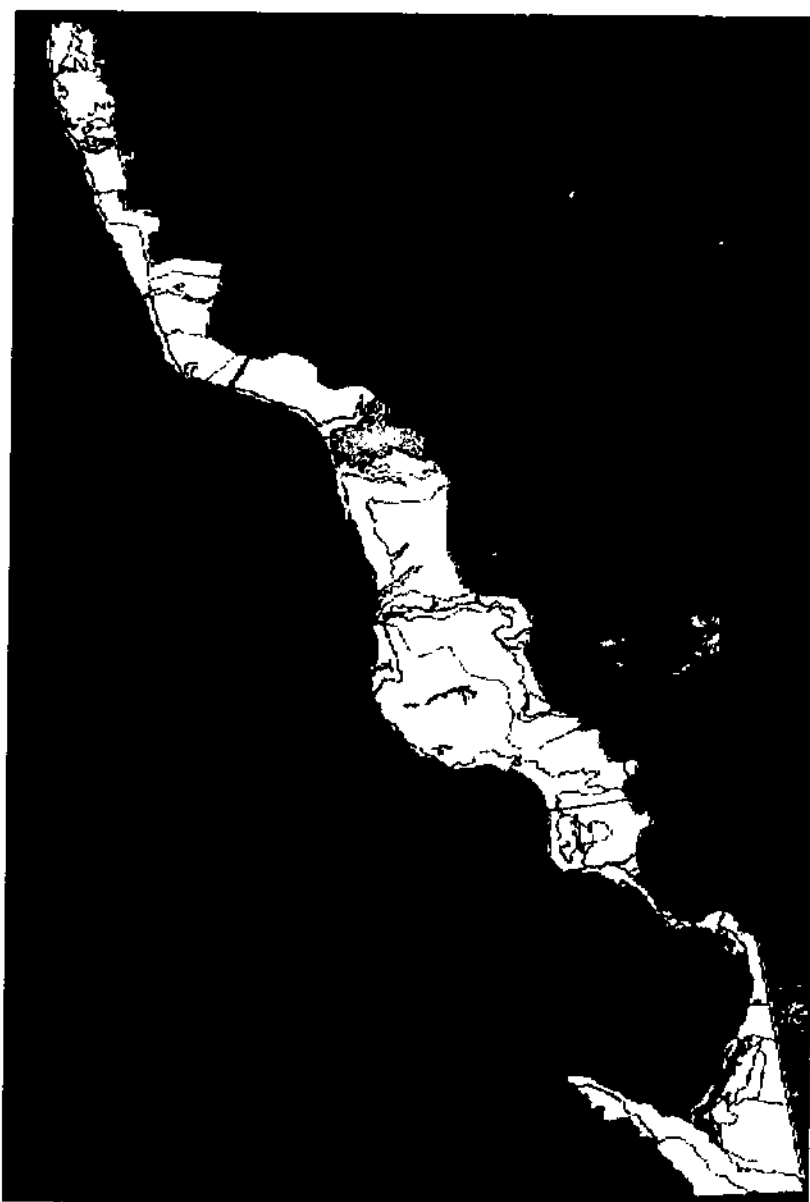


FIGURA 2.12. UNIDADES CON OCUPACIÓN NO CONGRUENTE CON LA POLÍTICA ASIGNADA.

FORMALIDAD DEL CRECIMIENTO

La revisión de las autorizaciones de fraccionamientos a lo largo del corredor en el período 2000-2010, arroja conclusiones importantes en relación a la formalidad de la ocupación del suelo en este lapso de tiempo. Como muestra la Tabla 2.27, el 16% de la ocupación del suelo en fraccionamientos está respaldada por el proceso formal de autorización de acciones de urbanización. La superficie ocupada con uso predominantemente habitacional y habitacional turístico, cuyo origen no corresponde al desarrollo formal de fraccionamiento, alcanza 2,092.13 hectáreas y está distribuida en todas las zonas, destacando un 54% en la zona Fuera del Centro de Población de Rosarito y un 31% dentro del Centro de Población de Rosarito. Cabe mencionar que 876.6908 hectáreas de la ocupación no autorizada en el período se dio en terrenos de tenencia ejidal.

TABLA 2.27.- OCUPACIÓN FORMAL E INFORMAL POR ZONA COCOTREN 2010.

ZONA	INCREMENTO 2000-2010 (Ha)	SUPERFICIE AUTORIZADA 2000-2010 (Ha)	%	SUPERFICIE NO AUTORIZADA 2000-2010 (Ha)	%
CP TIJUANA	410.97	161.42	39%	249.55	12%
CP ROSARITO	738.27	83.06	20%	655.20	31%
CP PRIMO TAPIA	1,221.23	82.34	20%	1,138.89	54%
FUERA CP ENSENADA	87.33	84.86	21%	2.47	0.1%
CP ENSENADA	46.02		0%	46.02	2%
TOTAL	2,503.81	411.68	100%	2,092.13	100%

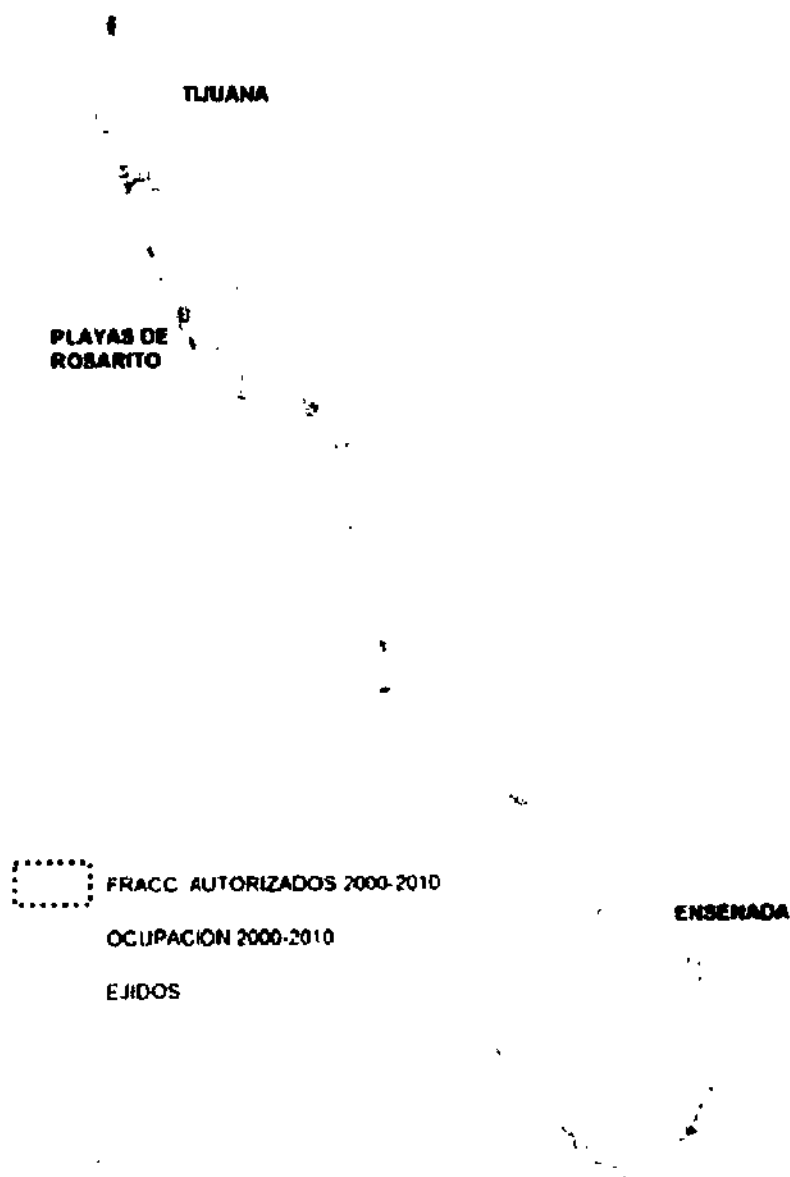


FIGURA 2.13. OCUPACIÓN FORMAL E INFORMAL COCOTREN 2010.

OCUPACIÓN DE LA ZONA FEDERAL MARÍTIMO TERRESTRE

En el periodo 2000-2010, la Zona federal marítimo-terrestre (ZOFEMAT) fue motivo de cambios en su ocupación. En la siguiente tabla se muestra la proporción de ocupantes de la ZOFEMAT en el periodo por cada uno de los municipios que conforman el corredor.

TABLA 2.28.- OCUPACIÓN EN ZONA FEDERAL MARÍTIMO TERRESTRE.

SITUACIÓN DE LOS OCUPANTES DE LA ZONA FEDERAL MARÍTIMO TERRESTRE, MUNICIPIOS DEL COCOTREN 1999-2010								
	1999				2010			
	TIJUANA	ROSARITO	ENSENADA	TOTAL	TIJUANA	ROSARITO	ENSENADA	TOTAL
TOTAL DE OCUPANTES	222	750	150	1122	461	641	500	1602
SITUACIÓN REGULAR	14	32	53	99	148	24	134	306
SITUACIÓN IRREGULAR	208	718	97	1023	313	617	366	1296
NACIONALES	139	508	34	681	210	123	299	632
EXTRANJEROS	83	242	116	441	251	65	118	434
NO ESPECIFICADOS						453	83	536

Fuentes:

SEMARNAT, 1999. Diagnóstico de la unidad administrativa de Zona Federal Marítimo Terrestre y terrenos ganados al mar en B.C., Playas de Rosarito, Junio de 1999.

SEMARNAT, 2010. Oficio SEMARNAT/UCPAST/UE/1033/10.

TABLA 2.29.- OCUPACIÓN EN ZONA FEDERAL MARÍTIMO TERRESTRE.

SITUACIÓN DE LOS OCUPANTES DE LA ZONA FEDERAL MARÍTIMO TERRESTRE, MUNICIPIOS DEL COCOTREN 1999-2010								
	1999				2010			
	TIJUANA	ROSARITO	ENSENADA	TOTAL	TIJUANA	ROSARITO	ENSENADA	TOTAL
TOTAL DE OCUPANTES	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
SITUACIÓN REGULAR	6%	4%	35%	9%	32%	4%	27%	19%
SITUACIÓN IRREGULAR	94%	96%	65%	91%	68%	96%	73%	81%
NACIONALES	63%	68%	23%	61%	46%	19%	60%	39%
EXTRANJEROS	37%	32%	77%	39%	54%	10%	24%	27%
NO ESPECIFICADOS						71%	17%	33%

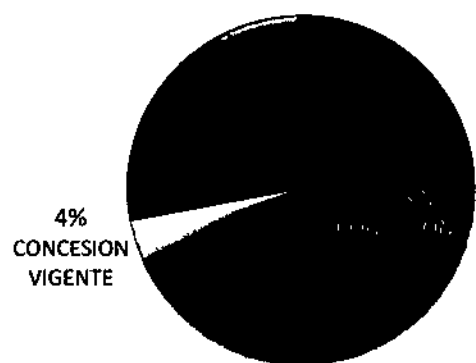
En general, de acuerdo a la información proporcionada por la SEMARNAT, el número de ocupantes identificados en la franja costera se incrementó en un 43% al pasar de 1,122 a 1,602 predios registrados. Hay que destacar que en el 2010 aparecen 536 registros como no especificados que representan el 33% del total de registros. Lo anterior, sumado a la elevada proporción de registros irregulares (1,296, el 81%) da una idea del rezago que presenta la administración de la zona federal marítimo terrestre (ZOFEMAT). Sin embargo habrá que destacar el aumento en la regularidad de predios en Tijuana por sobre los otros dos municipios, ya que pasó de un 6% a un 32% de predios en situación regular. De la misma forma, solo Tijuana tiene cubierta la nacionalidad de los ocupantes de la zona federal, observando un incremento de los ocupantes extranjeros; Rosarito y Ensenada

presentan registros no especificados en el 2010 por lo que no se puede hacer un comparativo con los datos de 1999.

La información sobre el registro de concesiones demuestra los rezagos existentes, predominando en los tres municipios la ocupación sin una concesión registrada.

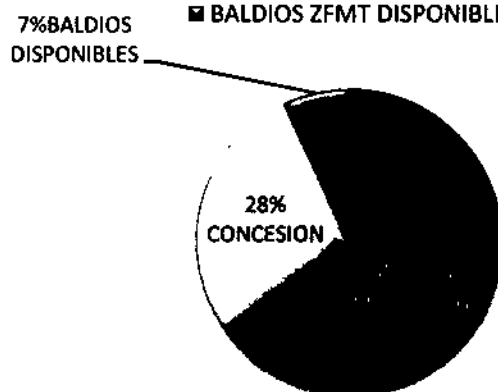
CONCESIONES TIJUANA

■ SIN CONCESION □ CONCESIÓN VIGENTE
■ CONCESIÓN VENCIDA



CONCESIONES ENSENADA

■ SIN CONCESION □ CONCESIÓN
■ BALDIOS ZFMT DISPONIBLES



CONCESIONES ROSARITO

■ NO TIENEN CONCESION ■ CONCESIÓN



GRAFICA 2.3. CONCESIONES ZOFEMAT 2010.

2.6.- INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS

AGUA POTABLE

La dependencia de fuentes externas de abastecimiento de agua potable para las localidades del COCOTREN es una característica distintiva de esta zona del estado; la fuente principal de abastecimiento para las localidades de Tijuana y Rosarito tiene proviene del Valle de Mexicali y es conducida a través del Acueducto Rio Colorado Tijuana, que tiene una longitud de 126 km y una capacidad de 5,3000 lps. Adicionalmente, existe una factibilidad de hasta 570 lps que proviene de la interconexión de emergencia Otay –Tijuana. Otra fuente subterránea proviene de los pozos de La Misión con una aportación que en el 2013 fue de 7.36 lps.

TABLA 2.30.- FUENTES DE ABASTECIMIENTO TIJUANA – ROSARITO 2013.

FUENTES DE ABASTECIMIENTO	M3	%
Captación de agua cruda total	114,197,697	
Fuentes de abastecimiento aguas superficiales	112,403,118	98%
Presa El Carrizo (Planta Florido)	107,160,632	95.3%
Presa El Carrizo (Planta Pot. Abelardo L. Rdgz.)	237,754	0.2%
Conexión Emergencia U.S.A.	0	0%
Presa Abelardo L. Rodriguez	3,014,177	2.7%
Fuentes de Abastecimiento Aguas Subterráneas	1,794,579	2%
Pozos Tijuana	1,562,377	87%
Pozos La Misión	232,202	13%

El principal suministro de agua para la ciudad de Ensenada proviene de fuentes subterráneas correspondientes a los acuíferos de Guadalupe, La Misión, Maneadero y Ensenada, que proveen el 90% del agua que se consume en la ciudad; solo la presa Emilio López Zamora se considera como fuente superficial.

TABLA 2.31.- FUENTES DE ABASTECIMIENTO ENSENADA 2013.

FUENTES DE ABASTECIMIENTO	M3	LPS	%
Pozos Valle de Maneadero	7,947,072,000	252	31.42 %
Pozos La Misión	6,496,416,000	206	25.68 %
Pozos Ensenada	4,541,184,000	144	15.95 %
Pozos Valle de Guadalupe	2,426,112,000	78	9.72 %
Potabilizadora	473,040,000	15	1.87 %
Pozos Ej. Chapultepec	1,103,760,000	35	4.36 %
Cañón de doña Petra	2,270,592,000	72	8.97%
TOTAL		802	97.97%

TABLA 2.32.- GENERACIÓN DE AGUA PARA CENTROS DE POBLACIÓN DEL COCOTREN 2009-2013.

	M3	%
TIJUANA - ROSARITO 2013		
Captación total	114,197,697	100.0 %
Aguas superficiales	112,403,118	98 %
Aguas subterráneas	1,794,579	2 %
CD. DE ENSENADA 2009		
Captación total	21,643,824	100.0%
Aguas superficiales	2,008,260	9.3%
Aguas subterráneas	19,635,564	90.7%

Una comparación de los consumos mensuales de agua en los últimos tres años demuestra que el crecimiento dentro de los municipios de Tijuana y Playas de Rosarito está demandando una proporción mayor de agua que alcanza un 1.5% más entre los años de 2012 y 2013. Por su parte, la zona rural norte de Ensenada muestra un incremento mayor en la demanda de agua ya que se eleva en un 38% en el mismo periodo.

TABLA 2.33.- GENERACIÓN DE AGUA PARA CENTROS DE POBLACIÓN DEL COCOTREN 2010.

CONSUMOS MENSUALES						
	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Ensenada cd.	1,973,849	1,952,582	1,871,030	-	-	2,092,504
Ensenada rural norte	22,856	21,111	50,265	-	-	-
Tijuana-Rosarito	8,386,026	8,448,237	9,085,648	9,177,622	9,372,302	9,516,475

Fuente: Informes mensuales CEA, 2008, 2009 y 2010 (Tijuana)
CEA 2008,2009 y 2010 (Ensenada) CESPT 2011, 2012 y 2013.

Descripción del sistema de abastecimiento de agua potable.

La infraestructura de agua potable que alimenta a las localidades a lo largo del corredor costero son los sistemas de los Centros de Población de Tijuana, Playas de Rosarito y Ensenada. Almacenamientos, acueductos y plantas potabilizadoras cubren las demandas de la población ligada a este espacio costero. Entre 1999 y 2013, no ha habido cambios significativos en la estructura del sistema. Los cambios que se pueden destacar son:

- a) Ampliación del acueducto Río Colorado-Tijuana para conducir 1.3 m³/seg adicionales (proyecto).
- b) Construcción del acueducto Corredor 2000 entre Tijuana y Playas de Rosarito.
- c) Construcción de planta potabilizadora Monte de los Olivos en Tijuana.
- d) Construcción de planta potabilizadora Valle de las Palmas en Tijuana.
- e) Ampliación de la potabilizadora El Florido para tratar 1.5 m³/seg adicionales.

Las características de los elementos del sistema se presentan en las siguientes tablas.

**TABLA 2.34.- INFRAESTRUCTURA DE ALMACENAMIENTO
EN CENTROS DE POBLACIÓN DEL COCOTREN.**

PRESA	MUNICIPIO	TIPO	AREA EMBALSE (HA)	ALTURA (M)	CAPACIDAD TOTAL (MM ³)	CAPACIDAD DEL VERTEDOR (M ³ /S)
El Carrizo	Tecate	Almacenamiento	238	55.84	43.56	86
Abelardo L. Rodríguez	Tijuana	Almacenamiento	450	77	138	4,200
Ing. Emilio López Zamora	Ensenada	Almacenamiento	54	34	6.86	121

Fuente: Programa Estatal Hídrico 2008-2013. CEA.

TABLA 2.35.-ACUEDUCTOS LIGADOS A CENTROS DE POBLACIÓN DEL COCOTREN.

ACUEDUCTO	CAPACIDAD LPS	LONGITUD KM	FUNCIÓN
Acueducto Río Colorado – Tijuana	5,300	126	Abastecer localidades de la zona Costa del estado.
Acueducto Presa Abelardo L. Rodríguez - El Florido	2,000	8.5	Conducir agua de la presa Abelardo L. Rodríguez a la planta potabilizadora El Florido
Acueducto Presa Abelardo L. Rodríguez – Tijuana	600	1.219	Conducir agua de la presa Abelardo L. Rodríguez a la planta potabilizadora Abelardo L. Rodríguez.
Acueducto La Misión - Tijuana*	200	65	Alimenta el corredor turístico de Playas de Rosarito con los pozos del acuífero de La Misión.
Acueducto Corredor 2000	1,300	40	Abastecer a la zona de crecimiento a futuro en el Corredor 2000 y Valle de las Palmas
Acueducto Morelos	1000	35.88	Conducir agua extraída en los pozos de acuífero del Valle de Guadalupe a los tanques Morelos y los que se localizan en Ensenada y en un futuro agua de la Mesa Arenosa.
Acueducto Maneadero –	275	12.2	Conducir agua extraída de pozos del Valle de

Ensenada			Maneadero al sistema de distribución de la Cd. de Ensenada
Acueducto La Misión – Valle de Guadalupe	500	25.7	Conducir 150 lps de agua extraída en los pozos de La Misión al Acueducto Morelos y 350 lps de otra fuente.

Fuente: Programa Estatal Hídrico 2008-2013. CEA.

TABLA 2.36.-PLANTAS POTABILIZADORAS EN CENTROS DE POBLACIÓN DEL COCOTREN

MUNICIPIO	LOCALIDAD	PLANTA	PROCESO	CAPACIDAD INSTALADA (L/s)	GASTO DE OPERACION (L/s)
ENSENADA	Ensenada	Ing. Emilio López Zamora	Filtración directa	150	0
TIJUANA- ROSARITO	Tijuana	Abelardo I. Rodríguez	clarificación convencional	600	350
	Tijuana	El Florido	Filtración directa	5,500	3,564
	Tijuana	Monte los Olivos	Remoción de fierro-manganeso	130	110
	Tijuana	Valle San Pedro		125	7.54

Fuente: Programa Estatal Hídrico 2008-2013. CEA

Fuera del centro de población de Ensenada, el Acueducto La Misión – Bajamar, abastece al desarrollo Turístico – Residencial “Bajamar”, ubicado en el kilómetro 74 de la carretera escénica con un caudal promedio de 21.0 lps.

Cobertura del servicio de agua potable.

En cuanto la cobertura del servicio de agua en las cabeceras municipales del corredor, al 2009 en las ciudades de Tijuana y Ensenada se cuenta con una cobertura del 99% mientras que en Playas de Rosarito alcanza un 91% (CEA, 2009). El sistema Tijuana-Rosarito cuenta con un total de 528,430 conexiones, siendo el uso domestico el de mayor consumo con un 80.8%, comercial 7.9%, industrial 7.1% y gobierno con 4.3%.

TABLA 2.37.-COBERTURAS DE SERVICIOS EN CENTROS DE POBLACIÓN DEL COCOTREN.

SISTEMA	% DE COBERTURA	
	1995	2013
Tijuana	91	99
Playas de Rosarito	24	92

Ensenada	91	99.41
----------	----	-------

Fuente: Organismos operadores, 1995 y Comisión estatal de Agua, CESPT 2013.

De acuerdo a la tabla anterior, hay un incremento significativo en la cobertura del servicio en la cabecera municipal de Playas de Rosarito, en tanto que Tijuana y Ensenada prácticamente tienen cubierta toda la demanda de sus áreas urbanas.

Proyectos de dotación de agua potable.

El Programa Estatal Hídrico 2008-2013 menciona que las necesidades crecientes de agua potable para la población del estado tiene que ver con la falta de nuevas fuentes de agua, así como de infraestructura para la potabilización y distribución del líquido (CEA, 2008). La zona costa del estado y en particular la franja costera correspondiente al corredor Tijuana-Rosarito-Ensenada tiene una fuerte dependencia a fuentes externas (Mesa Arenosa de Mexicali, aportaciones del Río Colorado y conexión internacional de emergencia). Las fuentes locales, por así decirlo, son acuíferos con niveles diferenciados de explotación, tal y como se puede ver en la siguiente Tabla.

TABLA 2.38.-ACUÍFEROS QUE ALIMENTAN LAS LOCALIDADES DEL COCOTREN.

ACUÍFERO	EXTRACCIÓN	RECARGA MEDIA (HMS3/AÑO)	RELACIÓN EXTRACCIÓN/RECARGA (HMS3/AÑO)	CONDICIÓN	INTRUSIÓN MARINA
Tijuana	17	16	1.06	Sobreexplotado	No
La Misión	6.1	6.5	0.94	Subexplotado	No
Valle de Guadalupe	19.9	23.87	0.83	Subexplotado	No
Ensenada	3.6	3.7	0.97	Subexplotado	Si
Maneadero	30.61	20.8	1.47	Sobreexplotado	Si

Fuente: CONAGUA. Subdirección General Técnica. Gerencia de Aguas Subterráneas, 2008.

Los acuíferos no sobreexplotados tienen problemas de intrusión marina (Ensenada), casi alcanzan el punto de equilibrio (La Misión), o son sujetos a competencia por el uso del agua (Valle de Guadalupe).

Ante la creciente demanda y déficit de agua potable la Comisión Estatal de Agua considera proyectos de plantas desalinizadoras, para el abastecimiento a localidades como a zonas agrícolas. Entre los proyectos contemplados destacan:

- a) En el municipio de Playas de Rosarito y Tijuana se proyecta la construcción de la primera etapa de la desalinizadora Rosarito-Tijuana para un gasto de 500 L/s con una inversión estimada de 600 mdp.
- b) Operación de la planta desalinizadora de Ensenada de 250 l.p.s.

- c) Construcción de la planta desalinizadora La Misión con un gasto de 250 l.p.s.
 d) Derivación del acueducto Río Colorado al acueducto Morelos con capacidad de conducción de 500 l.p.s. (Programa Estatal Hídrico 2008-2013. CEA, 2008).

ALCANTARILLADO SANITARIO

En Tijuana y Rosarito el sistema de alcantarillado sanitario tiene un total de 475,530 conexiones que dan servicio a una población de 1,693,962 habitantes; en Ensenada el sistema da servicio a una población de 265,017 habitantes con un total de 90,808 conexiones. La cobertura del servicio en la ciudad de Playas de Rosarito al 2013 solo alcanza el 65% contra 90% de Tijuana y 92% de Ensenada; es claro el avance en la dotación de este servicio en las tres cabeceras municipales, sin embargo localidades como Primo Tapia, Cantamar, Popotla, El Morro y Venustiano Carranza aún mantienen una baja cobertura en drenaje.

TABLA 2.39.-PLANTAS DE TRATAMIENTO DE AGUAS NEGRAS EN LOCALIDADES DEL COCOTREN.

MUNICIPIO LOCALIDAD	PLANTA	PROCESO	CAPACIDAD INSTALADA (l/s)	GASTO DE OPERACION (l/s)	CUERPO RECEPTOR O REHUSO	OBSERVACIONES
TIJUANA						
Tijuana	Binacional o Pitar	Primario Avanzado	1,100 1,051		Océano Pacífico	Se Incorporara Tratamiento Secundario
Tijuana	San Antonio De Los Buenos	Lagunas Aireadas	1,100	947	Océano Pacífico / Riego	En operación regular en buenas condiciones
Tijuana	Santa Fe	Lodos activados	20	5.4	Rehusó áreas verdes	Planta fracc. Particular operada por URB
Tijuana	Pórticos de San Antonio	Lodos activados	9	7	Arroyo s/nombre	Planta de fracc. particular transferida al organismo
Tijuana	San Antonio del Mar	Lodos activados	3	3	Riego y al Océano Pacífico	Planta de fraccionamiento particular
Tijuana	Real del Mar		24			
PLAYAS DE ROSARITO						
Rosarito	Rosarito I	Lodos Activados	120	69	Arroyo Huahuatay	
Rosarito	Rosarito Norte	Zanjas de oxidación	210	33	Océano Pacífico	Se incorpora tratamiento secundario
Puerto Nuevo	Puerto Nuevo	Lodos activados	3	2	Riego de áreas verdes / O. Pacífico	Pre-tratamiento con productos químicos debido a que la mayoría de las descargas son

MUNICIPIO LOCALIDAD	PLANTA	PROCESO	CAPACIDAD INSTALADA (l/s)	GASTO DE OPERACIÓN (l/s)	CUERPO RECEPTOR O REHUSÓ	OBSERVACIONES
						de restaurantes
	Vista Marina		3			
ENSENADA						
Ensenada	El Gallo	Lodos Activados	250	133	Arroyo El Gallo	
Ensenada	El Naranjo	Lodos Activados	500	326.8	Arroyo El Gallo / O. Pacífico	
Ensenada	El Sauzal	Lodos Activados	120	50.9	Arroyo CuatroMilpas / Océano Pacífico / Riego areas verdes	Se amplió de 60 a 120 l/s
Ensenada	Noroeste	Lodos Activados	26	62	Arroyo	
Maneadero	Maneadero	Lodos Activados	30	6.59	Riego Agrícola	deteriorada.

Fuente: Programa Estatal Hídrico 2008-2013. CEA

La existencia de una gran cantidad de desarrollos con plantas de tratamiento particulares no obedece a criterios de planeación del sistema, ya que estas instalaciones no responden a una estructura integral de saneamiento, son instalaciones aisladas, con un bajo control en la calidad de sus efluentes.

Es conveniente mencionar que se requiere atender los escurrimientos de aguas residuales de desarrollos urbanos localizados en la parte alta de los Arroyos Guacatay, Huahuatay y Rosarito, que llegan a la zona del COCOTREN.

PAVIMENTACIÓN

El levantamiento de la cobertura de vías pavimentadas se realizó a través del análisis de imagen satelital del 2010 y complementado con información del Programa de Desarrollo Urbano de Centro de Población de Tijuana 2009-2030.

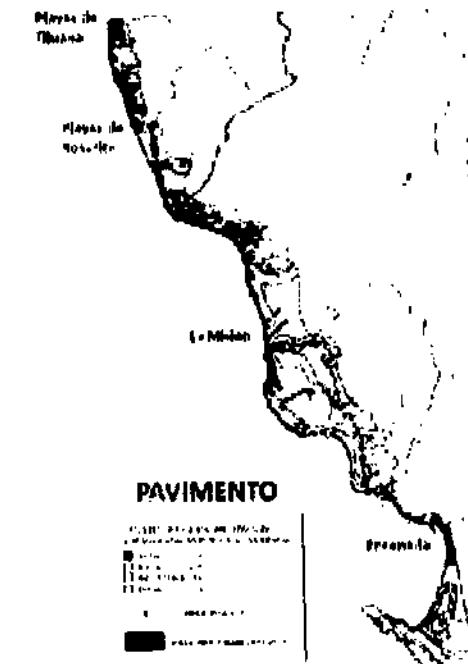
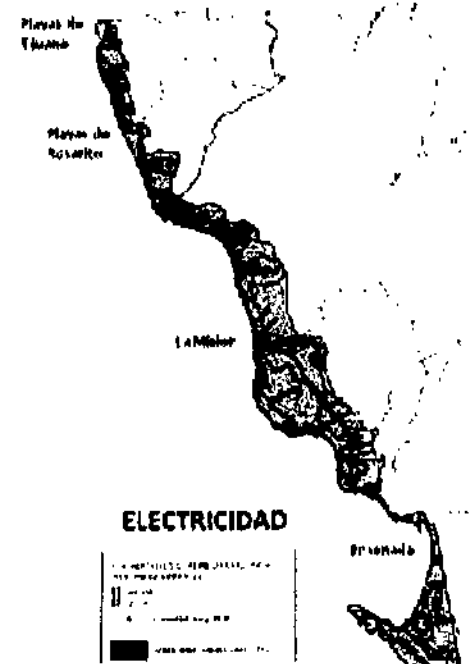
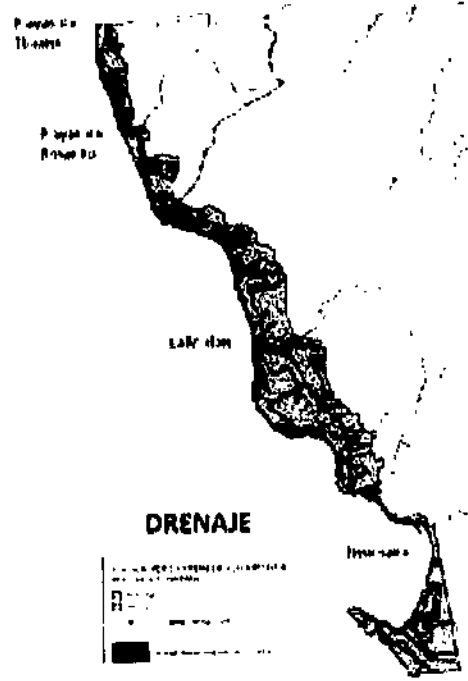
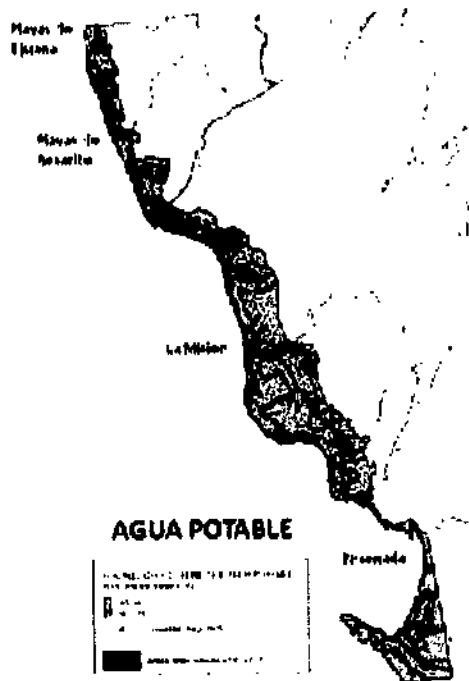
El análisis a nivel centro de población indica que el área de Tijuana presenta la mayor cobertura con el 67% del área ocupada, le sigue el de Ensenada con el 43% y por último el centro de población de Rosarito que proporcionalmente presenta el mayor déficit ya que solo el 31% del área ocupada cuenta con algún tipo de pavimento. Las zonas fuera de los Centros de Población, presentan coberturas de pavimentación muy similares, la de Rosarito presenta un 16% y la de Ensenada 15% de cobertura.

La baja cobertura de este servicio se combina con los problemas de mantenimiento vial de los pavimentos y las condiciones climáticas de la región que hace inaccesible a buena parte de las áreas ocupadas, con los consecuentes problemas de acceso de los servicios públicos municipales y el transporte público.

En el periodo 2003-2007 el Programa Integral de Pavimentación y Calidad del Aire intentó abatir ese rezago. En ese periodo se pavimentaron 1,745,314 m² de vialidad en el municipio de Tijuana, 419,685 m² en Rosarito y 292,176 m² en Ensenada (*Resultados del Programa PIPCA* www.bajacalifornia.gob.mx/.../PIPCA%20RESULTADOS%202007.pdf).

URBANIZACIÓN POR UNIDAD AMBIENTAL

Para identificar las áreas mejor servidas con infraestructura en el corredor costero, se presentan los mapas en donde se destacan aquellas unidades ambientales cuyas localidades cuentan con redes de infraestructura (en base a información del Conteo INEGI, 2005). Adicionalmente, los mapas muestran las áreas que se incorporaron al desarrollo en el periodo 2000-2010, para destacar el crecimiento en zonas con o sin redes. Con esta información se puede concluir que la zona al sur de Playas de Rosarito adolece de localidades con redes de drenaje y pavimentación, situación que se agrava ante la magnitud del crecimiento registrado en el periodo.



**FIGURA 2.14. UNIDADES CON LOCALIDADES QUE TIENEN ACCESO
A SERVICIOS DE INFRAESTRUCTURA.****INFRAESTRUCTURA ENERGÉTICA Y DE SERVICIOS**

Por su conexión vía marítima con otros centros energéticos en México, Estados Unidos de América y Asia, el Corredor Costero cuenta con infraestructura energética que cubre las necesidades dentro del Corredor y gran parte de Baja California; se tienen dos centros energéticos localizados en Rosarito y la Jovita. El centro energético en Rosarito cuenta con infraestructura principalmente para la recepción vía marítima y almacenaje de combustibles utilizados en el sector transporte, para la generación eléctrica y transporte de gas natural. El centro energético en la Jovita cuenta con infraestructura para la recepción y entrega vía marítima, almacenaje y transporte de gas natural licuado y gas L. P., así como generación eléctrica que beneficia a clientes industriales, comerciales y residenciales. En la reforma energética que se impulsa a nivel federal se prevén impactos positivos en Baja California; ésta región se encuentra estratégicamente posicionada para proyectos de infraestructura que aumenten la conectividad del Corredor y de Baja California con Baja California Sur, el resto de México y otras regiones.

Electricidad

De acuerdo con información al 2013 de la Comisión Federal de Electricidad, en Baja California existen siete centrales generadoras de electricidad, de las cuales una funciona con vapor, dos de tipo ciclo combinado, tres de turbogas y una geotermoeléctrica. La demanda de electricidad de Baja California en 2013 fue de 2,225MW y una producción de energía de 2602 MW. Adicionalmente a éstas centrales de energía eléctrica, se cuenta con un parque eólico con capacidad de 10MW, una central foto voltaica de 5 MW y una central de combustión interna de 1 MW.

La fuente generadora de electricidad del COCOTREN son las centrales de energía eléctrica en Rosarito con una capacidad de producción de 1438 MW y la turbogas Ciprés en la zona Ensenada de 27MW que opera en situaciones de emergencia. La planta Presidente Juárez incluye las centrales de generación termoeléctrica convencional, ciclo combinado y de turbogas (<http://www.cfe.gob.mx>), con capacidad instalada de 320, 773 Y 345 MW respectivamente. Este centro energético constituye la principal fuente de generación de energía eléctrica de los municipios de Tijuana Playas de Rosarito y Ensenada.

Actualmente, en el centro energético La Jovita en el Municipio de Ensenada, se encuentra en construcción una central generadora de energía eléctrica de ciclo combinado con una capacidad de 294 MW, la cual utilizará como combustible principal gas natural. El propósito de esta central es atender localmente las necesidades de energía eléctrica de la zona Ensenada. Esta Central

denominada Baja California III estará conectada al sistema a través de una línea de transmisión que entroncará con la LT Presidente Juárez Ciprés.

COMBUSTIBLES

Combustibles líquidos.– En Baja California la principal infraestructura de recepción, almacenamiento y distribución de combustibles destinados a transporte y uso doméstico se ubica en el Centro de Distribución y Almacenamiento de Combustibles de PEMEX en el Centro Energético Rosarito; las operaciones de descarga de combustible se realizan a través de dos monoboyas a las que se conectan de sus buques a los tanques de almacenamiento. De éstas instalaciones PEMEX surte de gasolinas, diesel y combustóleo con un promedio anual de 2.5 millones de toneladas de los siguientes productos: Gasolina Pemex Premium y Magna (para vehículos), Diesel (transporte, sector eléctrico y otros sectores), Turbosina (aeronáutica) y Combustóleo (tradicionalmente para la generación termoeléctrica e industria). Un centro de almacenamiento de PEMEX de menor volumen se encuentra en El Sauzal.

Colindante a las instalaciones de CFE y PEMEX en Playas de Rosarito, se tiene una estación de compresión de Gas Natural que abastece a la planta termoeléctrica Presidente Juárez de la Comisión Federal de Electricidad y a las industrias cercanas. El gas natural que se maneja en ésta estación llega a través de un sistema de gasoductos desde la interconexión con el sistema de Gasoducto Rosarito en el área de Tijuana, o desde la Terminal de Energía Costa Azul ubicada en el Centro Energético de La Jovita, en Ensenada.

Gas Natural

A partir de 2008 se encuentra operando en el sitio La Jovita en la zona de Salsipuedes, la Terminal de Gas Natural Licuado Energía Costa Azul; ésta terminal tiene capacidad de recibir y entregar Gas Natural Licuado vía marítima y de suministrar 1000 millones de pies cúbicos de gas natural, entre sus instalaciones principales cuenta con 2 tanques de doble contención para almacenamiento de Gas Natural Licuado de 160,000 metros cúbicos, cada uno.

Las líneas principales de gasoductos para el transporte de gas natural dentro del estado de Baja California, son un gasoducto de La Jovita en la Terminal de Energía Costa Azul y otro en el Centro de Almacenamiento y Distribución de Combustible de PEMEX en Rosarito. Ambos, están interconectados a las plantas de generación termoeléctrica del Corredor Costero, a otros sitios de Baja California, a conexiones de abastecimiento para la industria, el comercio, residenciales y con el sistema de transmisión de gas de los Estados Unidos de América.

Este Programa del Corredor Costero identifica la aptitud energética de los Centros Energéticos en Rosarito y La Jovita, en los cuales se aplican lineamientos y regulaciones de usos de suelo, en congruencia con la normatividad vigente en la materia.

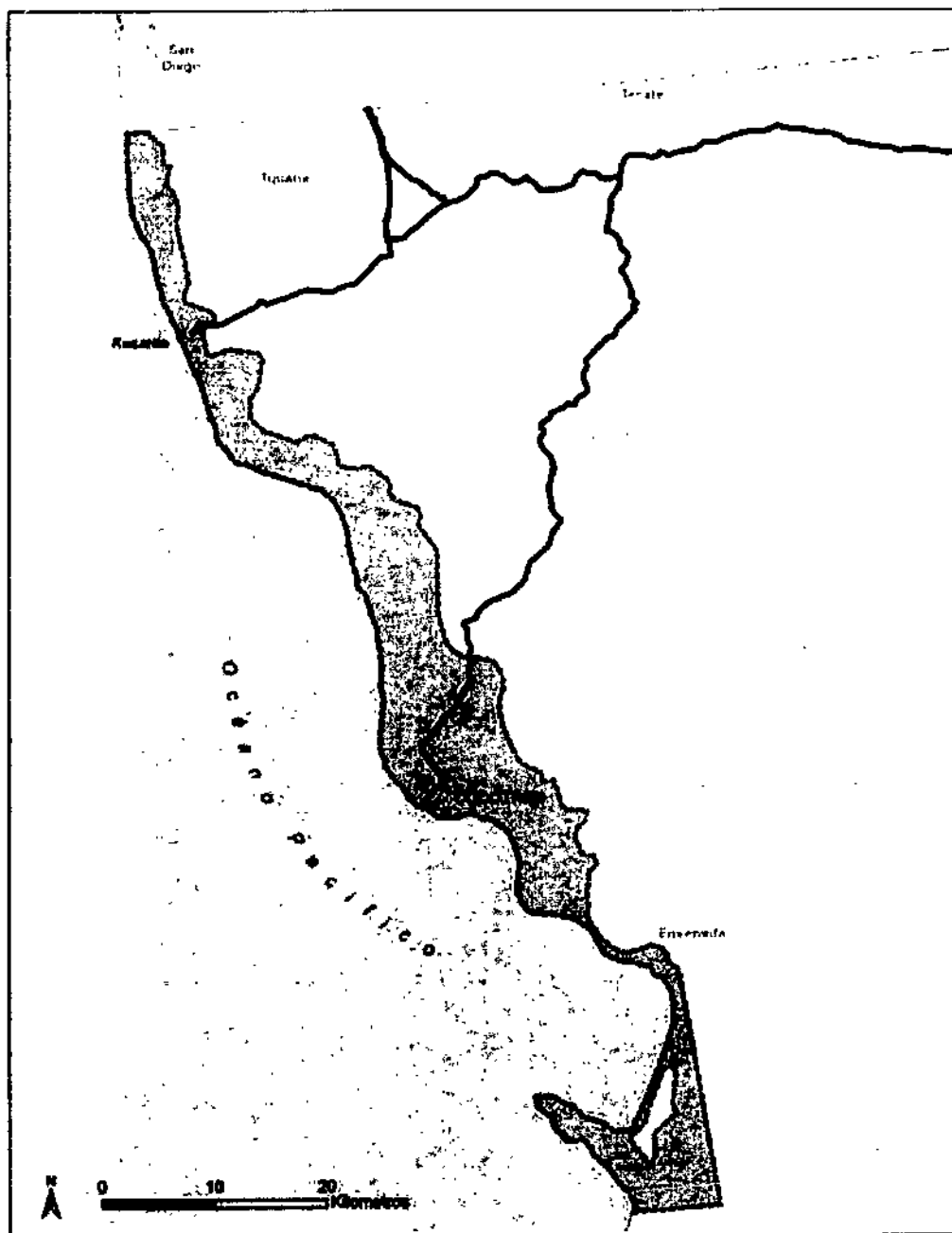


FIGURA 2.15 RED DE GASODUCTOS DE BAJA CALIFORNIA.

2.7.- MOVILIDAD REGIONAL

En los últimos 10 años la movilidad regional en el corredor ha cambiado muy poco y se sigue sosteniendo a través de las carreteras libre y de cuota Tijuana-Ensenada. Algunas acciones de ampliación y la construcción de vialidades alimentadoras han sido las acciones a destacar en el período.

En este apartado se hará una descripción de las condiciones de operación de los sistemas de movilidad enfatizando en el funcionamiento de las carreteras sus condiciones físicas y flujos que soporta, considerando que el eje del desarrollo del corredor está ligado al funcionamiento de sus ejes carreteros.

CARRETERAS

La estructura que soporta los flujos vehiculares en el corredor está compuesta de las siguientes carreteras:

- a) Carretera de cuota Tijuana-Ensenada.
- b) Carretera libre Tijuana-Ensenada.
- c) Carretera libre Tijuana-Rosarito.
- d) Corredor Tijuana-Rosarito 2000.
- e) Carretera El Zarco-Valle de Guadalupe.
- f) Bulevares urbanos: Benito Juárez en Rosarito, Reforma en Ensenada.
- g) Carretera Transpeninsular.
- h) Carretera a la Bufadora.

Para efectos de análisis se presenta la descripción de las dos carreteras principales de la estructura regional: Tijuana-Ensenada de cuota y Tijuana-Ensenada libre.

Carretera de cuota Tijuana-Ensenada

En 2005 la circulación por esta carretera había superado en 12% al registrado en 2003 y seguía ocupando el lugar número 16 a nivel nacional con una proporción muy alta de circulación de automóviles (91.3%), lo cual puede ser un indicador de que esta vía es utilizada más con fines de viajes turístico-recreativo que comerciales. Este año esta carretera ocupó el lugar decimo quinto a nivel nacional en aforo dentro del sistema de carreteras de cuota no concesionadas del país, un lugar arriba de la posición que tenía en 2005. A nivel nacional en 2008 ya no aparece dentro de las autopistas de cuota con mayor aforo vehicular.

En 2013 circularon por la carretera de cuota Tijuana-Ensenada 6,886 vehículos diariamente, de los cuales el 88% fueron automóviles, el 2% autobuses de pasajeros y el restante 10% fueron camiones de carga.

El movimiento vehicular más importante en la carretera escénica se realiza durante los meses de junio, julio y agosto, meses que corresponden con la temporada turística en el estado y el mes con menor movimiento es febrero.

TABLA 2.40.- AFORO EN AUTOPISTAS DE MÉXICO 2013

JERARQUIZACIÓN DE LAS AUTOPISTAS DE CUOTA CON MAYOR AFORO VEHICULAR (Tránsito diario promedio anual)	
	2013
1.- México-Querétaro	44,718
2.- Constituyentes-La Marquesa	40,455
3.- México-Puebla	38,747
4.- México -Cuernavaca	33,747
5.- México -Pachuca	33,514
6.-Peñon-Texcoco	30,315
7.- Guadalajara-Zapotlanejo	29,583
8.- Puebla-Acatzingo	26,346
9.- Cd. Mendoza-Córdoba	22,712
10.- Querétaro-Irapuato	20,520
11.- Ecatepec-Pirámides	15,827
12.-Cardel-Veracruz	14,722
13.- Acatzingo-Ciudad Mendoza	12,448
14.- Puerto México-La Carbonera	10,951
15.-Tijuana-Ensenada	10,136
16.- Chamapa-Lechería	286

Para 2009, el mayor aforo se registró en la caseta de Tijuana con un tránsito diario promedio anual de 11,690 y un crecimiento promedio en el periodo 2001-2009 de 3% mientras que solo 7,330 vehículos transitaron por la caseta de Rosarito con una reducción del 4% en el mismo periodo.

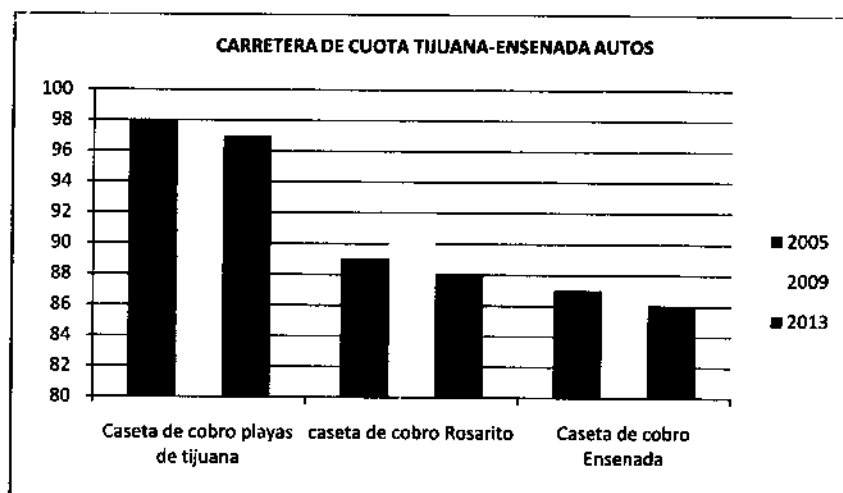
Al analizar el comportamiento de flujos al interior de la Carretera de cuota Tijuana Ensenada, en 2013, el tráfico que se registro en las casetas de cobro fue muy similar entre sí: el de la caseta en Tijuana fue de 6,886 TPDA (transito promedio diario anual), en la de Rosarito fue 3,838 TPDA y el de la caseta que se encuentra en la entrada a Ensenada, en San Miguel, fue de 5,424 TPDA. mostrando con ello la reducción de transito en el periodo 2009-2013.

TABLA 2.41.- TRÁNSITO DIARIO PROMEDIO RED CARRETERA COCOTREN 2005-2013

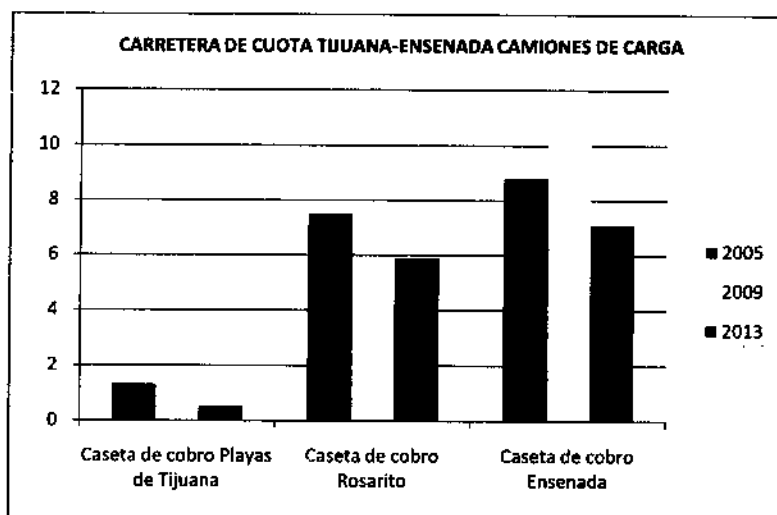
LUGAR	2005	2009	2013
CARRETERA LIBRE TIJUANA- ENSENADA			
Intersección C Tijuana _ San Miguel	30,690	48,208	23,638
Rosarito	23,745	33,654	12,777
Después de Rosarito	11,510	13,716	11,664
T. izq. Autopista	5,110	8,965	5,977
Pob Plaza Santa María	2,817	3,411	1,559
La Misión	2,539	3,263	2,623
T. izq. Col. Gpe.	2,568	3,177	1,802
Entronque San Miguel	2,887	2,849	1,766
El Sauzal	20,576	25,000	21,052
CARRETERA DE CUOTA TIJUANA-SAN MIGUEL (CUOTA)			
Caseta de cobro Playas de Tijuana	13,792	11,690	5,068
Caseta de cobro Rosarito	11,912	7,330	3,838
Caseta de cobro Ensenada	11,792	10,403	5,424

En cuanto a la composición por tipo de vehículo, en 2013 el tramo con mayor circulación de automóviles es el de la caseta de cobro de Tijuana con el 97% del total, quedando estable al registro en 2009 con 97%. En las casetas de Rosarito y Ensenada el porcentaje de automóviles que circula por ellas en 2013 fue de 88% y 86% respectivamente, disminuyendo la proporción que se tenía en 2009, de 92% y 87 %, aunque deja ver una ligera tendencia hacia una mayor circulación de automóviles por la caseta de Rosarito y un mayor flujo de camiones de carga en la caseta de cobro en Ensenada.

Participación por tipo de vehículo carretera de cuota Tijuana-Ensenada.



GRAFICA 2.4. PROPORCIÓN DE AUTOS EN CARRETERA DE CUOTA TIJUANA-ENSENADA.



GRAFICA 2.5. PROPORCIÓN DE CAMIONES DE CARGA EN CARRETERA DE CUOTA TIJUANA-ENSENADA.

TABLA 2.42.- CLASIFICACIÓN VEHICULAR EN RED CARRETERA COCOTREN 2001-2009.

TABLA 2.42.- CLASIFICACION VEHICULAR EN RED CARRETERAS LIBRES									
CLASIFICACION VEHICULAR EN PORCIENTO									
2005									
2009									
2013									
CARRETERAS LIBRES									
TIJUANA-ENSENADA									
Intersección C. Tijuana C. San Miguel	76.2	5.3	18.5	81.8	5.0	13.3	88.80	1.20	3.5
Rosarito	75.4	6.4	18.3	80.0	4.6	15.5	88.7	0.3	5.3
Después de Rosarito	77.2	5.3	17.5	80.0	4.6	15.4	90.9	0.3	2.5
T. izq. Autopista	80.3	3.3	16.4	88.9	2.0	9.1	86.1	1.0	3.7
Pob Plaza Santa María	83.1	3.0	13.9	88.1	2.2	9.7	86.2	0.5	3.6
La Misión	80.3	3.4	16.3	86.8	2.7	10.5	83.5	2.9	4.3
T. izq. Col. Gpe.	85.5	2.6	11.9	87.6	1.8	10.6	81.6	2.9	6.3
Entronque San Miguel	85.1	4.2	10.7	86.1	2.8	11.1	80.7	2.9	6.0
El Sauzal	83.6	2.0	14.5	79.5	2.9	17.7	88.3	1.9	4.5
TFCATE-EL SAUZAL									
Antes de El Sauzal	85.6	1.7	12.7	82.3	2.7	15.0	88.3	1.9	4.5
ENSENADA-EL CHINERO									
Ensenada	82.9	3.4	13.7	85.7	2.2	12.1	66.0	4.1	7.7
ENSENADA-LAZARO CARDENAS									
Ensenada	79.8	4.0	16.2	83.7	3.7	12.7	85.9	0.3	3.9
Aeropuerto	83.8	3.9	12.4	80.4	5.3	14.4	76.3	2.3	6.2
La Bufadora	83.3	3.8	13.0	80.6	4.1	15.3	79.5	1.0	6.3
CARRETERA DE CUOTA									
TIJUANA-SANMIGUEL (CUOTA)									
Caseta de cobro Playas de Rosarito	98.0	1.0	1.0	97.4	1.1	1.5	97.1	0.7	0.5
Caseta de cobro Rosarito	89.0	2.0	9.0	91.9	2.7	5.4	88.0	2.6	5.9
Caseta de cobro Ensenada	87.0	2.0	11.0	87.1	2.3	10.6	86.0	2.2	7.1

Carretera libre Tijuana-Ensenada

En 2013, los mayores volúmenes de tránsito diario promedio anual (TDPA) se tienen en la Carretera libre Tijuana-Ensenada principalmente antes de su intersección con la carretera de cuota Tijuana-San Miguel (23,638), en el extremo sur de la ciudad de Rosarito (12,777); así como al pasar El Sauzal (21,052).

A esta carretera, a la altura del poblado de Popotla, se integra el Corredor Tijuana-Rosarito. Esta carretera en 2009 registro en la intersección con la carretera Tijuana-Ensenada un aforo máximo diario de más de 8,800 vehículos en ambos sentidos. Otro punto receptor de tráfico es San Miguel,

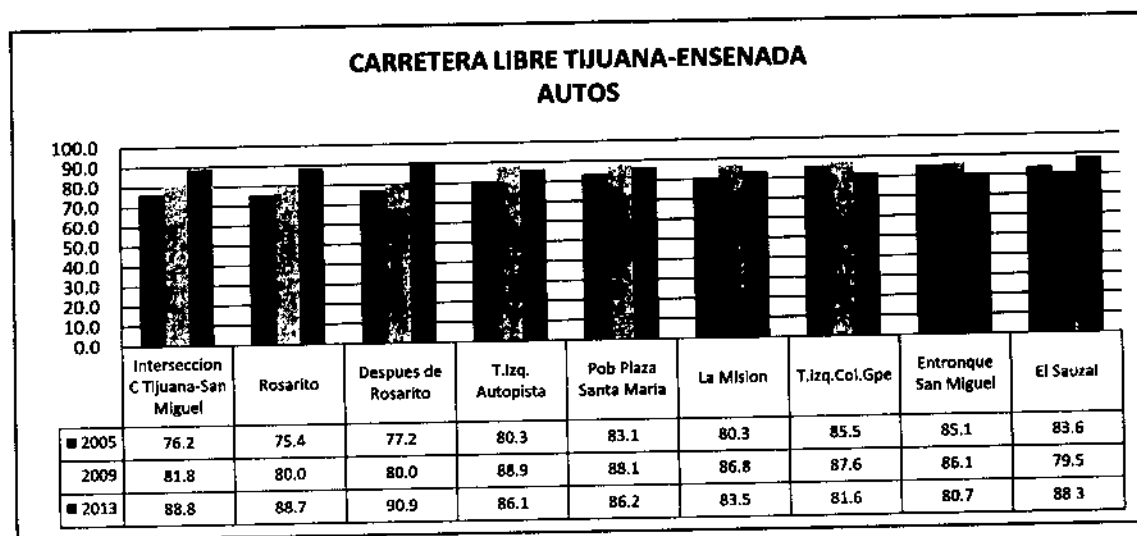
antes de llegar al poblado El Sauzal, al cual se integra la carretera Tecate-El Sauzal. La circulación de esta carretera al integrarse a la carretera Tijuana-Ensenada fue de 7,168 vehículos en 2009.

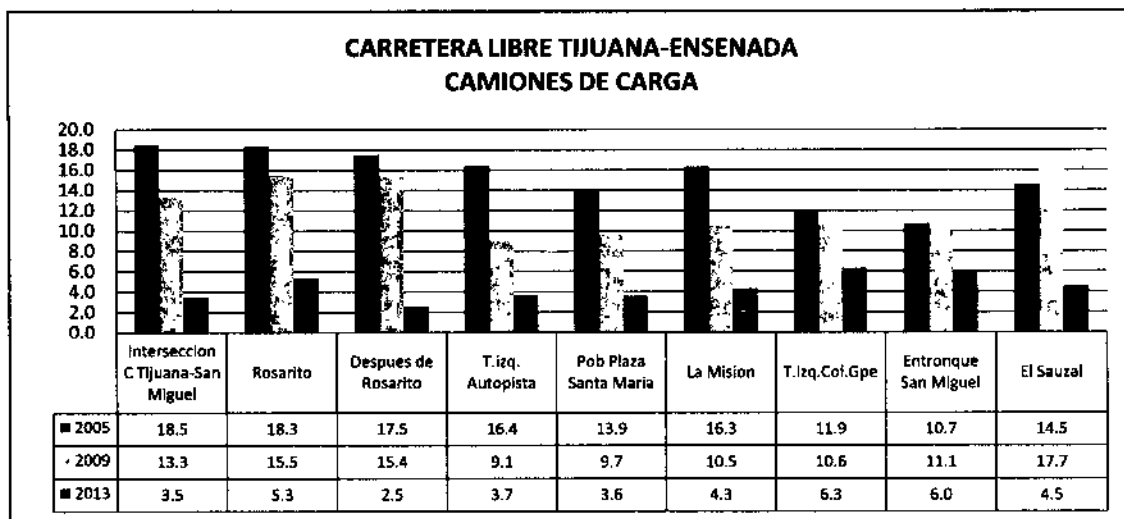
En cuanto a su variación, el mayor crecimiento en el periodo 2001-2009 se dio a la salida de la cd. de Playas de Rosarito, hasta antes del Km. 46; este tramo paso de tener una circulación de 4,483 vehículos en 2001 a 5,100 en 2005 y 8,965 en 2009, es decir un crecimiento anual de 9%. Otros tramos con crecimiento similar se tuvieron desde la salida de Tijuana hasta su intersección con la carretera de cuota Tijuana-San Miguel (8%) y en el extremo sur de la ciudad de Rosarito (7%).

Para mejorar la infraestructura en este periodo se amplió la carretera libre en el Tramo Tijuana Rosarito; también se mejoro y modernizó un tramo de la carretera entre Puerto Nuevo y El Descanso.

En cuanto a la composición vehicular, en el periodo 2005-2008 aumentó la proporción de automóviles respecto de los otros tipos de vehículos que transitaron la carretera libre Tijuana Ensenada, con la excepción del tramo San Miguel El Sauzal. Este cambio fue significativo desde la salida de la cd. de Rosarito, hasta antes del Km. 46 que pasó de estar compuesto en 80.3% por automóviles en 2005 a 88.9% en 2009.

El tramo carretero San Miguel-El Sauzal, disminuyo la proporción de camiones que lo transita ya que pasó de ser el 17.7% del total en 2009 al 8.40% en 2013.





GRAFICA 2.6. PARTICIPACIÓN POR TIPO DE VEHÍCULO CARRETERA LIBRE TIJUANA ENSENADA.

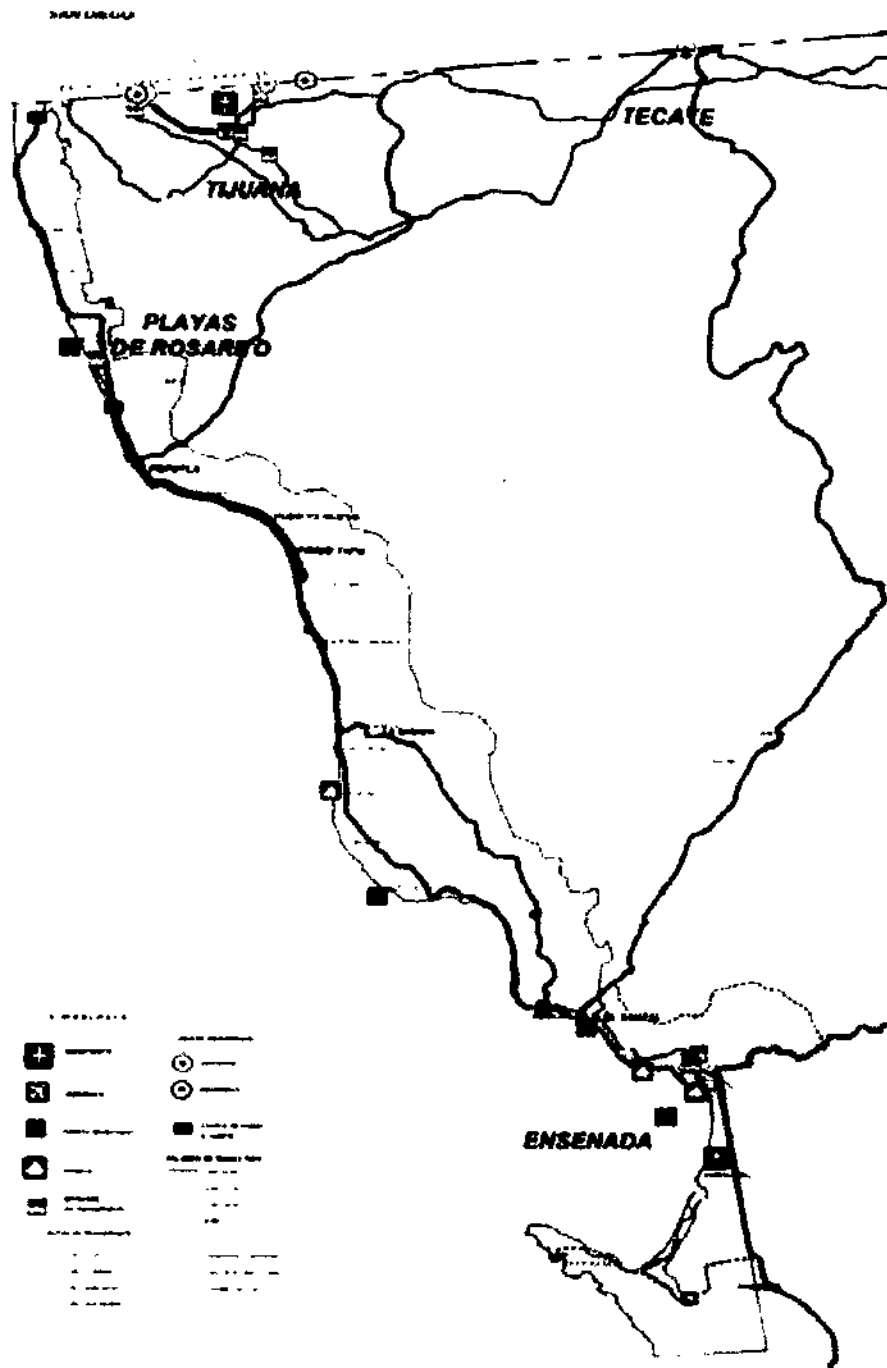


FIGURA 2.16. ESTRUCTURA CARRETERA COCOTREN.

Calidad de las carreteras y problemas inherentes a la estructura vial de los centros de población.

Una condición importante para la funcionalidad de las carreteras es la calidad de su superficie de rodamiento y las características de su diseño y equipamiento. En este apartado se hace una revisión de las condiciones físicas de las carreteras libre y de cuota tomando en consideración las condiciones físicas observables durante el manejo. Los problemas observados pueden agruparse por el tipo de carretera.

De cuota:

- a) Irregularidad de la superficie de rodamiento generada por baches, fisuras y desniveles.
- b) Falta de incorporación de carreteras regionales (Corredor Tijuana-Rosarito 2000).

Libre:

- a) Irregularidad de la superficie de rodamiento generada por baches, fisuras y desniveles
- b) Falta de señalamiento vertical y horizontal.
- c) Falta de iluminación.
- d) Entradas y salidas sin señalización ni diseño.
- e) Congestión en tramos dentro de los centros de población.

En el análisis realizado, los tramos con problemas por falta de mantenimiento se concentran al norte del corredor, principalmente entre Tijuana y Rosarito por la carretera de cuota y al sur de Rosarito (entre Popotla y Primo Tapia) por la carretera libre, en donde a pesar de la ampliación realizada en el periodo existen tramos que adolecen de señalización y presentan una superficie de rodamiento muy irregular que sumado a la gran cantidad de entradas y salidas sin normar generan riesgos a la circulación.

Según los problemas mencionados, se clasificó cada tramo carretero de acuerdo a su calidad observada durante los recorridos. La clasificación es cualitativa y se muestra en las siguientes imágenes:

CARRETERA DE CUOTA



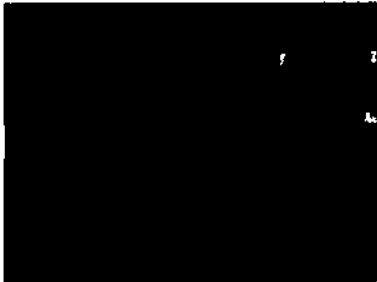
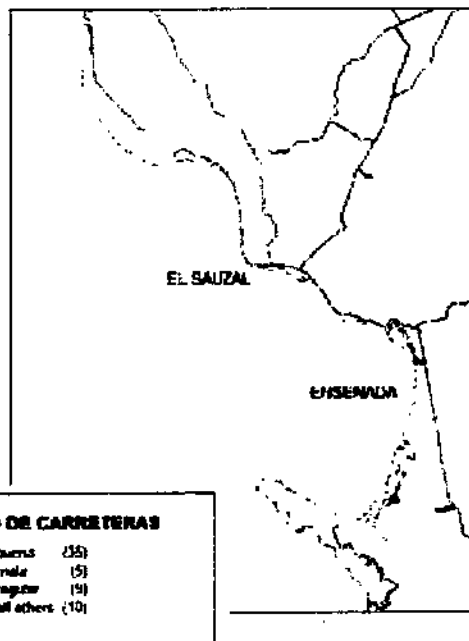
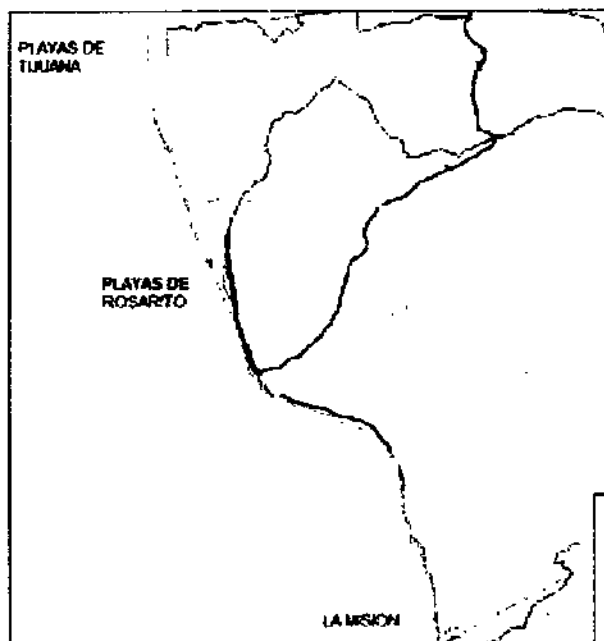
Buenas condiciones



Condiciones regulares



Malas condiciones

CARRETERA LIBRE AMPLIADA**Buenas condiciones****Condiciones regulares****Malas condiciones****CARRETERA LIBRE SIN AMPLIACION****Buenas condiciones****Condiciones regulares****Malas condiciones****CALIDAD DE CARRETERAS**

—	buenas	(35)
- - -	regulares	(5)
...	malas	(14)
	all others	(10)

FIGURA 2.18. CALIDAD SEGÚN TRAMOS CARRETEROS COCOTREN.

Las condiciones actuales de la estructura vial de los centros de población que se liga a los ejes regionales es la siguiente:

- **Tijuana**

En Tijuana, la autopista Tijuana-Ensenada tiene su inicio en el puerto fronterizo Puerta México, aunque los primeros 11 km hasta la caseta de peaje es una carretera urbana (Av. Internacional) que bordea el lindero internacional sobre la franja federal y que se utiliza para ingresar a varias colonias entre ellas a Playas de Tijuana. Solo esta vía y un camino local que conecta con la Col. Lázaro Cárdenas son los únicos accesos a 12 colonias que integran el conjunto urbano Playas de Tijuana. Los desarrollos costeros localizados al sur de Tijuana tienen accesos directos desde la autopista, lo que implica soluciones fuera de normatividad y le restan operatividad y seguridad a esta vía de flujo continuo.

En cuanto a niveles de servicio, la Av. Internacional y los bulevares interiores Paseo Pacífico, Paseo Playas de Tijuana y Paseo Pedregal, su flujo es inestable y las velocidades de maniobra bajas, con resultantes demoras. La autopista después de la caseta de peaje hasta el entronque Rosarito, tiene un alto nivel de servicio, el tráfico fluye libremente sin restricción de maniobras ni demoras. El acceso que comunica la zona con los desarrollos al oriente de la autopista tiene un nivel de servicio muy bajo, muy saturado, la demanda excede la capacidad, la velocidad es variable, presenta retraso considerable.

- **Playas de Rosarito**

Playas de Rosarito registra una situación similar a la de Playas de Tijuana en cuanto a la barrera física que representa la carretera de cuota Tijuana-Ensenada, al segmentar la localidad en dos grandes zonas: la zona oeste de carácter comercial, de servicios y turística (Sectores Centro, Villas del Mar, Machado, PEMEX y Playas de Rosarito) que es la zona más consolidada en términos urbanos, y las zonas habitacionales en consolidación y futuras reservas que se vienen desarrollando en la zona Este y Norte (Sectores Constitución, Guaguatay, Ampliación Constitución, Lucio Blanco, Plan Libertador y Lomas de Rosarito). La comunicación de esta vialidad con la zona urbana de Rosarito se da principalmente a través del puente Machado y otros dos puentes en los extremos del poblado.

Por otro lado, la Carretera Federal No.1 ó carretera Libre a Ensenada (en la zona urbana se convierte en el Blv. Benito Juárez) constituye la vialidad intraurbana más importante de Playas de Rosarito, eje principal de la movilidad urbana. Esto genera severos conflictos viales al incorporarse por esta vialidad no solamente los vehículos en tránsito local, sino también los que se dirigen hacia los desarrollos turísticos del corredor y Ensenada.

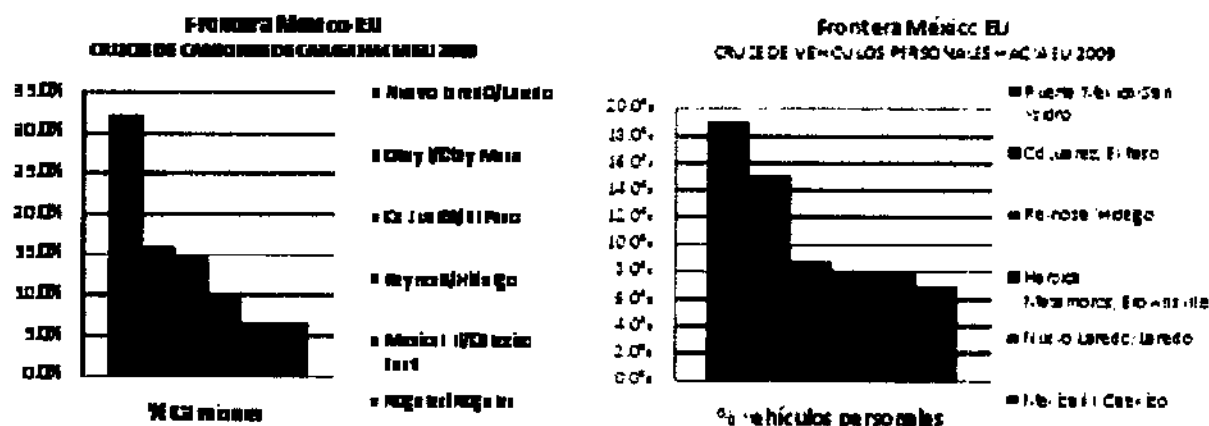
Actualmente está en proceso la ampliación de la Carretera libre Tijuana-Ensenada (a tres carriles por sentido desde el Distribuidor Morelos en Tijuana, hasta el Puente Pemex en Playas de Rosarito).

▪ Ensenada

Los ejes viales principales de la ciudad de Ensenada son la carretera Tijuana Ensenada, la carretera El Sauzal Tecate y la carretera transpeninsular. Estos convergen en la Av. Reforma, la cual da soporte a la estructura vial del centro de población, ya que es el paso obligado para la circulación hacia el sur y hacia el norte tanto del centro de población como del municipio; soportando todo el tránsito de vehículos de carga pesada local y turístico. De ahí la importancia de la conclusión del Libramiento Ensenada que desviaría el tránsito del transporte de carga, y el Blv. Costero que dirigiría el tráfico turístico que se comunica con la lengüeta arenosa y Punta Banda; con estas obras se aligeraría el flujo vial de la Av. Reforma. A finales de diciembre de 2013 un deslave de tierra provocó el derrumbe en un tramo de la carretera escénica en Salsipuedes, interrumpiendo el flujo vehicular de la carretera de cuota, que se desvió hacia la carretera libre y a la carretera Tecate-Ensenada (principalmente el de carga), se encuentra en reparación estimándose su reparación a finales de 2014.

CRUCES FRONTERIZOS

Los cruces fronterizos Puerta México-San Ysidro y Otay I –Otay Mesa son dos de los más dinámicos en la región Frontera Norte. En 2009 el puerto fronterizo de Otay ocupó el segundo lugar en flujo de camiones de carga hacia Estados Unidos con el 15.9 %, solo superado por Nuevo Laredo/Laredo con el 32.2%. En lo que a vehículos se refiere de los 31 puertos fronterizos en la frontera, Puerta México ocupó el primer lugar al cruzar el 19 % de los 70,304,756 de vehículos que ingresaron desde México hacia los Estados Unidos.



GRAFICA 2.7. CRUCES FRONTERIZOS ENTRE MÉXICO Y ESTADOS UNIDOS 2009.

Entre 1995 y 2000 el tráfico de camiones de carga cruzando la frontera norte entre California y Baja California se incrementó en un 54.7% al pasar de 666,866 a 1'031,546 de camiones. De 2001 a 2008 el incremento se redujo, fue de 14.7%, y de 2008-2009 paso de 1,178,954 a 1,026,642 camiones, es decir -12.9%. El Puerto fronterizo Otay, tuvo en los periodos mencionados un comportamiento similar al tener un cambio porcentual entre 1995-2000 de 54.4% de 2001-2008 9.7% y -11.9% de 2008-2009.

Los Puertos fronterizos de Puerta México y Otay concentran la mayor parte de los flujos de vehículos y peatones en los puntos de cruce California Baja California. En 2009, estos dos puntos de entrada concentraron el 65% de los vehículos de pasajeros, Otay registró el 66.7% de los cruces de camiones de carga, y Puerta México y Otay en conjunto representaron el 57.8% de los cruces de peatones.

Un estudio sobre los impactos económicos de los tiempos de espera en la frontera California –Baja California realizado por SANDAG e IVAG en 2006 y 2007¹ respectivamente, estimó que las pérdidas económicas en el condado de San Diego alcanza los 3,320 millones de dólares y 41,678 empleos, por su parte en Baja California las pérdidas estimadas son de 2,200 millones de dólares de los cuales 1.77 afectan a la zona de Tijuana, Tecate, Rosarito Ensenada.

¹ IMPERIAL VALLEY ASSOCIATION OF GOVERNMENTS. REGIONAL COUNCIL . www.co.imperial.ca.us/IVAG/Agendas2008/RCAGENDA022708.pdf

TABLA 2.43. CRUCES POR PUERTOS FRONTERIZOS ENTRE TIJUANA Y SAN DIEGO 1997-2009.

PUERTO FRONTERIZO BC/CA	CAMIONES	AUTOMÓVILES	PEATONES	% CAMIONES	AUTOMÓVILES	% PEATONES
Otay / Otay Mesa	567,715	3,800,936	621,517	68%	14%	4%
Puerta México / San Ysidro		13,213,420	7,046,923	0%	49%	40%
BAJA CALIFORNIA 1997	837,448	26,860,599	17,536,073			
Otay / Otay Mesa	606,384	4,326,786	619,158	70%	15%	3%
Puerta México / San Ysidro		14,474,686	6,909,382	0%	50%	39%
BAJA CALIFORNIA 1998	865,569	29,124,779	17,757,504			
Otay / Otay Mesa	646,587	4,480,026	684,047	67%	15%	4%
Puerta México / San Ysidro		15,269,561	7,558,174	0%	50%	41%
BAJA CALIFORNIA 1999	969,697	30,616,346	18,278,225			
Otay / Otay Mesa	688,340	4,845,348	648,756	67%	16%	3%
Puerta México / San Ysidro		15,237,428	7,542,450	0%	49	41%
BAJA CALIFORNIA 2000	1,031,546	31,148,705	18,596,679			
Otay / Otay Mesa	708,446	3,956,842	1,002,971	69%	13%	5%
Puerta México / San Ysidro		15,001,616	11,453,946	0%	50%	53%
BAJA CALIFORNIA 2001	1,027,815	30,160,277	21,699,797			
Otay / Otay Mesa	731,291	4,140,610	1,684,117	69%	13%	9%
Puerta México / San Ysidro		16,441,766	7903,483	0%	51%	42%
BAJA CALIFORNIA 2002	1,067,411	31,945,973	18,628,200			
Otay / Otay Mesa	697,152	4,912,899	1,467,171	68%	15%	8%
Puerta México / San Ysidro		17,408,481	8,302,110	0%	53%	46%
BAJA CALIFORNIA 2003	1,019,908	32,674,582	18,193,283			
Otay / Otay Mesa	726,164	6,193,568	1,519,627	65%	18%	8%
Puerta México / San Ysidro		17,621,030	9,457,600	0%	51%	52%
BAJA CALIFORNIA 2004	1,110,758	34,553,627	18,197,094			
Otay / Otay Mesa	730,253	6,672,994	1,496,196	65%	19%	9%
Puerta México / San Ysidro		17,208,106	8,156,350	0%	49%	50%
BAJA CALIFORNIA 2005	1,122,784	35,146,154	16,462,335			
Otay / Otay Mesa	749,472	5,661,794	1,385,134	66%	17%	9%
Puerta México / San Ysidro		17,135,163	7,811,614	0%	50%	50%
BAJA CALIFORNIA 2006	1,131,483	34,285,607	15,517,700			
Otay / Otay Mesa	738,765	4,616,308	1,410,927	65%	15%	9%
Puerta México / San Ysidro		15,696,262	7,756,569	0%	51%	47%
BAJA CALIFORNIA 2007	1,139,911	30,897,447	16,553,220			
Otay / Otay Mesa	776,972	4,750,683	1,740,454	66%	17%	12%
Puerta México / San Ysidro		13,672,329	7,289,862	0%	48%	48%
BAJA CALIFORNIA 2008	1,178,954	28,308,158	15,064,492			
Otay / Otay Mesa	684,425	4,106,276	1,979,982	67%	15%	14%
Puerta México / San Ysidro		13,354,887	6,188,126		50%	44%
BAJA CALIFORNIA 2009	1,026,642	26,536,413	14,124,387			

SOURCE: U.S. Department Transportation, Research and Innovative Technology Administration, Bureau of Transportation Statistics, Border Crossing/Entry Data; based on data from U.S. Department of Homeland Security, Customs and Border Protection, OMR data base.
http://www.transtats.bts.gov/BorderCrossing.aspx?sel_Fields=Personal_Vehicles

El mejoramiento y ampliación de cruces fronterizos forma parte de los proyectos estratégicos en el Estado. Para Tijuana el Proyecto Integral del Cruce Fronterizo El Chaparral- Puerta México- Puerta México Este, mismo que considera la construcción, modernización y adecuación de las instalaciones en dirección norte-sur; la instalación de 33 puertas hacia el norte con doble caseta de inspección que reducirá hasta en un 40% los tiempos de espera, así como 22 puertas de acceso hacia Tijuana que se encuentran en operación, un nuevo acceso peatonal ampliando al 100% la capacidad de entrada a San Isidro y carriles adicionales SENTRI para autos y peatones. Se estima que al 2030 cruzarán 25'000,000 de vehículos ligeros por éste puerto (un 47% de aumento y 12'000,000 de peatones).

En el Cruce Fronterizo Otay I el concepto del proyecto consiste en la modernización del cruce de importación y su conexión con el Blv. Bellas Artes; incluirá mas carriles turísticos de entrada a E.U.A. con doble caseta de inspección así como carriles adicionales SENTRI; adecuación a los accesos peatonales y de transporte público mediante la construcción de una zona de ascenso y descenso de pasajeros y una mejor conexión con vialidades regionales y de la ciudad. Se estima que para el 2030 los cruces comerciales en esta garita alcancen los 900,000 anuales (23% más de los cruces actuales), los vehículos ligeros los 12,000,000 y 2,200,000 de peatones.

Adicionalmente, se construirá un nuevo Cruce Fronterizo Turístico y Comercial Otay II que contará con 20 carriles hacia EUA y 12 hacia México para vehículos ligeros; así como 8 hacia EU y 4 hacia México para tránsito de carga. Con una inversión total de 1,700 mdp incluye la construcción de nodos y vialidades de acceso al cruce Blv. Internacional Otay II y Blv. Las Torres. El proyecto se concluirá en el 2014 y se estiman 600,000 camiones de carga, 7,000,000 de vehículos ligeros y 1,300,000 de cruces de peatones anuales harán uso de este cruce fronterizo en el 2030.

TRANSPORTE PÚBLICO

En Tijuana en la delegación de Playas el sistema de transporte se compone de autobuses, vagonetas y taxis. Todas las rutas con destino a las Secciones de Playas de Tijuana y colonias populares tienen su punto de ascenso y descenso en la Zona Centro de la ciudad (PUUCP Tijuana 2008-2030). Existen 5 Bases de transporte masivo, Costa Azul, Lázaro Cárdenas, Los Laureles, Los Altos, El Porvenir.

Una terminal de transportes de la línea Azul y Blanco se ubica en la colonia Albatros y la terminal de taxis Amarillo y Crema en la Sección Costa Azul.

Las zonas atendidas por el transporte público comprende la totalidad de las secciones del desarrollo urbano de Playas de Tijuana sobre los tres bulevares paralelos principales: Blv. Playas de Tijuana, Blv. Ensenada y Blv. Pedregal cubriéndolas de manera amplia de norte a sur. Las colonias populares alojadas en los cañones cuentan con servicio sobre la ruta principal.

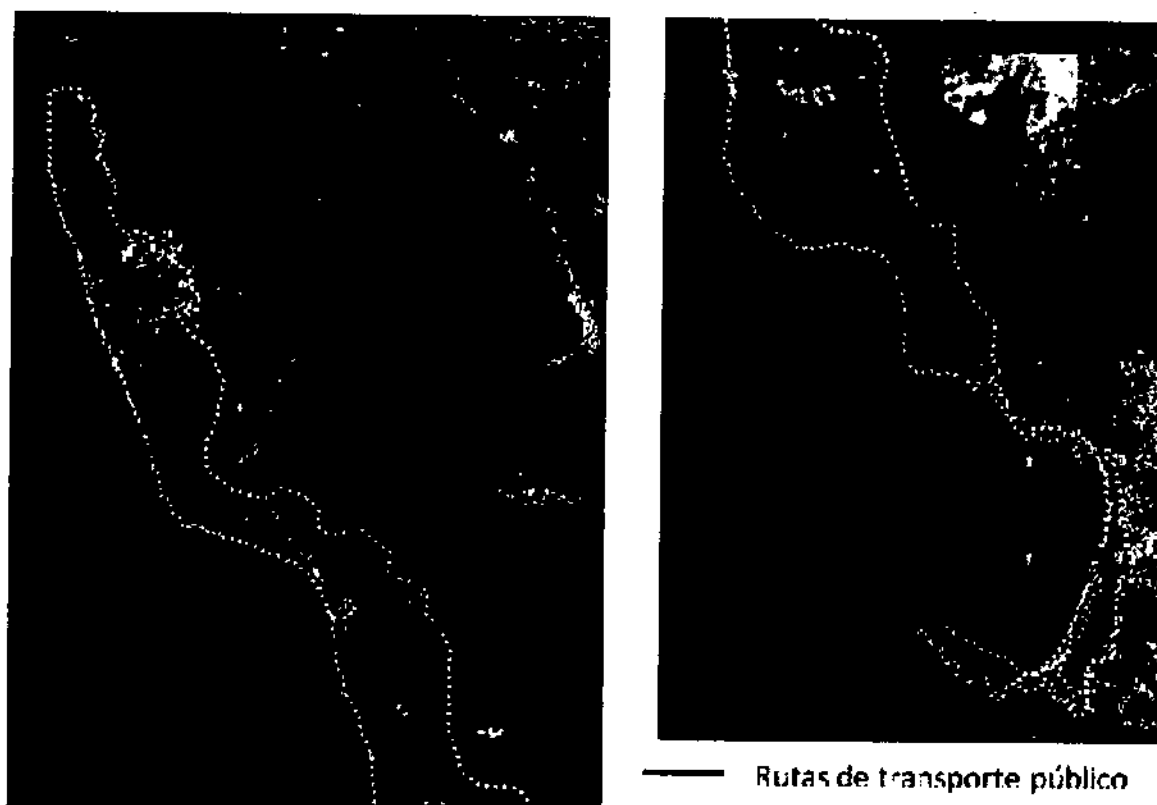


FIGURA 2.19. RUTAS DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANAS Y SUBURBANAS EN EL COCOTREN.

El centro de población de Rosarito cuenta con una terminal de autobuses con al menos 2 líneas de autobuses: ABC con destinos a Ensenada, Mexicali, San Quintín, y la Paz; y SUBURBAJA con itinerario Rosarito – Tijuana – Rosarito (PDUCP Playas de Rosarito 2007-2020). Adicionalmente a las que cubren el área urbana, se cuenta con varias rutas transporte público que desde Rosarito dan servicio las localidades costeras de Primo Tapia y Puerto Nuevo. Lo relevante de este componente son los problemas asociados a la competencia y a las rutas del servicio.

En la Ciudad de Ensenada y localidades periféricas, son 65 rutas las que prestan el servicio de transporte público con una movilidad que al 2006 alcanzaba 114,573 pasajeros². Según el ETURFE los principales corredores de transporte son la Av. Juárez, la Av. Reforma, la calle Sexta, y la Carretera Transpeninsular. Gran parte de estas rutas tienen como punto de ascenso y descenso el Centro de la Ciudad.

En las localidades periféricas del Cocotren en Ensenada, son 8 las rutas de transporte público que las comunican con la ciudad: una ruta en San Miguel, La Misión, El Porvenir y 5 en El Sauzal.

² Estudio del Transporte Urbano de Ruta Fija de Ensenada, B. C. (ETURFE) IMIP, Dirección Municipal de Tránsito y Transporte DTT 2007

TRANSPORTE AÉREO

Con información de la SCT en el estado se registran 4 aeropuertos, 3 de ellos internacionales (Tijuana, Mexicali y San Felipe) y 1 nacional (Ensenada).³

El aeropuerto internacional Abelardo L. Rodríguez se localiza en la ciudad de Tijuana, es administrado por Grupo Aeroportuario del Pacífico y presta servicio a los municipios de Tijuana, Playas de Rosarito, Tecate y Ensenada, (incluye atención a pasajeros internacionales). Se considera un aeropuerto metropolitano tipo frontera y es el quinto aeropuerto más importante del país después de los de Cd. de México, Cancún, Guadalajara y Monterrey⁴. Su proximidad con San Diego, le permite atender las necesidades de tráfico aéreo del sur de California.

Este aeropuerto recibe más de 35 vuelos diarios, su principal relación aérea es con el centro del país a través de las siguientes aerolíneas: Aerocalafia, Interjet, Aeroméxico, Aeromexico Connect, Volaris y Viva Aerobús. Además, de vuelos de cabotaje, cuenta con algunos vuelos internacionales principalmente de Estados Unidos y también de Shanghai y Tokio, siendo el nexo entre México y el Extremo Oriente.

TABLA 2.44. MOVIMIENTO DE PASAJEROS EN EL AEROPUERTO DE TIJUANA 2010-2013.

PASAJEROS	2010	2011	2012	2013	%VAR 2013- 2012	%VAR 2013- 2010
NACIONALES	3,609,040	3,466,539	3,730,368	4,234,470	13.5%	17.3%
INTERNACIONALES	27,731	21,799	20,560	20,765	1.0%	-25.1%
TOTAL	3,636,771	3,488,338	3,750,928	4,255,235	13.4%	17.0%

Fuente: SCT, SST, DGAC, DDE. Cifras proporcionadas por los grupos aeroportuarios.

Nota: No se están contabilizando pasajeros en tránsito ni en aviación general.

Durante 2013 se registraron un total de 4.23 millones de pasajeros nacionales y más de 20 mil internacionales. En comparación con 2012, el tráfico de pasajeros nacionales tuvo un aumento de 17% y los internacionales un 1%.

Cuenta con una superficie de 446.8 hectáreas, una pista y dos rodajes. Para el periodo 2014-2015 el proyecto más relevante es la construcción de la terminal aeroportuaria binacional que conectará a Tijuana con Otay Mesa, en San Diego, California⁵. La obra principal consiste en un puente peatonal elevado y cerrado de aprox. 175 m que cruzará hasta el lado estadounidense, donde se erigirá un edificio terminal. Las autoridades de migración americana CBP, facilitarán a los pasajeros con boleto de avión el trayecto entre el aeropuerto internacional de Tijuana y San Diego Ca., a través del puente

³ El aeropuerto de Ensenada, B.C. en El Diario Oficial manifiesta que es un Aeropuerto Nacional. Sin embargo, en este se realizan Operaciones de Aviación General Internacional más no Comercial, dado que cuenta con autorización para recibir aeronaves extranjeras.

⁴ <http://www.aeropuertosmexico.com/content/view/full/279/379/>

⁵ <http://www.aeropuertosgap.com.mx/es/2012-03-03-14-19-05.html>

peatonal⁶. La obra dió inicio a fines de 2013, se programa se concluya en 2014 e inicie operaciones en 2015. Una vez concluida, se espera aumentará el número de usuarios un millón de pasajeros anuales más.

En Ensenada las instalaciones se encuentran en la Base Aérea Militar El Ciprés, los vuelos no son constantes y el servicio al público es limitado; para trasladarse por vía aérea la población de Ensenada debe utilizar el Aeropuerto de Tijuana; solo se cuenta en Ensenada con una pista de aterrizaje de tipo privado en Punta Banda. El Plan Estatal de Desarrollo 2014 – 2019 contempla la modernización del aeropuerto de Ensenada de acuerdo al Plan Nacional de Infraestructura ya que este aeropuerto civil resultará ser de alto impacto para las actividades turístico-económicas de la región.

Se tiene en proyecto la construcción de un aeródromo de carga en la meseta de El Tigre con estudios de factibilidad y concesión de la Secretaría de Comunicaciones y Transporte.

PUERTOS

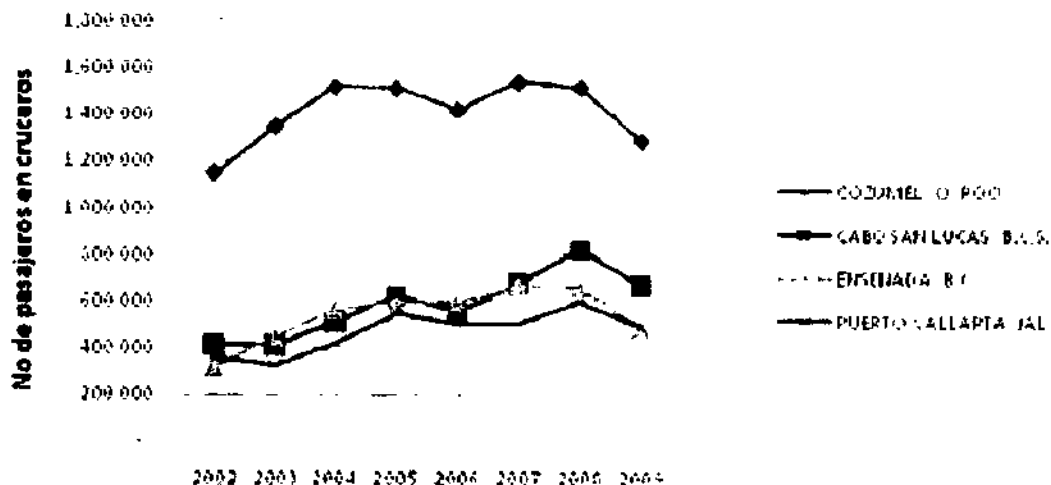
El Puerto de Ensenada es el único puerto activo de altura en Baja California. Su vocación es múltiple, en el se realiza la actividad industrial de movimiento de contenedores y carga general, pesca comercial, cruceros, marinas, pesca deportiva y otras actividades turísticas; además de astilleros especializados, y manejo de graneles minerales, entre otros.

El Puerto de Ensenada registra un flujo importante de embarcaciones comerciales y turísticas. En lo que a actividad turística se refiere es el tercero más importante a nivel nacional en arribo de cruceros turísticos, solo precedido por Cozumel y Cabo San Lucas (www.sct.gob.mx. 2009). A nivel nacional participa con el 8.9% de los pasajeros y con el 18.7% en los puertos del Pacífico.

Los cruceros que arriban a Ensenada provienen principalmente de los puertos de Los Angeles y Long Beach, así como algunos de reposicionamiento de Alaska y Hawai.

El comportamiento del movimiento tanto de pasajeros como de arribo de cruceros en el puerto de Ensenada ha sido muy similar al del resto del país. En el periodo 1995-2000 Ensenada tuvo un crecimiento promedio de 3.6% al pasar de 281,668 a 336,593 pasajeros. De 2000 a 2005 el arribo de pasajeros llegó a 592,981 con un crecimiento de 12%. Pero a partir de 2007 se han presentado tasas de crecimiento negativas especialmente Ensenada con -14.7%, Cozumel con -5.5% y Cabo San Lucas con -0.6%. La caída en el número pasajeros se explica por el impacto de la crisis económica en los viajes a nivel mundial, ya que arribaron menos cruceros.

⁶ Plan Estatal de Desarrollo 2014-2019 publicado p.o. 30 marzo 2014

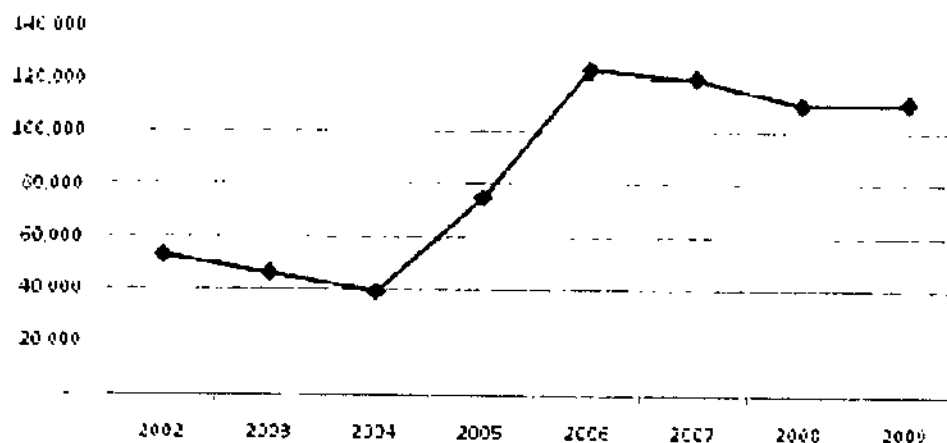


GRAFICA 2.8. MOVIMIENTO DE PASAJEROS EN CRUCEROS SEGÚN PUERTOS PRINCIPALES DE MÉXICO 2002-2009

La zona de influencia o "hinterland" del Puerto de Ensenada, comprende, en México, los estados de Baja California, Baja California Sur, Sonora y Chihuahua, mientras que en Estados Unidos impacta el Sur de California y Arizona. Su ubicación en la Cuenca del Pacífico le brinda la oportunidad de estar conectado con 64 puertos de 28 países. Las exportaciones se dirigen principalmente a China, Hong Kong, Corea, Japón, Malasia, Taiwán e Indonesia en Asia; Costa Rica, Honduras y Chile en Centroamérica; Francia, Italia y España en Europa; Marruecos y Argelia en África. Mientras que las importaciones provienen principalmente de los mismos países de Asia; así como Nicaragua en Centroamérica y Nueva Zelanda en Oceanía, entre otros.

En 1990 se inició el movimiento de contenedores por el puerto, sin embargo los cambios en las dimensiones de los buques y las propias características del puerto, generaron un movimiento conservador hasta 2005, año en que se realizaron las obras de dragado que permiten al puerto recibir embarcaciones de hasta quinta generación.

En cuanto al volumen de carga que moviliza ocupa el quinto lugar en los puertos del país después de Manzanillo Col., Lázaro Cárdenas Mich., Veracruz Ver. y Altamira Tamps., con 110,952 contenedores en 2009, aunque solo equivale al 4% del total nacional (www.sct.gob.mx. 2009).



GRAFICA 2.9. MOVIMIENTO DE CONTENEDORES EN EL PUERTO DE ENSENADA 2002-2009.

El Sauzal por su parte, desde su origen fue planeado como puerto pesquero asociado a la industria procesadora de productos del mar. Debido al descenso en la captura, la reducción en la actividad pesquera dio lugar a otras cargas como los gráneles minerales y carga general.

TABLA 2.45. MOVIMIENTO DE CARGA EN TONELADAS EN PUERTOS LIGADOS AL COCOTREN 2008 Y 2009.

COMPARATIVO 2008-2009				
TIPO CARGA/FRANCO	PUERTO	ROSA BLANCA B.C.	REYAL B.C.	PUERTO DE ENSENADA B.C.
GENERAL SUELTA	2006	-	87,223	111,648
	2009	-	66,875	91,409
GENERAL CONTENERIZADA	2008	-	245	861,154
	2009	-	7	811,598
GRANEL AGRICOLA	2008	-	-	440,036
	2009	-	-	447,273
GRANEL MINERAL	2008	-	260,393	1,253,809
	2009	-	263,197	844,621
PETROLEO Y DERIVADOS	2008	2,651,769	967	-
	2009	2,480,114	757	-
OTROS FLUIDOS	2008	-	-	58,677
	2009	-	-	49,280
TOTAL	2008	2,651,769	1,253,809	1,310,361
	2009	2,480,114	844,621	860,889
	% VAR.	-6.43	-32.62	-33.93

El Sauzal es un recinto portuario independiente al de Ensenada, en tanto que se encuentra separado físicamente de este, pero ha sido incorporado a la concesión integral otorgada a favor la empresa Administración Portuaria Integral de Ensenada, S.A. de C.V. (API Ensenada) a cuyo cargo queda la administración de ambos recintos portuarios desde 2007.

En 2007 se habilita el Puerto de Costa Azul, para navegación y cabotaje y un año después la API Ensenada solicita y se le concede la administración del Puerto de Costa Azul, (en lo que se refiere a los frentes de agua) para el desarrollo de servicios portuarios, ya que las áreas de tierra están ocupadas por empresas del sector energético. La actividad que se desarrolla en el recinto portuario Costa Azul es para la carga y descarga de los buques tanques.

El Plan Maestro de Desarrollo Portuario 2006-2011, plantea la ampliación del Puerto de Ensenada para servicios turísticos, manejo de contenedores y materiales pétreos y una reconversión paulatina del puerto para servicios turísticos, apoyándose para ello en el Puerto de El Sauzal y Punta Colonet (propuesto) para servicios comerciales. El desarrollo del Megaproyecto en Punta Colonet se proyecta que integre recinto portuario, recinto fiscalizado, ferrocarril, aeropuerto de carga, infraestructura de regasificación de gas natural, generación de energía eléctrica, desalación de agua, industria, vivienda y equipamiento urbano. El puerto tendrá una capacidad de procesar anualmente dos millones de TEUs.

Ante la necesidad de crear un puerto meramente pesquero y de carga, el proyecto El Sauzal II busca aumentar la capacidad para barcos pesqueros, cabotaje y otras actividades. El desarrollo de la Fase 1 (en la que se invertirá al menos 850 millones de pesos) comprende una instalación multipropósito con servicio público, para carga general, graneles, pesca de altura y potencial para reubicación de astilleros, con el fin de ampliar las operaciones de los ranchos atuneros y actividades relacionadas con la pesca de altura y la reparación de embarcaciones pesqueras. Esta primera fase consiste en un nuevo espigón, ampliación del rompeolas y dragado para obtener un calado de 12 metros, en el canal de navegación y la dársena en un área de 37 hectáreas.

2.8.- IMAGEN URBANA Y PAISAJE

La condición costera del corredor Tijuana-Rosarito-Ensenada le asigna un atributo paisajístico que se aprovecha en la promoción de desarrollos inmobiliarios con frente al mar y en la promoción turística de las ciudades, principalmente de Playas de Rosarito y Ensenada. Otros atributos naturales como arroyos, montañas y valles se han estado aprovechando para promover el ecoturismo y actividades turísticas de carácter rural. Adicionalmente, los centros de población también aportan elementos de imagen urbana que destacan como puntos de referencia e imágenes distintivas de la actividad turística del corredor.

La mezcla de los atributos naturales y los elementos contruidos que se percibe a lo largo de las carreteras representa en primera instancia la atractividad visual que debe explotarse para la promoción del corredor. A lo largo del tiempo, la ocupación en el corredor (regular o irregular), ha adolecido de una reglamentación específica que determine las características de la edificación y su integración con el paisaje natural. Es también parte de la imagen urbana, el estilo arquitectónico que se aprecia, de alguna manera se van identificando características de la región y es conveniente reafirmarlas en la imagen propia del Corredor.

El análisis realizado considera de manera cualitativa la revisión visual de los siguientes elementos del paisaje a lo largo de las carreteras:

Atributos naturales:

- Vistas al mar
- Vistas terrestres
- Vegetación distintiva (natural o inducida)
- Carácter distintivo de la costa: playa arenosa, acantilado
- Arroyos

Elementos contruidos:

- Edificación vertical.
- Remates visuales.
- Calidad de la construcción.
- Hitos y elementos contruidos de identidad.

Como se puede ver en los planos siguientes, los tramos con menos calidad en imagen visual dentro del corredor corresponden a las proximidades de las áreas urbanas de los centros de población y en el cruce por las localidades suburbanas y rurales. La irregularidad en la ocupación de los derechos de vía carreteros y la falta de vigilancia en la disposición de letreros y fachadas son los principales problemas de imagen urbana que se perciben en los tramos urbanos del corredor.

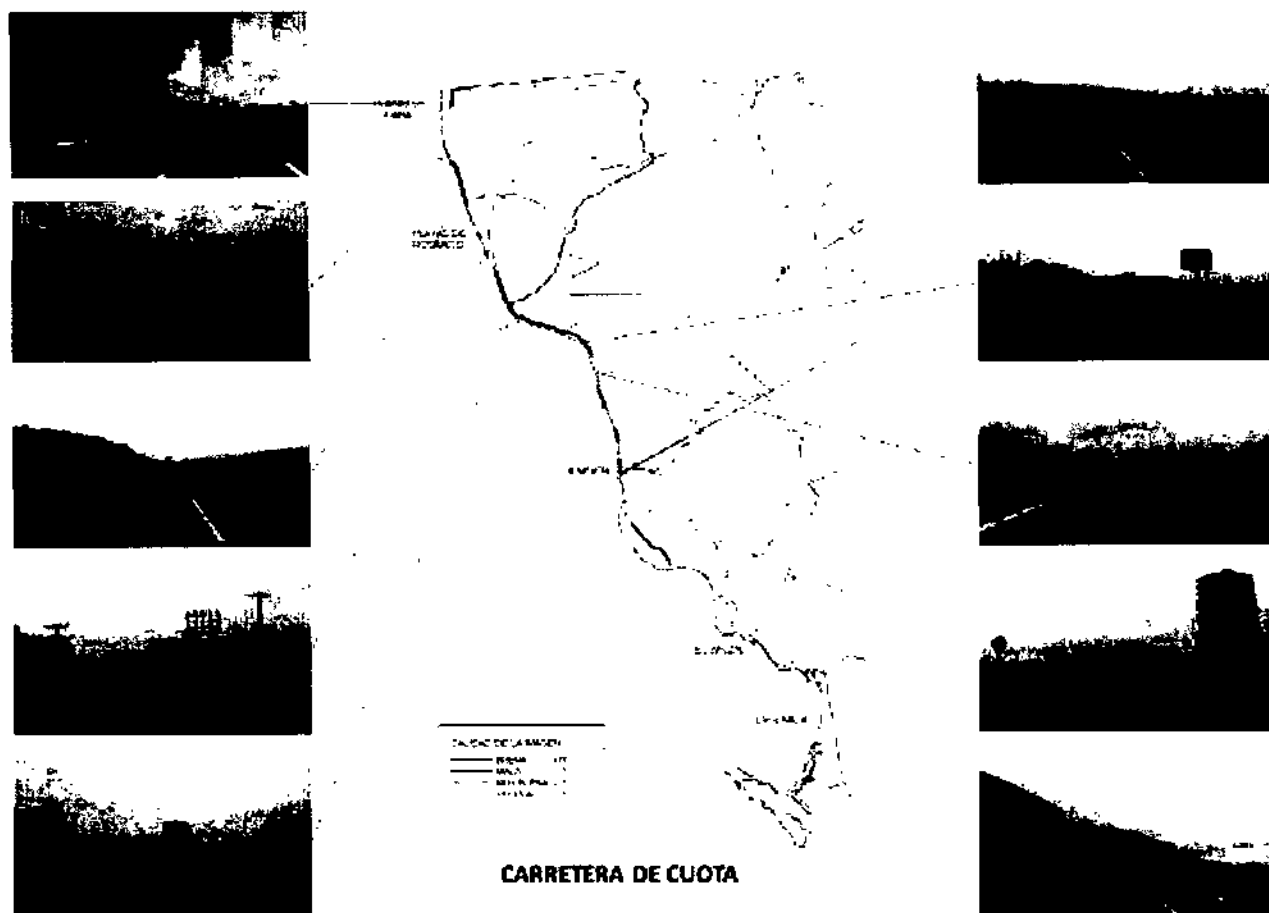
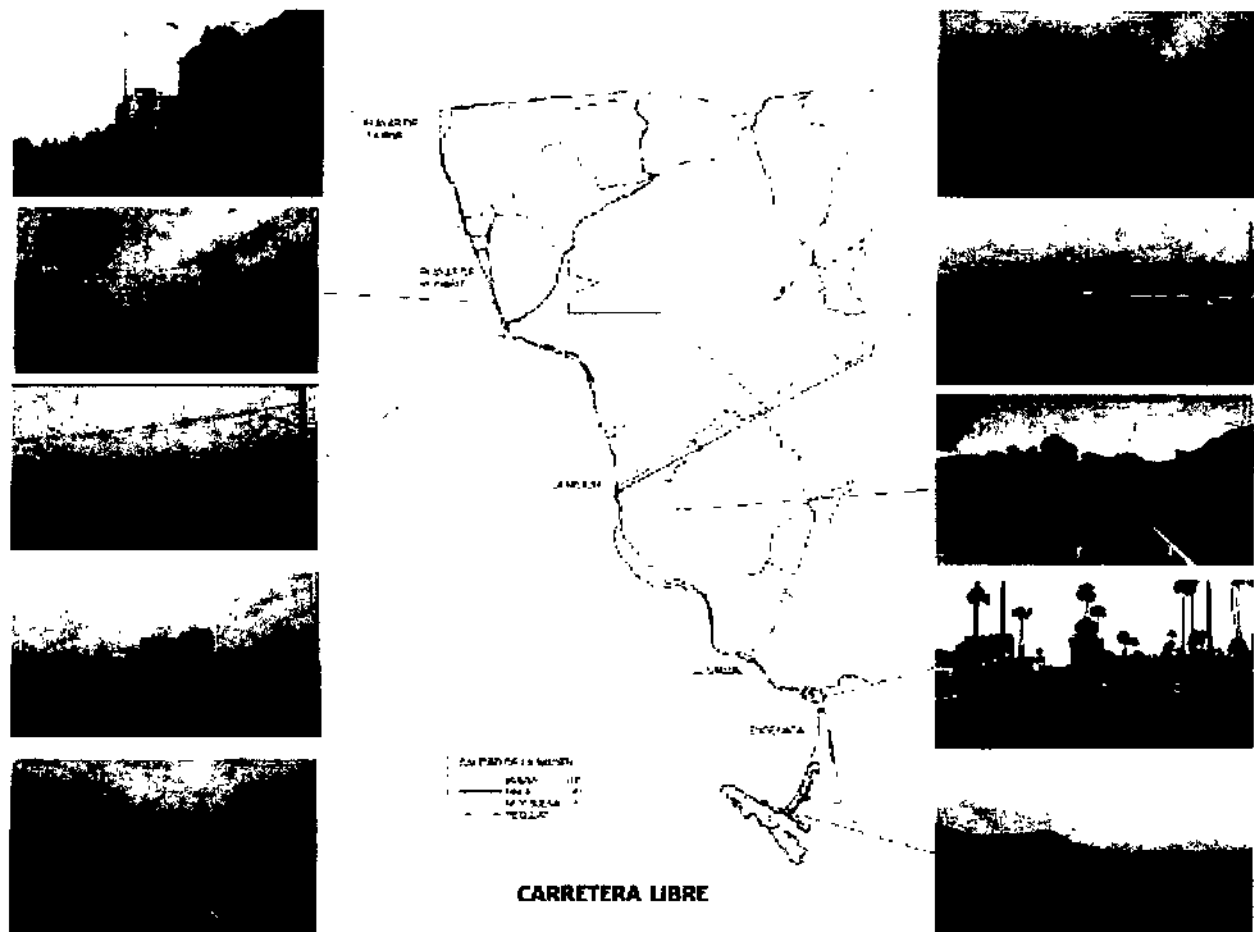


FIGURA 2.20. CALIDAD DE LA IMAGEN DE LA CARRETERA DE CUOTA.



2.9 DINÁMICA DEMOGRÁFICA.

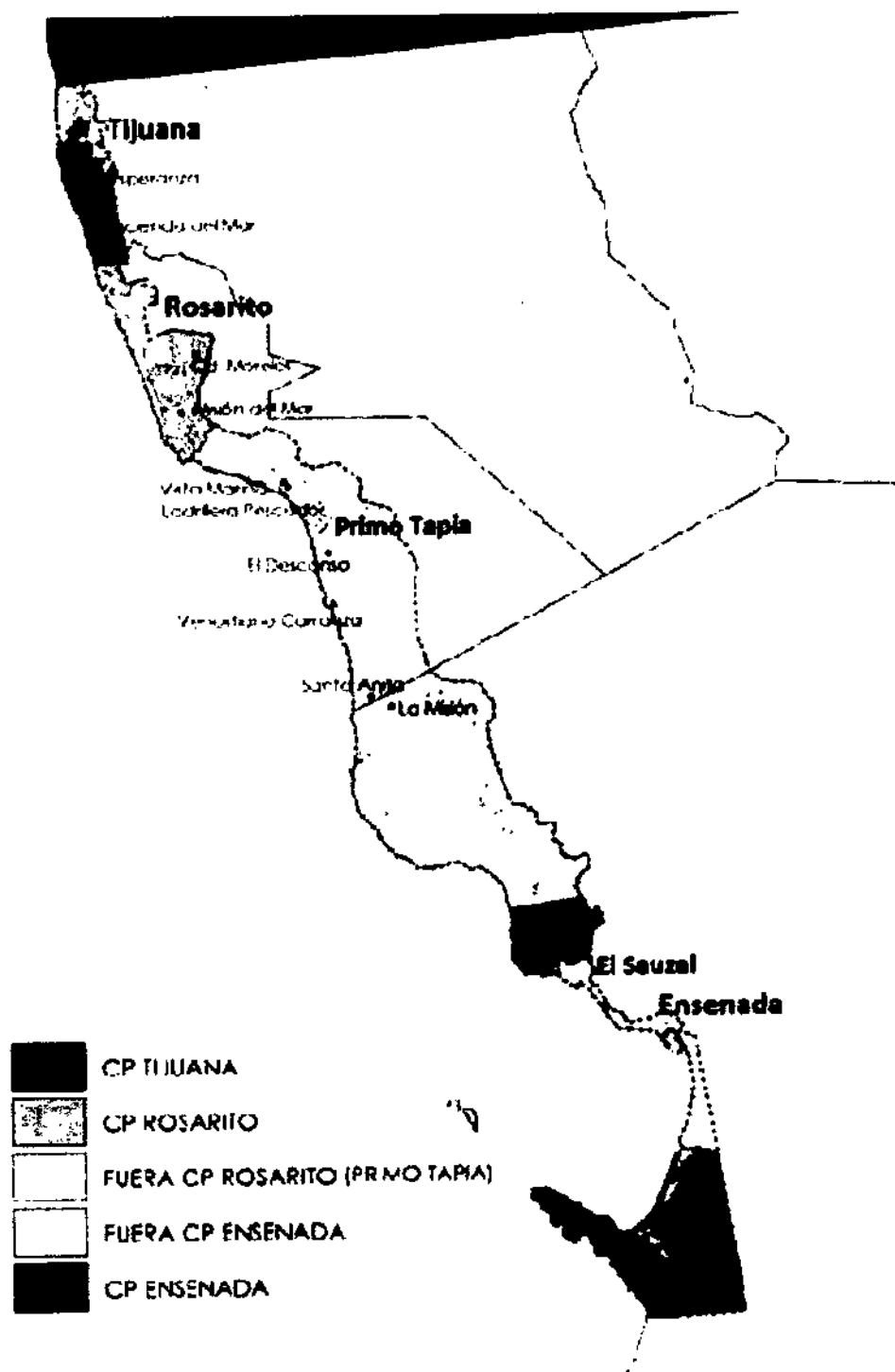
Para describir la dinámica y distribución de la población al interior del COCOTREN se determinaron 5 zonas: CP¹ Tijuana, CP Rosarito, Fuera del CP Rosarito², Fuera del CP Ensenada y CP Ensenada. La información procesada se refiere al período 1990-2010, se analizó la población de 387 localidades y la de 31 Áreas Geoestadísticas Básicas (AGEBs)³ urbanas de Tijuana, 28 de Rosarito, 8 de Primo Tapia, 5 de El Sauzal y 21 de Ensenada.

La población del COCOTREN está asentada en 392 localidades (INEGI 2010); 5 tienen 2,500 habitantes y mas, (Tijuana, Rosarito, Primo Tapia, El Sauzal y Ensenada) con 135,984 y concentran el 87% de la población; 10 localidades tienen entre 2,499 y 500 habitantes con el 6% y con una población menor a 500 habitantes, el resto, es decir el 7%, se encuentra dispersa en 377 localidades.

¹ CP: Centro de población

² Considerando que la población Fuera del CP Rosarito corresponde a la de Primo Tapia creada el 26 de Noviembre de 2010.

³ Una AGEB urbana es un área geográfica ocupada por un conjunto de manzanas (generalmente de 1 a 50) perfectamente delimitadas por calles, avenidas o cualquier otro rasgo de identificación en el terreno, y sólo se asignan a las localidades urbanas es decir es aquella que tiene una población mayor o igual a 2500 habitantes o que es cabecera municipal, Independientemente del número de habitantes. Las AGEBs son construidas con fines operativos censales.



NOTA: CP PRIMO TAPIA SE CREA EL 26 DE NOVIEMBRE DEL 2010.

FIGURA 2.22. ZONAS DEMOGRÁFICAS COCOTREN.

TABLA 2.46. DISTRIBUCIÓN DE LA POBLACIÓN POR LOCALIDADES COCOTREN 2010.

	POBLACIÓN	LOCALIDADES	LOCALIDADES MAYORES DE 2,500 HAB.	LOCALIDADES DE 500 A 2,500 HAB.
COCOTREN	157,102	392	5	10
CP TIJUANA	62,505	57	1	2
CP ROSARITO	41,546	47	1	2
CP PRIMO TAPIA*	11,325	98	1	5
FUERA CP ENSENADA	1,632	37	0	1
CP ENSENADA	40,094	153	2	0

* NOTA: CP PRIMO TAPIA SE CREA EL 26 DE NOVIEMBRE DEL 2010.

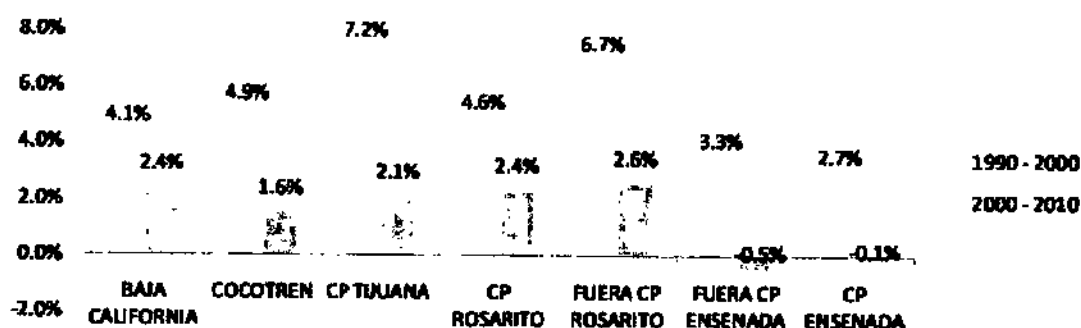
El patrón de crecimiento de la población del COCOTREN ha tenido importantes variaciones durante los períodos estudiados. Así tenemos que mientras que el corredor en su conjunto tuvo un crecimiento medio anual de 4.9% en el período 1990-2000, superior al del estado (4.1%), la tasa de crecimiento del corredor entre 2000 y 2010 descendió a 1.6% contra 2.4% registrada por el estado.

Al interior del COCOTREN durante el período 1990-2000 destaca el crecimiento de la zona CP Tijuana con 7.2%; así como el del CP de Rosarito con 6.7%. EL CP de Ensenada por su parte, registró tasas sustancialmente menores a la de los otros CP e incluso a la del Estado, pasando de 2.7% a -0.1% durante los citados períodos.

TABLA 2.47. TASA MEDIA DE CRECIMIENTO ANUAL 1990-2010.

	1990-2000	2000-2010
BAJA CALIFORNIA	4.1%	2.4%
COCOTREN	4.9%	1.6%
CP TIJUANA	7.2%	2.1%
TIJUANA	6.8%	1.6%
RURAL	60.3%	12.1%
CP ROSARITO	4.6%	2.4%
ROSARITO	4.3%	2.0%
RURAL	10.4%	6.8%
FUERA CP ROSARITO	6.7%	2.6%
PRIMO TAPIA	7.7%	1.4%
RURAL	5.8%	3.7%
FUERA CP ENSENADA	3.3%	-0.5%
RURAL	3.3%	-0.5%
CP ENSENADA	2.7%	-0.1%
ENSENADA Y EL SAUZAL	2.9%	-0.5%
RURAL	0.9%	4.2%

Los mayores crecimientos de 2000 a 2010 a nivel zona se presentan Fuera del CP Rosarito, CP Rosarito y CP Tijuana. Al interior de las zonas destacan las localidades rurales de los CP Tijuana, CP de Rosarito y CP de Ensenada con 12.1%, 6.8% y 4.2% respectivamente. En la última década en todos los casos excepto las localidades rurales del CP Ensenada, se presentan tasas de crecimiento menores a las del periodo 1990-2000.



GRAFICA 2.10. CRECIMIENTO PROMEDIO ANUAL DE LA POBLACIÓN POR ZONA.

DISTRIBUCIÓN PORCENTUAL DE LA POBLACIÓN.

Al analizar la distribución de la población al interior del corredor, se observa una tendencia descendente en el crecimiento de la población de la zona CP Ensenada, la cual en 1990 representaba el 37.3% de la población, en 2000 un 30.1%, hasta llegar a 25.5% en 2010 con 40,094 habitantes. En el otro extremo se encuentra el CP Tijuana, cuya población en 1990 representaba 30.5% del total de habitantes, para el año 2000 contaba 50,643 (37.6%) y para 2010 con 62,505 esta zona representa el 39.8% de la población total del COCOTREN.

TABLA 2.48. DISTRIBUCIÓN PORCENTUAL DE LA POBLACIÓN 1990-2010.

	1990	2000	2010
BAJA CALIFORNIA	100%	100%	100%
COCOTREN EN B.C.	5.0%	5.4%	5.0%
CP TIJUANA	30.5%	37.6%	39.8%
TIJUANA	30.5%	36.6%	36.7%
RURAL	0.02%	1.2%	3.1%
CP ROSARITO	25.2%	24.5%	26.4%
ROSARITO	24.4%	23.1%	24.1%
RURAL	0.8%	1.4%	2.3%
FUERA CP ROSARITO	5.5%	6.5%	7.2%
PRIMO TAPIA	2.5%	3.2%	3.1%
RURAL	3.0%	3.3%	4.1%
FUERA CP ENSENADA	1.5%	1.3%	1.0%
RURAL	1.5%	1.3%	1.0%
CP ENSENADA	37.3%	30.1%	25.5%
ENSENADA Y EL SAUZAL	34.0%	27.9%	22.6%
RURAL	3.3%	2.2%	2.9%

En 20 años el COCOTREN (siguiendo un comportamiento similar al del estado) casi duplica su población pasa de 83,291 a 157,102 habitantes de 1990 a 2010. Al interior del corredor, las zonas CP Tijuana y Fuera CP Rosarito aumentan 2.5 veces su tamaño y el CP Rosarito lo duplicó.

TABLA 2.49. POBLACIÓN 1990-2010.

	1990	2000	2010
BAJA CALIFORNIA	1,660,855	2,487,367	3,155,070
COCOTREN	83,291	134,641	157,102
CP TIJUANA	25,386	50,643	62,505
TIJUANA	25,372	49,077	57,594
RURAL	14	1,566	4,911
CP ROSARITO	21,010	32,927	41,546
ROSARITO	20,308	31,043	37,897
RURAL	702	1,884	3,649
FUERA CP ROSARITO	4,587	8,763	11,325
PRIMO TAPIA	2,056	4,298	4,921
RURAL	2,531	4,465	6,404
FUERA CP ENSENADA	1,249	1,722	1,632
RURAL	1,249	1,722	1,632
CP ENSENADA	31,059	40,586	40,094
ENSENADA Y EL SAUZAL	28,305	37,586	35,572
RURAL	2,754	3,000	4,522

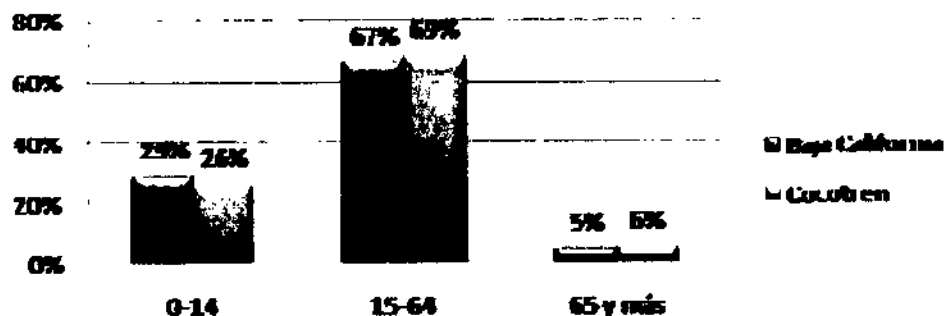
POBLACIÓN POR GRUPOS DE EDAD.

La estructura por edad de la población se ha transformado y se aprecia un descenso constante del peso relativo de la población de 0 a 14 años. El cambio en la estructura de población con predominancia de niños hacia una población joven y en edad laboral ocurrió posiblemente como efecto de la reducción de la fecundidad.



GRAFICA 2.11. DISTRIBUCIÓN PORCENTUAL DE LA POBLACIÓN SEGUN GRANDES GRUPOS DE EDAD 2000-2010.

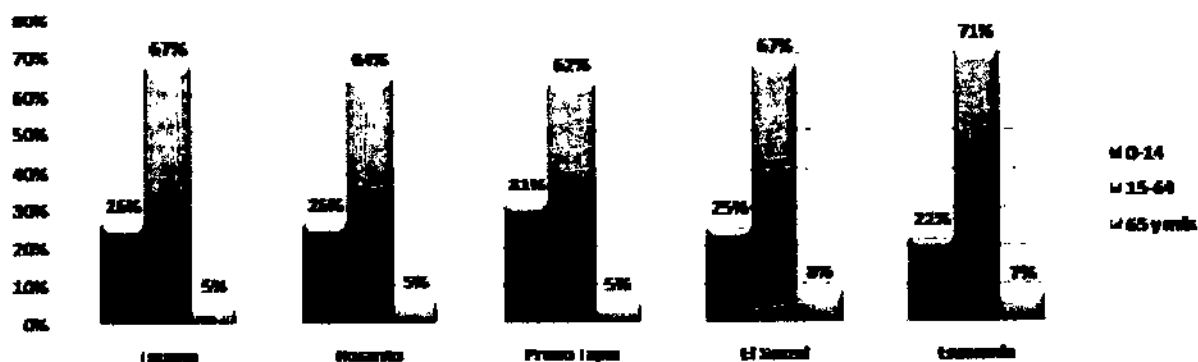
La distribución de la población por grupos de edad observa diferencias en los ámbitos de análisis; mientras que en Baja California el grupo de 0 a 14 años representan el 29% del total de la población, en las localidades urbanas del COCOTREN en promedio es 26%.



**GRAFICA 2.12. DISTRIBUCIÓN DE LA POBLACIÓN
SEGUN GRANDES GRUPOS DE EDAD 2010.**

Destaca el caso del CP Primo Tapia con la mayor participación en este rango de edad (31%), lo que indica que proporcionalmente tendrá una mayor demanda de educación básica, etc.

En el grupo de población entre los 15 y 64 años es decir la población en edades productivas, la proporción más alta la registra Ensenada con 71%, cuatro puntos más que el estado (67%) y dos que el promedio del corredor. Primo Tapia presenta el menor porcentaje de este grupo de edad con 62%. Al analizar el grupo de 65 años y más, la proporción de adultos mayores presenta un ligero aumento; mientras que en Baja California pasó de 3.4 a 3.5 y 4.5% en 1990, 2000 y 2010 respectivamente, en las localidades urbanas del COCOTREN en solo 10 años (2000-2010) pasó de 3.9 a 5.6%.



**GRAFICA 2.13. DISTRIBUCIÓN PORCENTUAL DE LA POBLACIÓN
SEGÚN GRANDES GRUPOS DE EDAD EN LOCALIDADES URBANAS DEL COCOTREN 2010.**

CRECIMIENTO DE LAS PRINCIPALES LOCALIDADES.

A partir de la década de los noventa algunas localidades como Santa Anita, Primo Tapia, Morelos y Tijuana, duplican su población entre 1990 y 2000; en la siguiente década solo Ciudad Morelos logra un incremento de población significativo.

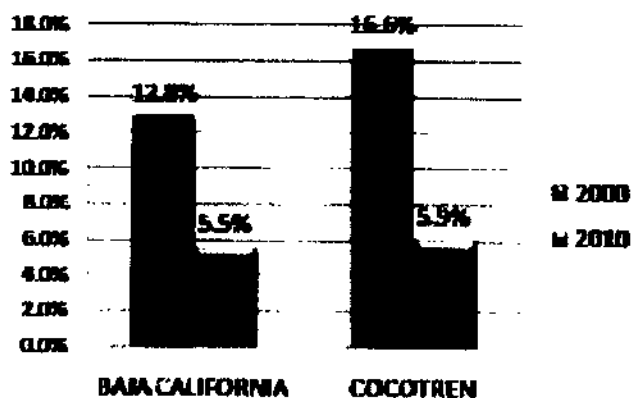
TABLA 2.50. POBLACIÓN DE PRINCIPALES LOCALIDADES 1990-2010.

	CAMBIO					TASA MEDIA DE CRECIMIENTO ANUAL	
	1990	2000	2010	1990-2000	2000-2010	1990-2000	2000-2010
TIJUANA*	25,372	49,077	57,594	93%	17%	6.8%	1.6%
ROSARITO*	20,308	31,043	37,897	53%	22%	4.3%	2.0%
MORELOS	480	968	2,040	102%	111%	7.3%	7.7%
PRIMO TAPIA*	2,056	4,298	4,921	109%	14%	7.7%	1.4%
SANTA ANITA	526	1,108	1,284	111%	16%	7.7%	1.5%
LA MISIÓN	536	968	920	81%	-5%	6.1%	-0.5%
EL SAUZAL*	5,263	6,441	7,200	22%	12%	2.0%	1.1%
ENSENADA*	23,042	30,945	28,372	34%	-8%	3.0%	-0.9%

*Nota: Se refiere a la población de los AGEBS dentro del polígono del COCOTREN.

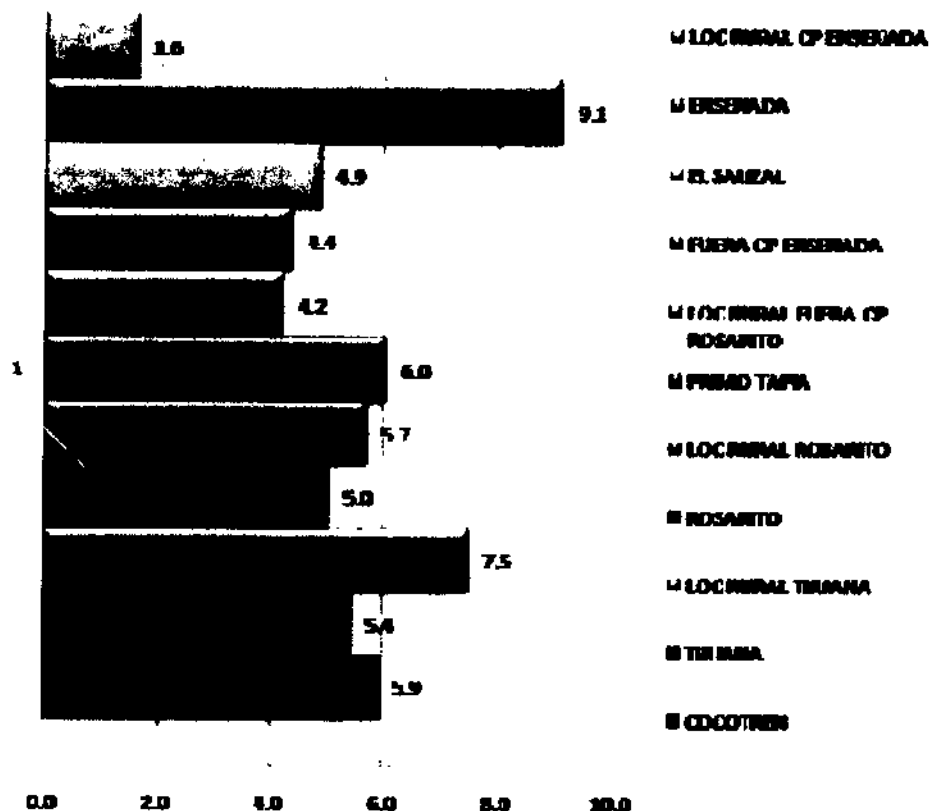
MIGRACIÓN RECIENTE.

El concepto de migración reciente hace referencia a la población que en el momento del censo reside en una entidad que no corresponde con la que tenía cinco años antes. De acuerdo a la información que los censos 2000 y 2010 registran, existe una reducción en el volumen y proporción de los migrantes recientes en el área de estudio. En el 2000 esta población en Baja California fue 257,078 habitantes (12.8%) y en el COCOTREN 17,528 (16.6%), mientras que en el año 2010 en Baja California esa cifra se redujo a 154,029 (5.5%) y en el corredor a 8,273 habitantes, es decir un 5.9% de la población de 5 años y más.



GRAFICA 2.14. DISTRIBUCIÓN PORCENTUAL DE LA POBLACIÓN MAYOR DE 5 AÑOS, CON MENOS DE 5 AÑOS DE RESIDENCIA EN LA ENTIDAD (2010). BAJA CALIFORNIA Y COCOTREN.

Dentro del corredor se observa que los mayores porcentajes de migrantes en orden de tamaño, llegaron a Ensenada con 9.1%, a las localidades rurales del CP Tijuana con 7.5%, CP Primo Tapia y las localidades rurales de Rosarito con 6 y 5.7% respectivamente; es decir en los últimos 5 años se han caracterizado por atraer o ser destino de migrantes; mientras que la menos atractiva con un menor ingreso proporcional de personas son las localidades rurales del CP Ensenada.



GRAFICA 2.15. DISTRIBUCIÓN PORCENTUAL DE LA POBLACIÓN MAYOR DE 5 AÑOS, RESIDENTE FUERA DE LA ENTIDAD EN 2005.

2.10.- EL CORREDOR EN EL CONTEXTO ECONÓMICO ESTATAL

COMPORTAMIENTO DEL PRODUCTO INTERNO BRUTO Y DE LA INVERSIÓN EXTRANJERA

El análisis de la información de los indicadores económicos es con fuentes de censos de INEGI, Estadísticas Básicas de Baja California y Anuarios Estadísticos de Baja California, principalmente en el período 2000-2010, algunas referencias de indicadores más recientes de 2012 o 2013 se presentan como referencias del comportamiento actual de la economía.

La economía de Baja California se encuentra estrechamente vinculada a los principales circuitos del mercado global, los municipios de Tijuana, Playas de Rosarito y Ensenada se encuentran particularmente expuestos al comportamiento de la economía estadounidense con una fuerte relación de interdependencia con el Sur de California, sobre todo en los ramos comerciales, inmobiliarios, turísticos e industriales. En lo interno, se están presentando cambios que apuntan a la necesidad de orientar en un sentido distinto la política económica estatal; el avance de la desgravación arancelaria en el país por ejemplo, está diluyendo las ventajas relativas que en dicha materia originalmente poseían las ciudades fronterizas de la entidad, por tanto, el desempeño competitivo del Estado de Baja California frente a California, es mucho más sensible ante las variaciones de los precios relativos. En el COCOTREN la dinámica del sector inmobiliario se ha visto afectada por una pérdida considerable de sus ventajas comparativas en términos de precios.

Hasta antes de la reciente recesión de Estados Unidos, las autoridades confiaban en que los impactos en México no serían mayores, gracias a los excedentes petroleros, al crecimiento del mercado interno, al avance en la diversificación de las exportaciones y al soporte de las reservas internacionales (Banco de México, 2008); sin embargo, lo que empezó como una crisis de liquidez en Estados Unidos, se transformó en una recesión económica mundial, que impactó desfavorablemente a los principales centros de atracción de inversión externa y turismo; particularmente, a las ciudades con mayor articulación a las redes internacionales de comercio y servicios, entre las que destacan las ciudades fronterizas del norte de México.

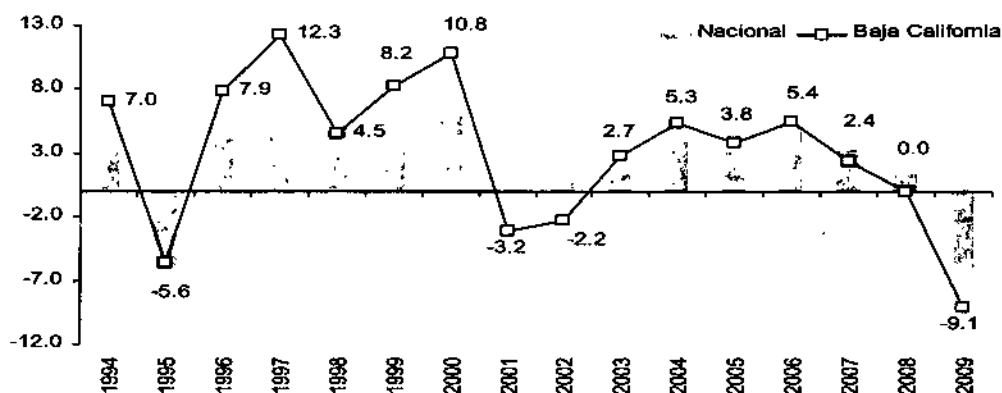
La región del COCOTREN se vio doblemente impactada, por tratarse de una crisis financiera que contrajo de manera significativa la disponibilidad de créditos en el mundo, especialmente la orientada a la inversión inmobiliaria; a los problemas financieros se agrega el clima de inseguridad de la región que hasta ahora es imagen negativa para la actividad turística en el Estado.

De acuerdo a las cifras macroeconómicas disponibles, aún después del período recesivo del 2001-2002, hasta el 2006 la economía de Baja California venía creciendo a tasas ligeramente mayores al promedio del país. Sin embargo, el ritmo de crecimiento ha disminuido paulatinamente desde entonces. Dicho comportamiento es característico de una economía en proceso de recuperación, el cual no terminó de consolidarse. De hecho, a partir del 2006 la economía estatal empieza a desacelerarse nuevamente, hasta que alcanza una tasa de cero en el 2008 (Grafica 2.16.), para

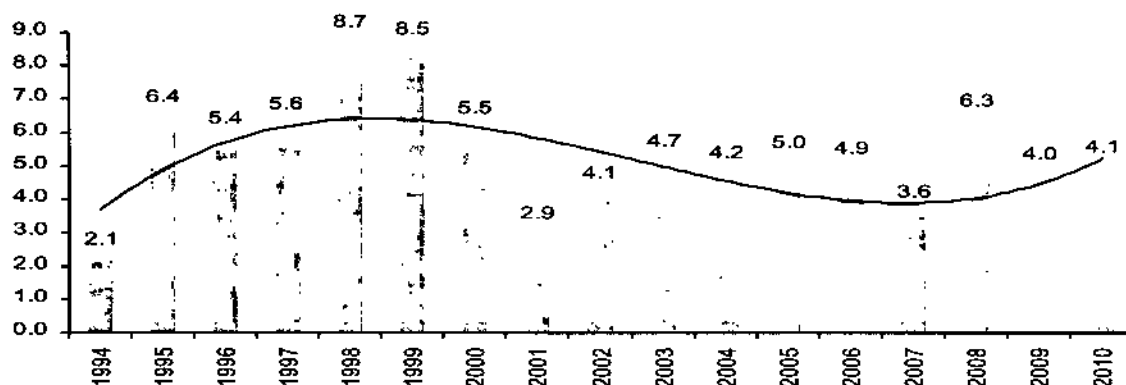
después contraerse en menos nueve por ciento en el 2009. Esta caída ha sido la más pronunciada desde 1994.

En base a información de INEGI (Sistema de Cuentas Nacionales de México) el PIB de Baja California presenta un repunte favorable, alcanzando una tasa de 4.25 por ciento en el 2012. El sistema de cuentas nacionales de México.

La desaceleración económica estatal, obedece al fuerte vínculo que une a la economía regional con la internacional, en especial con la de Estados Unidos, en donde la reestructuración de las relaciones económicas internacionales por la presencia creciente de la economía china en los mercados internacionales y la fase de desaceleración que ha atravesado la economía estadounidense desde 2001, fueron determinantes para el menor dinamismo que han experimentado dos de los principales factores sobre los que descansa el crecimiento económico de la frontera mexicana: la inversión extranjeras ligada al sector manufacturero y el turismo.



**GRAFICA 2.16. TENDENCIA DE LA TASA DE CRECIMIENTO DEL PIB
EN BAJA CALIFORNIA Y MÉXICO, 1994-2008.**



GRAFICA 2.17. PARTICIPACIÓN DE LA INVERSIÓN EXTRANJERA DE BAJA CALIFORNIA EN LA NACIONAL (PORCENTAJES).

Al arrancar el Tratado de Libre Comercio y hasta finales de la pasada década, las elevadas tasas de crecimiento de la producción que caracterizaron al Estado de Baja California y de varios estados de la frontera norte, se explicaban en gran medida por el fuerte impulso que significó la llegada de inversiones extranjeras a la región. En esos años, la entidad captaba en promedio cerca del 7% del flujo total de capitales foráneos que llegaron al país, atraídos por el auge económico que pronosticaba la integración del mercado de América del Norte. La crisis económica de 2001 sin embargo, marcó un descenso significativo de las inversiones extranjeras captadas por Baja California que en su mejor año, llegaron a representar apenas el 5% del total de capitales ingresados al país con fines de inversión productiva (Gráfica 2.17).

Del 2007 al 2008 se registró una recuperación de la inversión extranjera directa en el Estado, la instalación de la planta regasificadora Energía Costa Azul trajo consigo la recuperación de la inversión privada en la región del COCOTREN; después de haber concluido la construcción de la planta en el 2008, la tendencia en el 2010 ha vuelto casi al mismo nivel que en el 2007: la entidad capta cuando mucho, el 4 por ciento de la IED del país (Gráfica 2.17). En términos absolutos sin embargo, la caída no es tan significativa. Durante el quinquenio 2000-2005 la entidad captó un promedio anual de 939.3 millones de dólares, en tanto que para el de 2005-2010 fue de 904.6 millones de dólares: 3.7 por ciento menos en promedio, por año. La inversión extranjera en Baja California en el I y II trimestre de 2014 experimenta un descenso de 2.7% de participación en la captación nacional con una inversión de 261 millones de dólares según datos de la Secretaría de Economía.

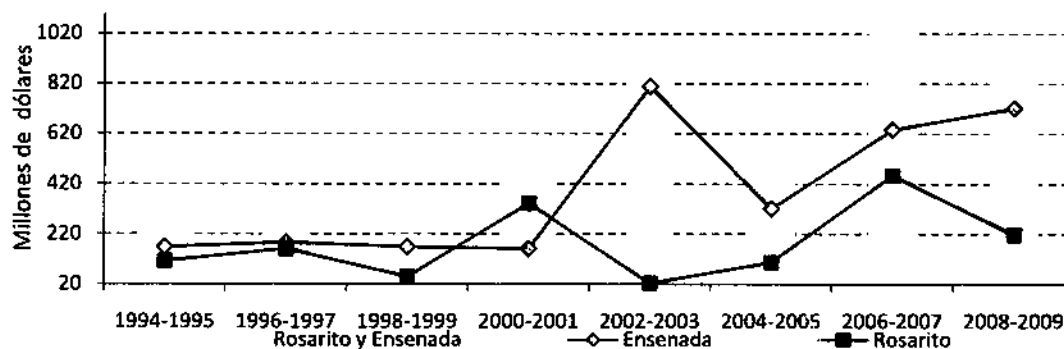
El descenso en el flujo de inversiones externas ha afectado de manera particular al sector manufacturero; para el caso del COCOTREN, esta tendencia afectó principalmente al enclave maquilador que se ubica en Ensenada; datos de los censos económicos elaborados por el INEGI confirman que entre 1998 y 2003, el personal ocupado en las actividades manufactureras de la

entidad, disminuyó de 247 mil a 245 mil trabajadores. En Julio del 2014 hubo un ligero incremento en el personal registrando 262 mil trabajadores en la entidad.

En suma, la desaceleración económica estadounidense, aunado al clima de inseguridad, al efecto de la incertidumbre fiscal y a la aún no resuelta lentitud en los cruces fronterizos, se han convertido en factores que están inhibiendo la dinámica económica de Baja California. La desaceleración económica que experimenta la economía norteamericana desde el 2005, se ha resentido adversamente en los niveles de captación de inversión extranjera, la cual da cuenta de poco más de la mitad de la inversión privada. Por otra parte, a través de los efectos directos e indirectos de la recesión, su impacto negativo está alcanzando de manera particular a las actividades manufactureras y turísticas, entre ellas las ubicadas en el Corredor; la estrategia económica de ésta administración estatal se dirige a una mayor diversificación de las actividades económicas para elevar la competitividad del Estado.

INVERSIONES PRIVADAS EN EL ESTADO Y EN LOS MUNICIPIOS DEL COCOTREN

A pesar del período recesivo, la inversión sigue siendo uno de los detonantes más importantes para el crecimiento económico del Estado. Con datos de 2004-2005, la captación de inversión por parte de la entidad ha superado los cuatro mil millones de dólares, un monto significativo si consideramos que desde 1994 no se habían captado más tres mil millones por bienio. Sin embargo, si se comparan los periodos 2006-2007 y 2008-2009, se tiene que en ese lapso la inversión privada cayó nueve por ciento en Baja California y 14 puntos porcentuales en el conjunto de Rosarito y Ensenada (Gráfica 2.18.). En materia de inversión, la economía del corredor también ha resultado sensible al periodo recesivo, aún, a pesar de las importantes inversiones que captó durante el 2003 y en el periodo 2006-2007, que lo llevaron a concentrar en forma respectiva, casi la mitad y la cuarta parte de la inversión total de la entidad (Gráfica 2.19).

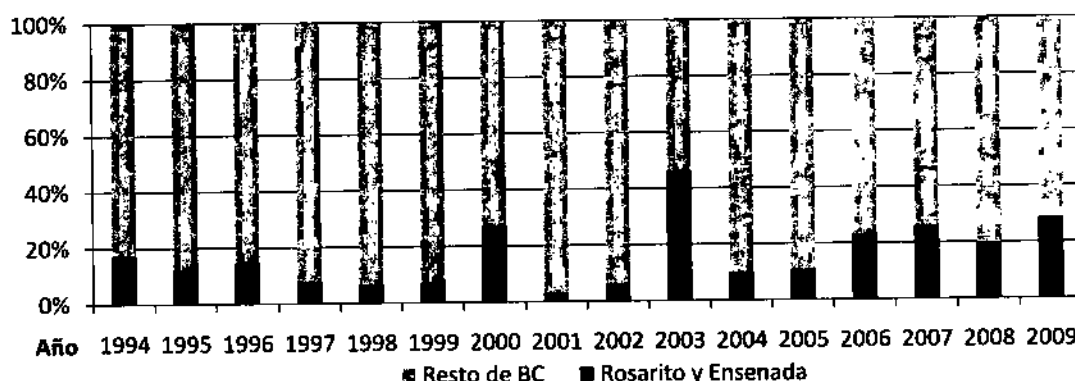


Nota: En el 2001 se excluye la inversión privada de Rosarito por no estar disponible.

Fuente: Estadísticas Básicas de Baja California y Anuarios Estadístico de Baja California, 1994-2009.

GRAFICA 2.18. EVOLUCIÓN BIANUAL DE LA INVERSIÓN PRIVADA EN ROSARITO Y ENSENADA, INDIVIDUAL Y EN CONJUNTO, 1994-2009 (INCLUYE LA INVERSIÓN EXTRANJERA).

Durante el período 2003-2007 mejoró la captación de inversiones en el corredor, gracias a los desarrollos inmobiliarios, industriales, energéticos y comerciales que se llevaron a cabo, y de los cuales se comentará con más detalle más adelante.



Fuente: Estadísticas Básicas de Baja California y Anuarios Estadístico de Baja California, 1994-2009.

GRAFICA 2.19. PARTICIPACIÓN PORCENTUAL DE LA INVERSIÓN PRIVADA REALIZADA EN ROSARITO Y ENSENADA EN EL TOTAL ESTATAL, 1994-2009.

Hasta el bienio 2008-2009, Ensenada mantuvo niveles de inversión privada relativamente elevadas, no así en el caso de Rosarito que observa un descenso de casi la mitad de lo que captó entre 2006 y 2007. Pese a ello, desde el 2006 ambos municipios participan en forma sistemática, con al menos el veinte por ciento de la inversión privada de Baja California. Este es un dato muy significativo si se toma en cuenta, que durante el periodo 1997-2005 estos municipios no aportaban más del diez por ciento de la inversión privada estatal (Gráfica 2.19). Lo anterior muestra indicios de que el potencial económico del corredor ha tendido a ser aprovechado en mayor nivel.

2.11.- COMPORTAMIENTO ECONÓMICO Y TURISMO

INDICADOR RESUMEN DEL DESEMPEÑO ECONÓMICO

Este índice resume el comportamiento de 20 variables vinculadas en forma muy cercana a las actividades económicas más representativas y dinámicas del corredor, para las cuales fue posible obtener información comparable. Las unidades de medida de estas variables son muy heterogéneas, por tanto, no es posible su agregación en forma directa, de allí que sea necesario adoptar algún indicador relativo que no solamente las normalice sino también, que las agregue en forma ponderada, considerando para ello un criterio de importancia estadística relativa que en este caso, es el de varianza interanual máxima. Además de incorporar este criterio, el método de cálculo consiste

básicamente, en generar una serie de factores que se encuentran altamente correlacionados con las veinte variables primarias, los cuales son agregados considerando la proporción de la varianza de varias variables primarias a la vez, que puede ser explicada por un sólo factor. De esta forma, se evita la inclusión innecesaria de variables redundantes.

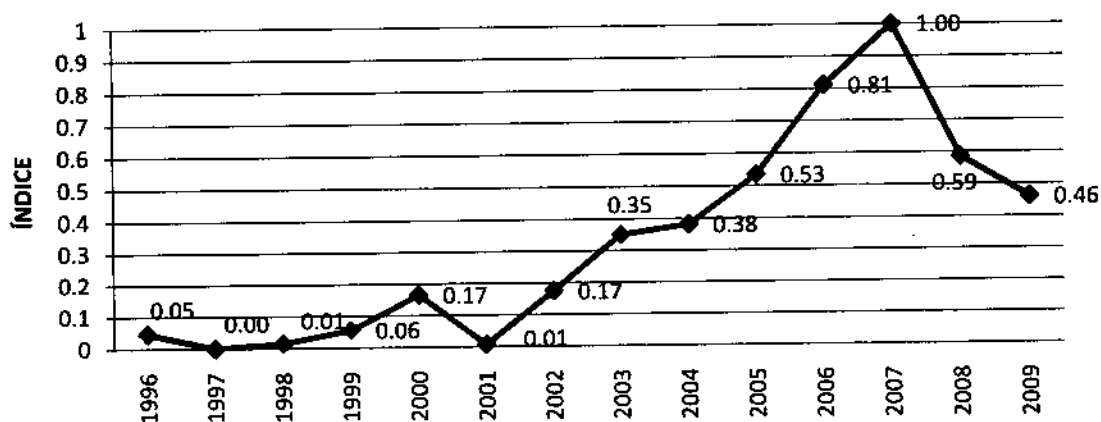
TABLA 2.51. VARIABLES QUE COMPONEN EL ÍNDICE GENERAL DE ACTIVIDAD ECONÓMICA VINCULADA AL COCOTREN.

	CONTENIDO	UNIDAD DE MEDIDA
INDICADORES DEL SECTOR COMERCIAL Y DE SERVICIOS	Consumo de energía eléctrica en el ramo comercial en Ensenada y Rosarito	Mega watts-Hora
	Registro de sociedades mercantiles en Rosarito y Ensenada	Número absoluto
	Registro de sociedades mercantiles en Rosarito y Ensenada	Número absoluto
	Operaciones de compra venta de bienes raíces en Rosarito y Ensenada	Número absoluto
	Número de restaurantes en Rosarito y Ensenada	Número absoluto
	Ocupación Hotelera en Ensenada	Porcentaje
	Ocupación hotelera en Rosarito	Porcentaje
	Arribo de cruceros al puerto de Ensenada	Número absoluto
	Número de turistas que arribaron en cruceros a Ensenada	Número absoluto
	Movimiento portuario total en el puerto de Ensenada	Toneladas
	Aforo vehicular por la carretera Escénica Tijuana-Ensenada	Número absoluto
	Aforo vehicular por las escénica en el tramo Rosarito-Ensenada	Número absoluto
	Número total de turistas que se alojaron en Rosarito y Ensenada	Número absoluto
	Número de turistas Extranjeros que se alojaron en Rosarito y Ensenada	Número absoluto
	Número de turistas nacionales que se alojaron en Rosarito y Ensenada	Número absoluto
INDICADORES DEL SECTOR PRIMARIO	Volumen de la producción de flores en Baja California	Toneladas
	Valor de la producción de flores en Baja California	Miles de dólares
	Volumen de la captura atunera en peso desembarcado en Ensenada	Toneladas
	Volumen de la captura de sardina en peso vivo en Baja California	Toneladas
	Inversión privada en Rosarito y Ensenada	Millones de dólares
	Ingresos brutos municipales de Rosarito y Ensenada	Miles de dólares

Fuente: Elaborado con base en la información disponible en diversas fuentes institucionales.

En la Tabla 2.51. se muestra la relación de variables consideradas para construir el índice. Como puede observarse, la mayoría de los indicadores están asociados al comportamiento del sector comercial y de servicios, incluyendo la ocupación hotelera, las operaciones de compra venta de bienes raíces, el número de restaurantes, el aforo vehicular por la carretera cuota, el consumo de electricidad del comercio y los servicios, entre otros. Como aproximación de la dinámica de las actividades primarias que se desarrollan en el corredor, se incluye la producción de flores, y los volúmenes de captura de atún y sardina. Aunque el ramo industrial no se incorpora en el índice, indirectamente se ve comprendido en el comportamiento de la inversión privada y en los ingresos públicos municipales en dólares. La mayor parte de los indicadores que refleja el índice están referidos a Ensenada y Rosarito, por ser estos ayuntamientos los que tienen mayor peso económico en el COCOTREN.

El índice original que arroja el análisis factorial, no se encuentra acotado y puede adoptar valores negativos. Para resolver este problema, los resultados para cada año se normalizaron a valores positivos y se relativizaron de manera que, la puntuación máxima fuera igual a uno. Resultado un índice General de Actividad Económica Vinculada al COCOTREN (IGAC), que durante el periodo 1996-2009 siguió el comportamiento indicado en la Gráfica 2.20.



Fuente: Elaboración propia con base en datos de la Secretaría de Turismo del Estado de Baja California, Estadísticas Básicas de Baja California, Anuarios Estadísticos de Baja California, Administración Portuaria Integral de Ensenada, Consejo Nacional de Pesca y el Sistema de Información Agropecuaria y Pesquera.

GRAFICA 2.20. ÍNDICE GENERAL DE ACTIVIDAD ECONÓMICA VINCULADA AL COCOTREN, 1996-2009.

De acuerdo al índice global de actividad de los municipios más vinculados al corredor, la segunda mitad de los noventas se caracterizó por un nivel de actividad relativamente bajo pero en crecimiento continuo, sobre todo entre 1997 y el 2000. Posteriormente, tras el breve episodio recesivo estadounidense que ocurrió entre el 2000 y el 2001, la actividad económica del corredor asociada a comercio y servicios principalmente, experimentó un auge histórico que se prolongó hasta

el 2007, año en que alcanza su mayor intensidad. Entre 2001 y 2004 la intensidad de la actividad se elevó en un 38 por ciento, y entre 2004 y 2007 subió a cerca de 60 puntos porcentuales. Esta fase de expansión de seis años, se asocia en gran medida al "boom inmobiliario", al desarrollo de servicios con orientación turística, y a la mayor demanda de bienes y servicios que trajo consigo el crecimiento poblacional durante ese período. Otra variable que contribuye en ésta expansión en el índice económico del COCOTREN han sido las inversiones en infraestructura energética durante esos años.

A partir del 2007, la recesión económica de Estados Unidos aunado a la creciente percepción negativa sobre los niveles de seguridad en los principales destinos turísticos del norte de México, vino a comprometer en gran medida la función que habían desempeñado hasta entonces los servicios turísticos, y la inversión inmobiliaria y hotelera, como detonantes de las actividades económicas del corredor. Además de que también afectó al enclave manufacturero y portuario de Ensenada.

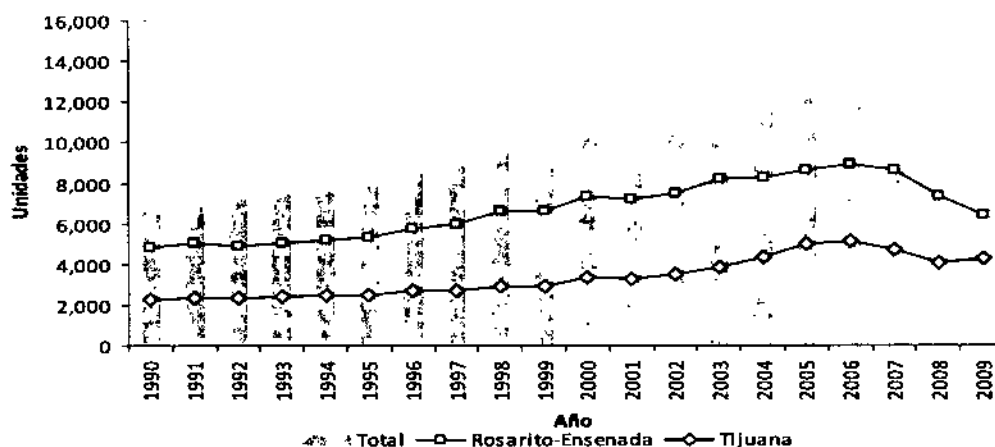
Se estima que la recesión económica de Estados Unidos, empezó a impactar en forma negativa y notoria en el corredor a partir del 2008, año en que el índice general de actividad del COCOTREN se redujo en un cuarenta por ciento. Esta caída, fue equivalente a lo que se ganó en crecimiento en los tres años anteriores. No obstante, es de notar que aún con este declive, el nivel de actividad en el 2008 del corredor, siguió siendo un 20 por ciento mayor al que alcanzó en el 2004. Para el 2009 el declive adquirió mayor profundidad, llegando a los mismos niveles que se alcanzaron cinco años antes. No obstante, entre los periodos 2008-2009 y 2009-2010 se observa que el descenso en la actividad ha ido perdiendo fuerza, lo cual pudiera avizorar que a partir de la siguiente década, el COCOTREN recuperará parte del vigor económico que le caracterizó en los primeros siete años del presente milenio.

TENDENCIA DE LA AFLUENCIA DE VISITANTES AL CORREDOR

Una de las variables que define parte del patrón observado en el índice de actividad económica del corredor, tiene que ver con un descenso en la afluencia de personas que visitan al COCOTREN como destino turístico, por lo que es importante apoyar condiciones para el desarrollo portuario y otras actividades económicas, además del turismo, y ampliar los conceptos turísticos para atraer nuevos mercados, por ejemplo el turismo médico. Aunque no se dispone de información precisa al respecto, es posible inferir su comportamiento a partir de información indirecta. Para ello nos auxiliamos en la Gráfica 2.21., la cual muestra que a partir del 2006 el aforo vehicular en la carretera escénica del tramo Tijuana-Ensenada, presentó un descenso consecutivo anual que no se había presentado con tal magnitud desde 1990. Durante el periodo 2007 al 2009, el aforo vehicular se redujo en forma acumulada en un 27 por ciento. Si se le compara con el 2006, se tiene que en tan solo tres años dejaron de registrarse en la carretera escénica cerca de 3 millones y medio de cruces. De hecho, para el 2009 cruzaron por el corredor una afluencia de vehículos que resultó equivalente a la alcanzada en el 2000, lo cual marca un retroceso de casi diez años. La información disponible a 2010, muestra un aforo vehicular de 10.86 millones de vehículos, ligeramente por encima de los 10.61 millones del

2009, lo cual refleja una ligera recuperación de 2.4 por ciento, descendiendo nuevamente en 2013 mostrando un aforo de 10.13 millones de vehículos.

Pudiera pensarse, que la reducción global en el número de cruces por la carretera escénica de cuota, se debe a que un mayor número de vehículos han preferido utilizar la carretera libre, lo cual ha estado motivado tanto por las inversiones en infraestructura pública que la han favorecido como por el incremento de los derechos de cuota. Con los datos disponibles, no es posible aislar de la tendencia global los tramos libres que han experimentado mejoras en los últimos años, pero si nos concentramos en el aforo vehicular del tramo Rosarito-Ensenada, o en los registros de la caseta de cobro de Tijuana, encontramos igualmente un descenso en el número de cruces. Por tanto, el declive identificado no puede estar asociado en forma significativa a un efecto de desvió del tráfico hacia otras opciones de acceso.



Fuente: Secretaría de Turismo del Estado de Baja California.

GRAFICA 2.21. COMPORTAMIENTO DEL AFORO VEHICULAR EN LA CARRETERA ESCÉNICA TIJUANA-ENSENADA Y EN EL TRAMO ROSARITO-ENSENADA, 1990-2009 (MILES DE CRUCES).

Este patrón declinante impacta desfavorablemente sobre las compras que realizan los visitantes en el corredor, de allí la importancia de explorar sus causas. Con los datos disponibles es posible afirmar, que el descenso del aforo vehicular de los últimos años, responde a factores externos que al combinarse con condiciones internas desfavorables, han tendido a profundizar el desplome del número de visitantes a la zona. En la Figura 2.23. puede verificarse por ejemplo, una correlación de casi 20 por ciento entre el crecimiento del aforo vehicular en la escénica y el ritmo de crecimiento del Producto Interno Bruto (PIB) del vecino Estado de California.

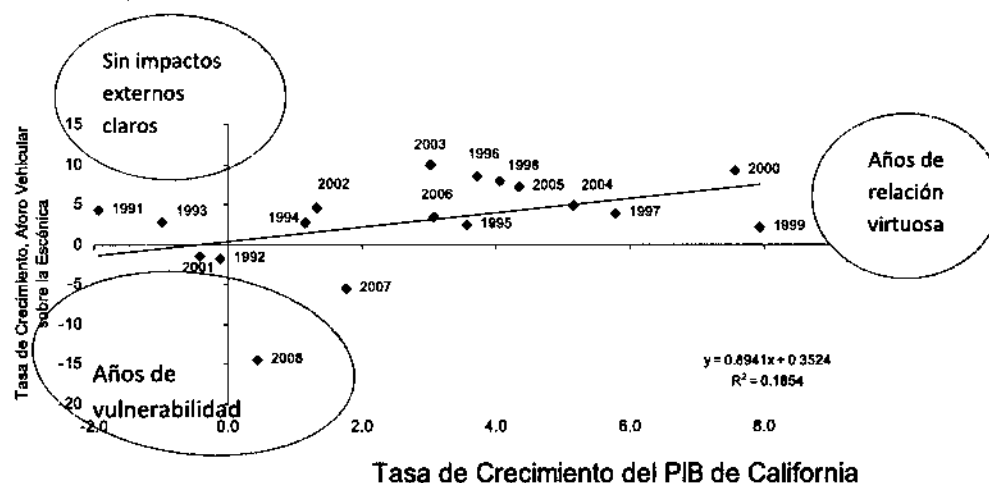


FIGURA 2.23. RELACIÓN ENTRE EL AFORO VEHICULAR SOBRE LA ESCÉNICA TIJUANA-ENSENADA Y EL PIB DE CALIFORNIA (TASAS DE CRECIMIENTO).

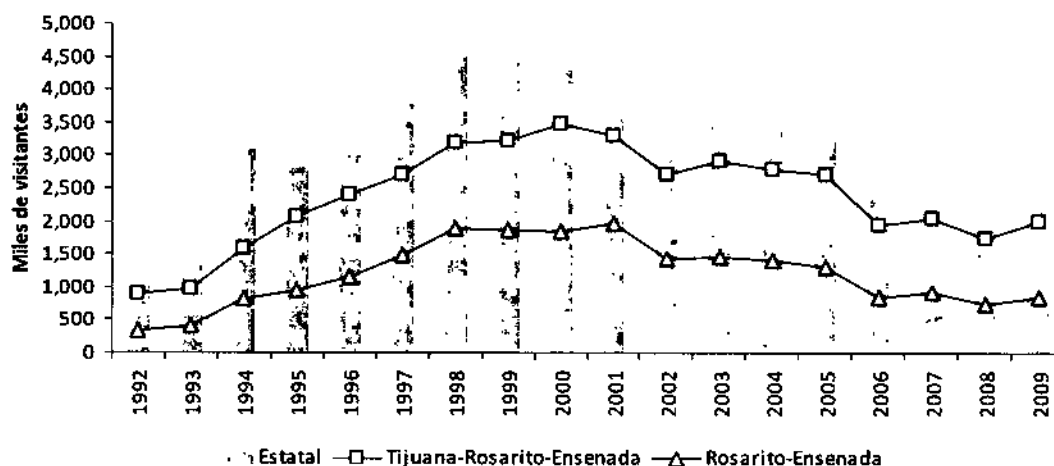
De acuerdo a la Figura 2.23, puede verificarse que durante la década de los noventa, 1991 y 1993 fueron años de una relación transfronteriza desfavorable entre la economía californiana y la del corredor, pues el crecimiento de este era entonces muy lento y el PIB de California se encontraba prácticamente estancado. La presente década inicia con un periodo de desaceleración de la economía americana que empieza en el tercer semestre del 2000 y se extiende hasta el tercero del 2001. En ese periodo, el PIB de California se redujo ligeramente, influyendo de esta manera en una pequeña reducción del aforo de visitantes a la escénica.

La relación más virtuosa que se da entre California y el corredor costero, se presenta con seguridad durante la segunda mitad de los noventa. Período en que el histórico crecimiento de nuestro vecino coincide con una expansión igualmente significativa de los cruces vehiculares sobre la escénica.

Durante el presente milenio, la vinculación con el vecino estadounidense resultó favorable a partir del 2002 y hasta el 2006, esto, pese a que la economía norteamericana todavía no terminaba de recuperarse. Posteriormente se ha presentado un periodo de alta vulnerabilidad, caracterizado por

una reducción consecutiva de la dinámica económica californiana desde el 2006, que seguramente ha impactado desfavorablemente sobre el aforo de visitantes al COCOTREN.

Llama la atención de que en los años analizados de 2007 y 2008, la dinámica de la afluencia vehicular haya retrocedido tanto, pues el crecimiento del PIB de California aunque declinante, no ha retrocedido a tasas negativas. Esto pudiera indicar, que hay factores internos que evidentemente están afectando al corredor.



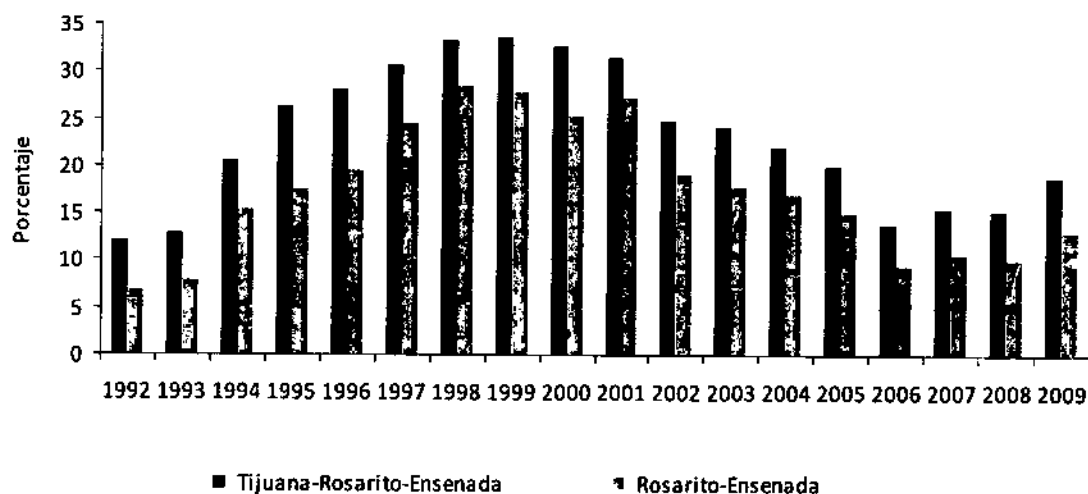
Fuente: Anuarios Estadísticos de Baja California.

GRAFICA 2.22. COMPORTAMIENTO DEL NÚMERO DE VISITANTES QUE SE HOSPEDARON POR LO MENOS UNA NOCHE EN EL ESTADO, EN TIJUANA-ROSARITO-ENSENADA, Y EN ROSARITO-ENSENADA, 1992-2009.

El impacto negativo que ha tenido la recesión estadounidense, sobre la actividad turística del corredor parece evidente. Se estima por ejemplo, que para el 2009 Rosarito y Ensenada recibían en conjunto cerca de 850 mil visitantes que pernoctaban al menos una noche en los hoteles de la localidad, lo cual equivale a la mitad de lo que captaban los servicios de alojamiento en el 2000. Esta tendencia a la baja se presentó sobre todo a partir del 2005 (Grafica 2.22).

Todo parece indicar, que en los últimos años el visitante nacional y extranjero que recibe el corredor costero, tiende a permanecer cada vez menos tiempo en la localidad y en consecuencia, la derrama económica que genera es también menor. Durante el periodo 1992-1999 por ejemplo, la participación de los visitantes que pernoctaban en el número de cruces sobre la carretera escénica, pasó de cinco a casi treinta por ciento. A partir de entonces esta tendencia ha declinado: actualmente representan el 20 por ciento para Tijuana-Rosarito-Ensenada, y tan sólo 12 puntos porcentuales para Ensenada y Rosarito. Si consideramos que la mayoría de quienes cruzan las casetas de cobro lo hacen al menos dos veces (de ida y vuelta), se tiene que de cada diez, no más de dos

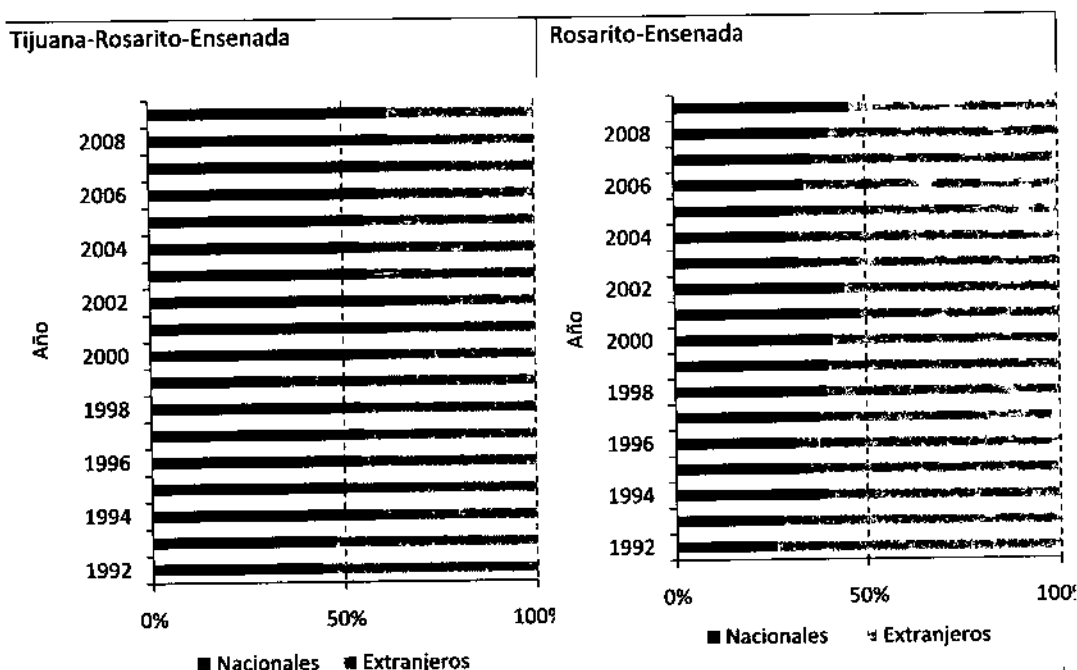
personas que transitan por la carretera escénica se hospedan en la localidad. Una proporción muy baja, si consideramos que en el 2000 era de cinco sobre diez (Grafica 2.23).



Fuente: Anuarios Estadísticos de Baja California.

GRAFICA 2.23. REPRESENTATIVIDAD DE LOS VISITANTES QUE PERNOCTAN, CON RESPECTO AL AFORO VEHICULAR EN LA CARRETERA ESCÉNICA.

Una de las causas de este desempeño se debe fundamentalmente, a un menor flujo de visitantes extranjeros. En 1992 por ejemplo, cerca del 75 por ciento del turismo que se hospedaba en Rosarito y Ensenada era de origen extranjero, actualmente su importancia en el total de visitantes que se hospeda es ligeramente mayor a la mitad. El visitante nacional se ha vuelto proporcionalmente tan importante como el foráneo (Grafica 2.24).



Fuente: Anuarios Estadísticos de Baja California.

GRAFICA 2.24. COMPOSICIÓN PORCENTUAL DE TURISTAS NACIONALES Y EXTRANJEROS QUE SE HOSPEDARON POR LO MENOS UNA NOCHE EN TIJUANA-ROSARITO-ENSENADA Y ROSARITO-ENSENADA 1992-2009.

Esto no significa que el COCOTREN esté perdiendo su vocación turística internacional, pues si se le compara con la composición por origen del visitante que prevalece en los municipios de Tijuana, Rosarito y Ensenada, se tiene que en forma conjunta estos municipios han dependido desde el 2000 mayoritariamente del turista nacional. En cambio el eje intermunicipal Rosarito-Ensenada, sigue dependiendo en más de un cincuenta por ciento del visitante extranjero.

COMPOSICIÓN SECTORIAL, GENERACIÓN DE EMPLEOS Y PARTICIPACIÓN ECONÓMICA DEL CORREDOR

Con base en el polígono del COCOTREN que fue definido por los grupos de trabajo que conforman el presente proyecto de actualización, se identificaron aquellos Áreas Geostadísticas Básicas (AGEBS) incluidas en el mismo y se reagruparon por sector económico. Este esfuerzo parte de los Censos Económicos del 2004 y 2009, los cuales contienen de manera respectiva, datos referidos al 2003 y al 2008.

La información proporcionada por los censos económicos, se refiere a datos relativos a localidades urbanas. Este punto es importante aclarar, debido a que el corredor comprende áreas rurales donde se desarrolla actividad económica representativa de la zona. Sectorialmente, la información

comprende servicios no financieros, comercio, manufactura y pesca. Las estadísticas de servicios que aquí se presentan, no incluye a la actividad bancaria, ni tampoco a los servicios de transportación, puertos, construcción y distribución de energéticos, por no ser posible su desagregación a escala de AGEB. Tampoco se incluye a la minería, debido a que no se han identificado zonas mineras en explotación en el corredor.

TABLA 2.52. PERSONAL OCUPADO Y VALOR AGREGADO APORTADO POR COMERCIO, SERVICIOS Y MANUFACTURA EN LOS POLÍGONOS MUNICIPALES DEL COCOTREN, 2008.

SECTOR/POLÍGONO MUNICIPAL	ENSENADA	TIJUANA	ROSARITO	COCOTREN	PARTICIPACIÓN ESTATAL (%)
PERSONAL OCUPADO					
MANUFACTURA	6,193	719	2,150	9,062	3.2
COMERCIO	6,555	1,681	3,791	12,027	7
Al por menor	786	90	619	1,495	4.6
Al por mayor	5,769	1,591	3,172	10,532	7.6
SERVICIOS	8,523	3,188	4,995	16,706	8.4
Servicios al consumidor y/o turismo*	5,494	1,635	2,860	9,989	12.5
Servicios al productor**	2,607	1,005	1,762	5,374	5.3
Servicios educativos	422	548	373	1,343	7.6
PESCA	909	-	123	1,032	26.7
SUBTOTAL	22,180	5,588	11,059	38,827	5.9
VALOR AGREGADO (MILES DE PESOS A PRECIOS DEL 2010)					
MANUFACTURA	2,485,268	65,057	256,574	2,806,899	4.3
COMERCIO	1,314,843	90,613	1,045,837	2,451,293	11.5
Al por menor	695,336	4,395	728,111	1,427,842	13.8
Al por mayor	619,508	86,218	317,725	1,023,451	9.3
SERVICIOS	737,461	347,535	456,450	1,541,447	6.2
Servicios al consumidor y/o turismo*	433,938	141,166	259,389	834,493	11.6
Servicios al productor**	272,940	112,790	162,982	548,711	3.5
Servicios educativos	30,583	93,580	34,080	158,243	8.3
PESCA	261,255	-	5,512	266,767	49.2
Subtotal	4,798,827	503,205	1,764,373	7,066,406	6.3

Fuente: Elaboración propia, con base en: INEGI, Censos Económicos 2004 y 2009.

Notas: * Se refiere a los subsectores clasificados por INEGI, con los números 62, 71 y 72.

** se asocia a los subsectores 51, 53, 54, 56 y 81 del sector servicios.

En términos absolutos, el comercio, los servicios no financieros, la manufactura y la pesca localizada en el corredor costero de interés, aportó en 2008 un valor agregado de cerca de 7 mil millones de pesos que equivale al 6.3 por ciento de lo aportado en forma conjunta por las mismas actividades en todo el Estado. De esta cantidad, casi 3 mil millones correspondieron a la manufactura de Ensenada, compuesta fundamentalmente por maquiladoras. Si eliminamos este efecto, se tiene que el valor agregado que aporta el COCOTREN y que no se asocia a la subcontratación manufacturera internacional, asciende a cerca de 4 mil millones de pesos considerando solamente los ramos antes referidos (Tabla 2.52).

En el 2008 el empleo aportado por el COCOTREN ascendió a cerca de 40 mil personas; esta cifra representó el 6 por ciento del registrado en Baja California para los mismos sectores. Pudiera pensarse entonces, que el peso del COCOTREN en la economía estatal es modesto. Sin embargo, en éstos datos, falta incluir algunas ramas que no se recuperan.. Al respecto, destacan: servicios vinculados a los puertos (el de Ensenada, Costa Azul y el Sauzal principalmente), suministro de agua, generación producción, y suministro de gas y electricidad, construcción y agricultura. Algunas de estas ramas son distintivas del corredor, pero no es posible desagregarlas a escala sub municipal mediante métodos directos.

Como era de esperar, es en los servicios no financieros donde el COCOTREN presenta una mayor especialización. En el 2008, cerca del 9 por ciento del empleo generado por el Estado en este sector tuvo lugar en el corredor. Le sigue en orden de importancia el comercio, en el cual el corredor aporta el 7 por ciento del empleo. La actividad pesquera por su parte, tiene una referencia natural en el COCOTREN: la mitad del valor agregado generado en Baja California por este ramo tiene lugar en el corredor, el cual aporta además el treinta por ciento del empleo pesquero de la entidad.

En términos de su contribución al valor agregado (VA) del COCOTREN, el polígono de Ensenada es el más importante. En esta zona se concentra el 90 por ciento del valor agregado generado por las manufacturas del corredor, el 98 por ciento en el caso del VA generado por la pesca y el 55 por ciento del que genera la actividad comercial. Solamente en el caso del sector servicios podría decirse, que se observa un mayor equilibrio entre los tres polígonos municipales del COCOTREN, ya que entre la zona de Rosarito y Playas de Tijuana, contribuyen en forma conjunta con el 53 por ciento del PIB de los servicios no financieros que se desarrollan en el Corredor Costero. Al respecto, en el polígono rosaritense tiene lugar el treinta y un por ciento de la actividad de servicios orientados al consumidor y al turismo, en el de Ensenada tiene lugar el 52 por ciento de esta actividad, y Tijuana por su parte, aunque no destaca en servicios orientados al turismo, es relevante comentar que ofrece en términos relativos, una mayor oferta de servicios educativos.

A escala municipal, la influencia de la economía de la zona costera es diferenciada. Por una parte se encuentra Tijuana que tiene una presencia muy limitada en el COCOTREN. La actividad comercial y de servicios de esta ciudad que corresponde al corredor, representa cuando mucho el 2.5 por ciento del valor agregado municipal. En este sentido, aunque resulta estratégica su articulación económica con

el desarrollo costero, su impacto proporcional es limitado. En otro extremo se encuentra la fuerte dinámica comercial y de servicios rosaritense, la cual se ha visto influida de manera fundamental por el corredor. Poco más del ochenta por ciento del empleo generado por el comercio y los servicios de Rosarito tiene lugar en el COCOTREN, el cual aporta casi la totalidad del valor agregado del comercio municipal. Ensenada se encuentra en una situación intermedia pero altamente significativa, pues en términos de valor agregado, casi el cuarenta por ciento de su actividad comercial y de servicios está integrada al polígono del COCOTREN (Tabla 2.53).

**TABLA 2.53. PARTICIPACIÓN ECONÓMICA DEL POLÍGONO DEL COCOTREN
EN EL TOTAL MUNICIPAL, EN 2008.(PORCENTAJE DE PARTICIPACIÓN).**

MUNICIPIO/RUBROS	PERSONAL OCUPADO	REMUNERACIONES	INGRESOS	VALOR AGREGADO*
COMERCIO				
Ensenada	25.97	29.10	44.07	39.92
Tijuana	1.84	1.33	1.43	0.85
Rosarito	80.25	95.45	98.07	96.65
Total en Baja Cfa.	7.03	7.66	14.73	11.48
SERVICIOS				
Ensenada	34.57	41.00	42.15	38.53
Tijuana	2.94	1.88	2.31	2.20
Rosarito	83.47	89.82	87.06	87.24
Total en Baja Cfa.	8.40	6.39	6.44	6.21
MANUFACTURA				
Ensenada	29.72	42.24	49.23	57.07
Tijuana	0.43	0.32	0.16	0.18
Rosarito	32.61	23.41	35.03	35.93
Total en Baja Cfa.	3.23	3.33	3.11	4.30
PESCA				
Ensenada	33.4	21.9	49.4	53.4
Tijuana	0	0	0	0
Rosarito	100	100	100	100
Total en Baja Cfa.	26.70	18.28	44.74	49.16

Fuente: Elaboración propia, con base en: INEGI, Censos Económicos 2004 y 2009.

Notas: * Se refiere a los subsectores clasificados por INEGI, con los números 62, 71 y 72.

** Se asocia a los subsectores 51, 53, 54, 56 y 81 del sector servicios.

Contrario a lo que pudiera pensarse, la actividad manufacturera del corredor que se desarrolla en Ensenada y Rosarito, también tiene una representatividad municipal importante. En el caso de Ensenada, da cuenta del sesenta por ciento del valor agregado que aporta este sector en el municipio, y en el caso de Rosarito, contribuye con el treinta por ciento. La presencia de la manufactura tijuanense es insignificante en el COCOTREN, no alcanza ni el dos por ciento de la que opera en el municipio.

Finalmente, se agrega que la totalidad de la actividad pesquera de Rosarito se encuentra en el corredor. En el caso de Ensenada, el 53 por ciento en términos de valor agregado, y un tercio respecto a empleo.

CRECIMIENTO ECONÓMICO RECIENTE EN EL CORREDOR

Durante el periodo intercensal 2003-2008, las principales actividades económicas que se desarrollan en el corredor presentaron un crecimiento promedio anual modesto. A pesar de que el valor agregado de la actividad manufacturera del COCOTREN creció a un ritmo de seis por ciento anual, su capacidad para generar empleos se contrajo en cuatro por ciento. Esto se tradujo en un incremento de la productividad de trece por ciento. Lo anterior no solamente se explica por eventuales ajustes en el personal, sino también a cambios organizacionales y quizá tecnológicos, que favorecieron la productividad y una mayor remuneración promedio al personal, la cual se elevó en este periodo. Este desempeño estuvo definido en gran medida por el polígono de Ensenada, pues en las zonas de Rosarito y Tijuana, tanto el empleo como el valor agregado de la manufactura crecieron (Tabla 2.54.).

TABLA 2.54. TASA DE DE CRECIMIENTO PROMEDIO ANUAL DEL EMPLEO Y EL VALOR AGREGADO DE LOS POLÍGONOS MUNICIPALES DEL COCOTREN EN COMERCIO, MANUFACTURA Y SERVICIOS, DE 2003- 2008.

SECTOR / POLÍGONO MUNICIPAL	ENSENADA	TIJUANA	ROSARITO	COCOTREN
PERSONAL OCUPADO				
MANUFACTURA	-6.8	8.3	7.6	-4.2
COMERCIO	2.8	2.2	12.0	5.0
Al por menor	2.8	-7.9	43.2	8.9
Al por mayor	2.8	3.3	9.2	4.5
SERVICIOS	5.7	3.8	5.1	5.1
Servicios al consumidor y/o turismo*	6.3	11.4	3.8	6.2
Servicios para el productor**	3.6	13.0	6.9	6.0
Servicios educativos	15.0	-9.3	8.3	-2.5
PESCA	-7.2	-	6.2	-6.4
SUBTOTAL	-0.9	3.8	7.7	1.7
VALOR AGREGADO (MILES DE PESOS A PRECIOS DEL 2010)				
MANUFACTURA	5.7	11.0	12.0	6.3
COMERCIO	1.9	-14.0	34.3	6.0
Al por menor	15.0	-16.7	277.8	40.4
Al por mayor	-4.6	-13.7	-1.1	-5.5
SERVICIOS	0.3	5.2	5.7	2.7
Servicios al consumidor y/o turismo*	1.0	11.5	4.6	3.4
Servicios principalmente al productor**	2.5	20.8	5.6	5.8
Servicios educativos	-11.3	-5.8	19.2	-5.6
PESCA	-10.5	-	-13.7	-10.6
SUBTOTAL	1.8	-3.7	18.4	3.8

Fuente: Elaboración propia, con base en: INEGI, Censos Económicos 2004 y 2009.

Notas: * Se refiere a los subsectores clasificados por INEGI, con los números 62, 71 y 72.

** Se asocia a los subsectores 51, 53, 54, 56 y 81 del sector servicios.

La actividad comercial del corredor alcanzó una tasa de crecimiento significativa, de 5 por ciento en cuanto a empleo y de seis puntos porcentuales en cuanto a valor agregado. El comercio al por menor ha resultado ser el más dinámico, en especial en Rosarito, que ha logrado atraer montos de inversión significativas que se han traducido en la apertura de grandes centros comerciales. El ramo de los servicios no financieros también presentó un desempeño positivo durante el periodo 2003-2008, destacando los servicios destinados al productor por su mayor crecimiento en términos de valor agregado. Solamente en el caso de los servicios educativos, se observan tasas de crecimiento declinantes, sobre todo en Ensenada y Tijuana, en promedio esta actividad se contrajo a un ritmo de cinco por ciento anual, durante el periodo referido.

A diferencia del comercio y los servicios, la actividad pesquera generó menos empleo y valor agregado en el COCOTREN. En la zona de Rosarito se contrajo su aportación económica en 13 por ciento y en el caso de Ensenada en diez puntos porcentuales. Dada su relevancia, más adelante se analiza con mayor cuidado este ramo.

TABLA 2.55. PRODUCTIVIDAD EN LOS POLÍGONOS MUNICIPALES DEL COCOTREN EN COMERCIO, MANUFACTURA Y SERVICIOS DE 2003 A 2008 (MILES DE PESOS DEL 2010).

SECTOR / POLIGONO MUNICIPAL	ENSENADA		TIJUANA		ROSARITO		COCOTREN	
PERSONAL OCUPADO								
MANUFACTURA	206	401	83	90	103	119	187	310
COMERCIO	209	201	198	54	163	276	196	204
Al por menor	577	885	181	49	249	1,176	458	955
Al por mayor	159	107	200	54	155	100	164	97
SERVICIOS	110	87	103	109	89	91	102	92
Servicios al consumidor y/o turismo*	99	79	86	86	88	91	94	84
Servicios al productor**	110	105	91	112	97	92	103	102
Servicios educativos	293	72	128	171	66	91	143	118
PESCA	388	287	-	-	187	45	375	258
SUBTOTAL	190	216	132	90	115	160	166	182
TASA DE CRECIMIENTO PROMEDIO ANUAL								
MANUFACTURA	19	1.9	3.2	13.2				
COMERCIO	-0.8	-14.6	13.9	0.8				
Al por menor	10.6	-14.6	74.3	21.7				
Al por mayor	-6.5	-14.6	-7.1	-8.2				
SERVICIOS	-4.2	1.1	0.4	-2				
Servicios al consumidor y/o turismo*	-4.0	0.1	0.7	-2.1				
Servicios al productor**	-1.0	4.7	-1.0	-0.2				
Servicios educativos	-15.1	6.7	7.7	-3.6				
PESCA	-5.2	-	-15.2	-6.2				
SUBTOTAL	2.7	-6.3	7.8	1.9				

Fuente: Elaboración propia, con base en: INEGI, Censos Económicos 2004 y 2009.

Notas: * Se refiere a los subsectores clasificados por INEGI, con los números 62, 71 y 72.

** Se asocia a los subsectores 51, 53, 54, 56 y 81 del sector servicios.

El empleo y el valor agregado generado por el comercio, los servicios no financieros, la manufactura y la pesca, crecieron a un ritmo promedio anual de 1.7 y 3.8 por ciento en forma respectiva, durante el periodo 2003-2008. Este resultado fue sin duda positivo, pero desde entonces se evidenciaban problemas de productividad en el corredor, que en un contexto recesivo facilitan que se reduzca el ritmo de generación de empleos. En la Tabla 2.55., puede verse por ejemplo, que la productividad del comercio prácticamente se estancó, la del comercio disminuyó a una tasa promedio de dos por ciento, y en el caso de la pesca declinó a un ritmo anual de 6 por ciento. Las zonas del COCOTREN que parecen presentar los mayores problemas de productividad, se ubican en Ensenada y Tijuana en cuanto a comercio y servicios, y en Rosarito en lo que respecta a Pesca. Solamente la manufactura mantuvo una productividad creciente en todos los polígonos municipales.

Otro factor que requiere ponderarse, es el hecho de que aunque el COCOTREN creció en este periodo, no fue lo suficiente como para mantener su participación en la economía de Baja California. Para corroborar esta aseveración, puede observarse que el comercio y los servicios de Playas de Tijuana, participaron durante 2003-2008 cada vez menos en la economía municipal, ya sea en términos de empleo, remuneraciones, ingresos o valor agregado. Sorprendentemente, los servicios no financieros del corredor, vieron reducir su participación en los tres municipios y en el Estado.

De manera más precisa, se tiene que, aunque en el periodo 2003-2008 el corredor creció a mayor ritmo que la economía de Baja California, este resultó insuficiente para mantener el peso económico relativo que tenía en el Estado a principios de la década. Durante esos años, las actividades manufactureras, comerciales, de servicios y la pesca, crecieron en forma conjunta a un ritmo de 3.8 por ciento en el COCOTREN y 3.4 por ciento en todo el Estado. Esta brecha fue de casi el doble en el caso de la manufactura, la cual creció a un ritmo de 6.3 por ciento anual en el corredor costero y a tan sólo 3.2 por ciento en la entidad (Tabla 2.56).

TABLA 2.56. TASA DE CRECIMIENTO PROMEDIO ANUAL DEL VALOR AGREGADO DEL COCOTREN Y DEL PIB ESTATAL DE BAJA CALIFORNIA.

SECTOR/PERIODO	2003-2008		2003-2008	
	COCOTREN	BAJA CALIFORNIA	COCOCOTREN*	BAJA CALIFORNIA
MANUFACTURA	6.3	3.2	-9.0	-8.3
COMERCIO	6.0	5.4	-14.9	-12.9
Al por menor	40.4	ND	ND	ND
Al por mayor	-5.5	ND	ND	ND
SERVICIOS	2.7	2.4	-4.8	-4.6
Servicios al consumidor y/o turismo	3.4	-1.2	-4.1	-4.0
Servicios al productor	5.8	3.7	-5.0	-4.8
Servicios educativos	-5.6	3.3	0.1	0.1
PESCA	-10.6	ND	ND	ND
SUBTOTAL	3.8	3.4	-14.3	-7.4

* Datos estimados a partir de la participación sectorial del COCOTREN en el PIB de la entidad, en 2008.

El crecimiento de la economía del COCOTREN durante el periodo 2008-2009, se estima como una contracción económica de 14 por ciento para el conjunto de las actividades de servicios, comercio, manufactura y pesca (Tabla 2.56). La magnitud de este declive, representa el doble de lo que se observó para los mismos sectores en el Estado, lo cual evidencia la mayor vulnerabilidad del corredor al ciclo económico internacional. Se aclara, que por la forma en que se realiza esta estimación, la misma se ve fuertemente influida por la contracción histórica de 9 por ciento que experimentó el PIB de Baja California durante el 2009.

DERRAMA ECONÓMICA APROXIMADA

En cuanto al impacto socioeconómico de las principales actividades que se llevan a cabo en la zona del COCOTREN, es posible presentar como avance, una estimación de los gastos que realizan los giros comerciales, de servicios y manufactureros, por concepto de bienes y servicios consumidos, y por remuneraciones. Al respecto, las estimaciones censales para el 2008 indican, que para el corredor el gasto bruto de estas actividades ascendió a 29 mil millones de pesos, de los cuales 24 de ellos fueron aportados por el comercio (Tabla 2.57).

TABLA 2.57. ESTIMACIÓN DEL GASTO TOTAL DE LAS ACTIVIDADES ECONÓMICAS PRINCIPALES DEL COCOTREN, 2008.

POLÍGONO MUNICIPAL/SECTOR	ENSENADA	TIJUANA	ROSARITO	COCOTREN	ESTADO
GASTO TOTAL (MILES DE PESOS A PRECIOS DEL 2010)					
Comercio	9,236,631	1,128,009	13,735,594	24,100,235	161,052,647
Servicios	1,306,879	564,127	726,994	2,598,000	39,614,541
Manufactura	2,351,488	121,893	376,089	2,849,469	113,858,939
Pesca	281,200	-	5,121	286,321	623,625
SUBTOTAL	13,176,198	1,814,029	14,843,798	29,834,025	315,149,752
GASTO POR TRABAJADOR (MILES DE PESOS A PRECIOS DEL 2010)					
Comercio	1409	671	3623	2004	941
Servicios	153	177	146	156	199
Manufactura	380	170	175	314	406
Pesca	309	-	42	271	161
SUBTOTAL	596	325	1342	770	482
PARTICIPACIÓN DE LAS REMUNERACIONES EN EL GASTO TOTAL (%)					
Comercio	2.8	4.3	1.4	2.1	4.0
Servicios	27.0	23.1	28.2	26.5	27.1
Manufactura	35.5	49.1	41.9	36.9	27.7
Pesca	7.56	-	25.26	15.31	18.63
SUBTOTAL	11.15	13.14	3.72	7.62	15.51

Fuente: Elaboración propia, con base en: INEGI, Censos Económicos 2004 y 2009.

Notas: * Se refiere a los subsectores clasificados por INEGI, con los números 62, 71 y 72.

** se asocia a los subsectores 51, 53, 54, 56 y 81 del sector servicios.

Seguramente una proporción significativa de los bienes y servicios adquiridos por la actividad comercial son de importación, por lo que no puede considerarse como parte de la derrama económica. Si restringimos el análisis a la derrama en términos de sueldos y salarios, se tiene que solamente el 15.5 por ciento del gasto total de las empresas aquí consideradas, se destino a cubrir remuneraciones. A precios del 2010, las mismas equivalen a cerca de 4 mil 624 millones de pesos o 385 millones de dólares.

**TABLA 2.58. CRECIMIENTO PROMEDIO ANUAL DEL GASTO TOTAL
POR POLÍGONO MUNICIPAL DEL COCOTREN, 2003-2008.**

POLÍGONO MUNICIPAL/SECTOR	ENSENADA	TIJUANA	ROSARITO	COCOTREN	ESTADO
GASTO TOTAL (%)					
Comercio	17.0	0.6	162.6	43.5	7.9
Servicios	5.5	7.5	1.5	4.6	12.3
Manufactura	8.3	15.8	7.6	8.4	16.1
Pesca	-8.6	-	ND	-8.4	-4.8
SUBTOTAL	12.2	3.1	101.0	28.9	10.9
GASTO POR TRABAJADOR (%)					
Comercio	2.4	- 1.4	94.0	30.8	0.8
Servicios	- 0.2	3.1	- 2.9	- 0.4	0.8
Manufactura	22.8	5.3	0.0	15.9	9.8
Pesca	-2.1	-	ND	-6.0	-6.1
SUBTOTAL	13.6	-0.6	66.6	25.0	3.2
PARTICIPACIÓN DE LAS REMUNERACIONES EN EL GASTO TOTAL (%)					
Comercio	-0.8	- 0.1	- 0.9	- 0.9	- 0.3
Servicios	- 1.0	- 1.8	- 0.1	- 0.9	- 0.2
Manufactura	- 3.9	4.4	2.0	- 2.8	- 2.2
Pesca	-3.2	-	ND	-1.0	-2.2
SUBTOTAL	-1.9	0.0	-2.3	-2.2	-0.6

Fuente: Elaboración propia, con base en: INEGI, Censos Económicos 2004 y 2009.

Notas: * Se refiere a los subsectores clasificados por INEGI, con los números 62, 71 y 72.

** Se asocia a los subsectores 51, 53, 54, 56 y 81 del sector servicios.

La participación de las remuneraciones en el gasto total es relativamente baja, sobre todo en el caso del comercio debido a su naturaleza y a la alta dependencia de productos importados, pero también lo es en la pesca, un ramo que en virtud de su carácter primario consume una menor proporción de insumos intermedios o finales. En este caso, solamente el 15 por ciento del gasto total de las empresas pesqueras ubicadas en el COCOTREN se destina a remuneraciones. En el caso de los servicios no financieros y la manufactura, las proporciones correspondientes son de 27 y 37 por ciento en forma respectiva.

A excepción de la pesca, en el resto de las actividades aquí consideradas el gasto total se elevó durante el periodo 2003-2008. Sin embargo, esto no se tradujo en una mayor participación de la derrama por concepto de sueldos y salarios en el gasto total. Por el contrario, en Rosarito y Ensenada se redujo en dos por ciento por año y en Tijuana se mantuvo estancada. La menor participación del factor trabajo en el conjunto de gastos que realizan las empresas, es más notorio en el COCOTREN que en el Estado en su conjunto (Tabla 2.58).

El comercio y la manufactura son los sectores que mayor gasto por trabajador generan, y en los que se observa mayor crecimiento en este sentido. Sin embargo, a pesar de que el gasto por trabajador en estas actividades crece a tasas anuales de 31 y 16 por ciento, la participación de la derrama en sueldos y salarios en el gasto total observa reducciones que llegan hasta 3 por ciento anual en el caso de la manufactura. Atrás de esta situación, puede avizorarse que la industria sigue siendo intensiva en mano de obra no calificada, lo cual limita el impacto favorable de la manufactura en el entorno local. Un análisis más preciso, requeriría información sobre el origen (internacional, nacional o regional) de las materias primas adquiridas por las empresas, la cual no se encuentra disponible a la escala aquí analizada.

Vale la pena destacar sin embargo, que en el corredor el gasto promedio en el sector comercio y la pesca, es más alto que en Baja California en su conjunto, lo cual pudiera evidenciar un mayor potencial relativo en el corredor costero en cuanto a la derrama económica que pudieran aportar estos ramos. Pero también hay que decir, que el gasto promedio en la manufactura y los servicios, es menor en el COCOTREN que en la entidad en su conjunto, lo cual pudiera estar asociado a una articulación aún insuficiente de estas actividades con el entorno económico local, de lo cual se derivan impactos multiplicativos limitados. En conjunto, el gasto total promedio de estas cuatro ramas, es más elevado en el corredor que en el Estado (Tabla 2.58).

2.12.- SECTORES PRODUCTIVOS

SECTOR PRIMARIO

Pesca y acuacultura

La pesca en México tiene relevancia tanto económica como social por los efectos multiplicadores que representa y el potencial de desarrollo que posee; el país está considerado entre los veinte países con mayor producción pesquera, la cual es propiciada por las áreas disponibles para la pesca como son las aguas interiores y la Zona Económica Exclusiva en la cual existe una abundancia significativa de especies con valor comercial y demanda nacional e internacional.

Se trata de una actividad productiva de elevado contenido social, toda vez que representa en muchas regiones del país la principal opción de desarrollo económico de los sectores más desfavorecidos. Junto con la acuacultura, la pesca contribuye de forma importante a la economía del país en lo que

se refiere a seguridad alimentaria, generación de empleos, desarrollo regional, e ingreso de divisas (INAPESCA, 2009).

Según cifras al 2005 del Instituto Nacional de la Pesca (INAPESCA), la producción pesquera y acuícola nacional fue aproximadamente de 1.4 millones de toneladas en ese año, la cual aportó un valor aproximado de 17 mil millones de pesos. De esta producción, 1.1 millones de toneladas anuales corresponden a descargas comerciales con valor de 15 mil millones de pesos. Sin embargo la contribución del valor de la producción pesquera y acuícola al PIB del país fue de tan sólo 0.18 por ciento, lo que significa una contribución relativamente baja. Desde 1983 hasta el 2005, la producción pesquera ha oscilado entre 1 y 1.4 millones de toneladas, siendo su mejor periodo los últimos años de los noventas. De manera similar, la producción acuícola se ha mantenido históricamente en no más de 200 mil toneladas (ver INAPESCA, 2009).

Baja California con su amplio potencial, ha contribuido de manera decisiva al desarrollo de la actividad pesquera en el país ya que cuenta con 1,280 km. de litorales, que representan el 11.6% del total nacional, que le permiten por un lado, contar con un sistema marino con zonas de surgencias y por otro, de aguas cálidas con características intermedias en un sistema oceanográfico casi cerrado.

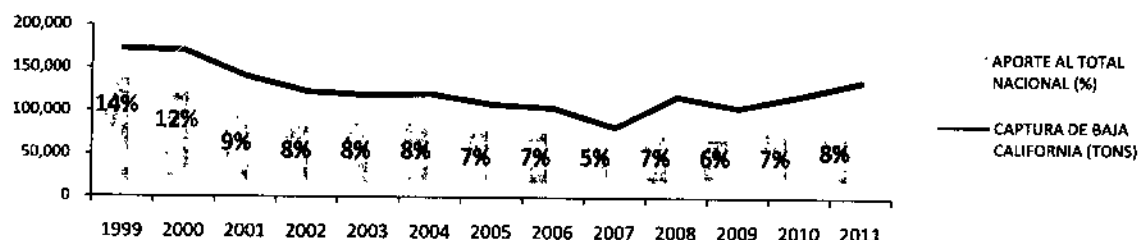
La capacidad pesquera de la entidad se sustenta en un total de 1,863 embarcaciones, de las cuales, el 86.4 por ciento puede considerarse flota menor y el 13.6 por ciento de mayor. Con respecto a los once estados del litoral del pacífico, Baja California ocupó durante el periodo 2001-2008 el cuarto lugar en cuanto a producción pesquera (CONAPESCA, 2010).

Al igual que a nivel nacional, el grueso de la producción pesquera del Estado se conforma por la captura y sólo una pequeña proporción por la acuicultura. Las proporciones correspondientes para el 2008, fueron de 96 y 4 por ciento en forma respectiva. No obstante, la acuicultura aporta el 32% de valor económico (254 millones de pesos), debido principalmente al alto valor del producto de los ranchos de atún aleta azul en las aguas cercanas a Ensenada. Algunos de estos se encuentran en la zona marina del COCOTREN.

La producción pesquera estatal está representada principalmente por la captura de 42 especies, de las cuales la de sardina es la que más contribuye, ya que aporta el 66% de la producción total en toneladas, seguida del atún (6.1%), calamar (5.3%) y tiburón (3.2%). Con respecto a su valor económico, el atún es la especie más importante, por aportar un valor comercial de 262 millones de pesos, seguida por el erizo (100 millones de pesos), el camarón (66 millones), la sardina (55 millones) y por último, la langosta y el abulón, que aportan en forma separada 37 millones de pesos (Baumgartner et al, 2010).

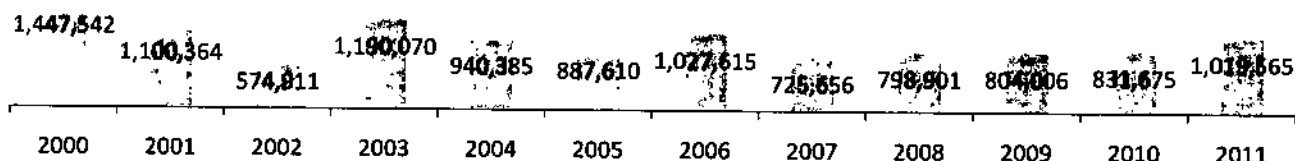
En los últimos años, la participación de la entidad en la producción pesquera nacional ha disminuido considerablemente. En 1999 participaba con el 13.5 por ciento, a partir de entonces ha declinado, notando CONAPESCA que en el 2008 la aportación baja californiana fue de tan sólo 6.7 por ciento, lo que representó un volumen de 118 mil toneladas, un valor comercial de 799 millones de pesos y 6 mil 300 empleos generados. Durante el 2009 se presentó una caída ligeramente mayor en cuanto a

captura y participación nacional a partir del 2010 aumentó ligeramente llegando a 8 por ciento en aportación nacional con un volumen de 136 mil toneladas durante 2011.(Grafica 2.25).



Fuente: Elaborado a partir de anuarios estadísticos de producción pesquera publicados por CONAPESCA varios años.

GRAFICA 2.25. CAPTURA PESQUERA EN BAJA CALIFORNIA Y PARTICIPACIÓN A NIVEL NACIONAL.



Fuente: Elaborado a partir de anuarios estadísticos de producción pesquera publicados por CONAPESCA varios años.

GRAFICA 2.26. VALOR DE LA PRODUCCIÓN PESQUERA EN BAJA CALIFORNIA, 2000-2009 (MILES DE PESOS DEL 2010).

En la última década, tanto el valor de la producción como el volumen de las capturas pesqueras de la entidad han tendido a disminuir también. Durante el periodo 2000-2009 el valor comercial disminuyó 5.7 por ciento en promedio anual y el ritmo de captura se contrajo en promedio, en 4.5 por ciento por año, al igual que su volumen de captura en el año 2010-2011 hubo un ligero aumento en el valor de producción de 4.7% (Gráficas 2.25 y 2.26). Como veremos más adelante, el puerto de Ensenada presenta un patrón similar, aunque más pronunciado en cuanto a caída del valor de la producción pesquera, incrementando su valor de producción a 1,019,565 (miles de pesos) en 2011 contra 801,250 (miles de pesos) en el 2009 .

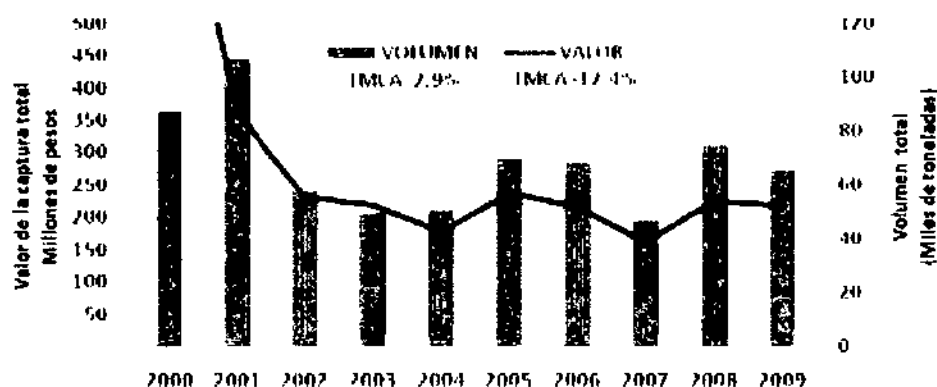
La pesca en el COCOTREN

La costa del Océano Pacífico de Baja California –donde se ubica el COCOTREN–, se conforma por 720 km. de litoral, es considerada una región templada dominada por el sistema de la corriente de California y con áreas de surgencias, lo que le da una condición de aguas ricas en nutrientes que contribuyen al desarrollo de la cadena trófica y favorecen el éxito de algunas poblaciones muy abundantes y otras muy valiosas. Además, dispone de una plataforma continental de 33,239 km², y

de 74,800 hectáreas de lagunas, esteros y bahías, generando una región pesquera por excelencia (Gobierno del Estado de Baja California, 2004).

En el Programa Estatal de Pesca y Acuacultura 2003-2007, se menciona que las comunidades pesqueras más importantes en el Estado son San Felipe, San Luis Gonzaga, Puertecitos, Camalajué, Bahía de los Ángeles y San Francisquito, localizadas en el Golfo de California. En el Litoral del Pacífico, además de los puertos de El Sauzal y de Ensenada —que concentran la mayor parte de la actividad pesquera del COCOTREN—, se encuentran las comunidades de Bahía de San Quintín, El Rosario, Villa Jesús María, Ejido Eréndira, Santa Rosalita, Santo Tomás, Ejido Valle Tranquilo, Popotla y Ejido San José de las Palomas.

En el COCOTREN los puertos de El Sauzal y Ensenada cuentan con la mayor infraestructura para proporcionar servicios tanto a embarcaciones menores y mayores dedicadas; si se consideran solamente las especies donde el puerto de Ensenada tiene participación como zona de captura, se tiene que en el 2009 este participaba con el total de la captura estatal de atún, sardina y anchoveta, con el 83 por ciento de la captura de erizo de mar y con el 68 por ciento de Tiburón. En menor proporción pero en forma significativa, el puerto participa con el 23 por ciento de la captura de langosta, en este caso, solamente es superado por Isla de Cedros como zona de captura. Participa asimismo, con el 30 por ciento de la captura de Pepino de Mar, donde El Rosario mantiene la primera posición. Sin duda, la importancia estratégica de Ensenada para la actividad pesquera de la entidad y del COCOTREN resulta evidente.



Fuente: Elaborado con base en estadísticas pesqueras de la Delegación Federal de SAGARPA, Subdelegación de Pesca. Departamento de Fomento y Estadística Pesquera. Varios años.

GRAFICA 2.27. VOLUMEN TOTAL Y VALOR REAL DE LA CAPTURA PESQUERA EN ENSENADA (MILLONES DE PESOS DEL 2010).

En el periodo 2000-2009 la captura total reportada en Ensenada B. C. ha fluctuado, pues en el año 2001 se reportó un máximo de 106 mil toneladas de captura que ha tendido a declinar en esta década hasta alcanzar un mínimo en el 2007 cuando se reportan solamente 47 mil toneladas de captura total. Un patrón similar presenta el valor de la captura aunque en forma más pronunciada: en el 2007 se registró un valor comercial que equivale a poco menos de la mitad de lo que se alcanzó

en el 2001. Entre el 2007 y el 2009 se observa una tendencia a mejorar en cuanto a los niveles de captura que se ha traducido en un valor comercial similar al alcanzado en 2005. La contracción promedio anual observada en la última década en cuanto a captura ha sido de menos 2.9 por ciento y en cuanto a valor todavía mayor: 12.4 puntos porcentuales (Grafica 2.27).

Las principales especies que se explotan comercialmente en la zona costera del COCOTREN son erizo, la langosta, atún, sardina, anchoveta, pez cabrilla, pepino de mar y tiburón. Las capturas de erizo, atún, sardina y tiburón aportan más del 50 por ciento del volumen capturado y poco más del 90 por ciento del valor comercial de la producción pesquera registrada en Ensenada (Tabla 2.59).

TABLA 2.59. APORTACIÓN PORCENTUAL ANUAL AL VALOR COMERCIAL Y AL VOLUMEN DE CAPTURA, DE LAS PRINCIPALES ESPECIES PESQUERAS REGISTRADAS EN EL PUERTO DE ENSENADA, 2000-2009.

	ERIZO		ATÚN		SARDINA		TIBURÓN		OTRAS	
	VALOR	VOLUMEN	VALOR	VOLUMEN	VALOR	VOLUMEN	VALOR	VOLUMEN	VALOR	VOLUMEN
2000	7.3	2.0	76.5	17.1	10.3	77.3	3.8	1.3	2.0	2.3
2001	11.5	1.3	45.8	10.7	16.6	43.0	6.6	1.3	19.5	43.6
2002	15.4	2.1	51.8	13.4	20.9	81.0	9.1	2.4	2.7	1.0
2003	24.6	2.2	40.8	10.9	20.6	82.5	11.1	3.0	2.9	1.4
2004	10.8	1.7	41.5	8.3	27.2	82.4	16.7	3.8	3.8	3.4
2005	13.6	1.2	47.0	7.8	25.1	80.5	11.5	2.3	2.7	8.2
2006	7.3	0.8	55.0	11.5	25.8	83.2	9.7	2.0	2.3	2.4
2007	13.7	1.4	45.9	11.2	21.5	75.6	15.2	3.6	3.7	8.3
2008	33.2	1.2	25.7	5.3	27.3	89.7	10.9	2.4	2.9	1.3
2009	47.3	1.8	13.6	4.3	21.0	86.9	12.7	3.6	5.4	3.4

Fuente: Elaboración propia a partir de estadísticas pesqueras proporcionadas por la Delegación.

A pesar de que la proporción porcentual de los volúmenes de atún no son superiores al 18 por ciento de la captura total, su valor es significativamente alto. Por ejemplo, la captura de atún en el año 2000, significó el 17.1 por ciento del total de la captura, pero su valor comercial aportó el 76.4 por ciento del valor total de la captura en ese año. Sólo en el 2008 y 2009 esta aportación descendió hasta el 25 por ciento y 13.6 por ciento respectivamente, debido a un descenso de los volúmenes capturados que fueron de tan sólo 5.2 y 4.3 por ciento en forma respectiva. En otro extremo se encuentra el caso de la sardina, históricamente ha aportado cerca del ochenta por ciento de la captura total, pero no llega a contribuir con más del 30 por ciento del valor comercial total de la producción pesquera registrada en Ensenada (Tabla 2.59).

La captura de Langosta, Erizo de Mar y Tiburón, repercute en un valor comercial relativamente alto por kilogramo, pero su explotación se encuentra severamente restringida por la normatividad ambiental. En este sentido, el atún sigue apareciendo como una de las especies que ofrece mayor potencial económico en el corto plazo, sobre todo cuando este se desarrolla en ranchos de engorda que se caracterizan por su mayor productividad y calidad relativa. Hay que aclarar además, que las cifras reportadas en la Grafica 2.27. no contabilizan la producción proveniente de los ranchos atuneros debido a que no se considera captura en términos estrictos. El mercado que ofrece este tipo de producto –sobre todo en los países asiáticos donde es sumamente apreciado y demandado–, constituye un nicho de oportunidad para la economía del corredor costero que debería ser aprovechado en forma sustentable.

Además de la zona de captura de Ensenada que es evidentemente la más importante, en el polígono del COCOTREN, destacan grupos de pescadores organizados en el área de Popotla y Rosarito que aprovechan las especies de peces y de moluscos que hay en el área circundante a las Islas Coronado y colindante con la zona costera. La pesca la realizan principalmente con embarcaciones de las denominadas pangas, equipadas con redes galleras, chinchorros, equipos de buceo y trampas.

En la región Tijuana-Ensenada se ubican unidades de producción y pescadores organizados que se dedican a la captura principalmente de erizo, langosta y escama. Una de las principales comunidades pesqueras en este corredor es Popotla, donde existen grupos de pescadores con equipo de pesca muy rudimentario o de bajo nivel tecnológico, y cuya aportación en el volumen de captura a nivel regional es baja. Actualmente existen en esta comunidad 52 pescadores registrados en dos asociaciones con permiso para pescar en las proximidades de las islas, además de permisionarios libres que no pertenecen a las asociaciones. En total hay aproximadamente cuarenta y cinco embarcaciones, sin contar las trampas registradas para la captura de langosta y equipos de buceo para la captura de erizo y caracol (Vázquez León, 2007).

La comunidad de Popotla presenta un rezago considerable, pues desde 1995 cuenta aproximadamente con el mismo número de pangas y de pescadores. En 1997 lograron el registro dos permisionarios o usuarios privados con puerto base en Popotla y con permiso para explotar pepino de mar, erizo y cangrejo. Es importante mencionar que la mayoría de los pescadores de dicha comunidad, están constituidos como uniones de pescadores. Esta forma de organizarse les permite tener permisos para pescar y poder reclamar derechos sobre áreas de pesca, como es el caso de las Islas Coronados, donde se captura principalmente erizo y langosta.

La pesca que se desarrolla en el corredor de Popotla es considerada de nivel de subsistencia. Esto se debe en parte, a la escasa infraestructura desarrollada en el área y a la carencia de plantas procesadoras o frigoríficos para volúmenes pequeños, lo cual va en detrimento de la calidad del producto y trae como consecuencia la pérdida en el valor agregado del mismo. La mayor parte de la captura que se logra en la comunidad, se comercializa en los principales mercados de Tijuana y Ensenada. Los pescadores también han desarrollado contratos de manera informal con los restauranteros del corredor turístico, donde se hacen arreglos por adelantado asegurando que los

restaurantes cuenten con pescado y mariscos, principalmente en la temporada de mayor afluencia turística.

Otra forma de comercializar la captura es a pie de playa, es decir, en la playa cuando los pangueros arriban con la captura y la gente que desea comprar pescado fresco se acerca. Algunos pescadores mencionan que esta actividad ocurre con mayor frecuencia los fines de semana, que es cuando las personas que viven en Tijuana y Rosarito visitan estos lugares y aprovechan para obtener un producto más fresco y a mejor precio (Vázquez León, 2007).

Las principales especies que se explotan comercialmente en la zona costera del COCOTREN son reguladas mediante normas que se emiten a través de la Comisión Nacional de la Pesca, las cuales se basan en los estudios que realiza el Instituto Nacional de la Pesca. Entre ellas destacan: a) el erizo rojo, una pesquería con tendencias decrecientes y cercanas a los niveles de sobreexplotación. Es una de las especies más importantes de la costa del Pacífico de Baja California, genera a la entidad aproximadamente 2 mil empleos; b) la langosta, es un producto con alto valor en el mercado, su captura ha mantenido en los últimos años una tendencia creciente, pero cada vez se restringen más los permisos que otorga derecho a su explotación; y c) el pepino de mar, una especie relativamente nueva en las costas de Baja California. En la actualidad es considerada una pesquería en deterioro que ha sido declarada como especie en peligro de extinción, pero sujeta a cambio de categoría para permitir su explotación controlada. Como puede verse, las pesquerías en el COCOTREN se encuentran altamente restringidas.

Existe en la región, a lo largo de la costa entre Tijuana y Ensenada, así como en las aguas adyacentes a las Coronados, una gran diversidad de peces con valor comercial, cuya captura se le conoce como pesquería de escama. Entre los más conocidos y comerciales se encuentran las sardinas, anchovetas, jurel, cabrilla, lenguados, macarela y manta raya, entre otros.

La maricultura en Baja California es otra actividad con impacto en la región marina del COCOTREN y es quizá, una de las que presenta mayor potencial en cuanto a valor económico. A partir de las primeras concesiones que se otorgaron para cercos atuneros en el Estado, se obtuvieron los primeros resultados en 1998, cuando se logró una producción de 93 toneladas y un valor comercial de 223,000 dólares. (Gobierno del Estado de Baja California, 2004). Se calcula que esta actividad mantiene alrededor de 1,100 empleos directos en la entidad. En 2006 tan sólo la producción de atún aleta azul en los ranchos de Baja California fue de 4,350 toneladas con un valor comercial de 74 millones de dólares, 472 menos que en 2005 (Rodríguez 2009).

En Baja California, los ranchos atuneros están distribuidos de la manera siguiente: en el COCOTREN, se encuentra uno frente a las Islas Coronado, cuatro en la Bahía de Salsipuedes, y uno más en la Bahía de Todos Santos. Fuera del COCOTREN, hay uno más en Puerto Escondido, otro en la zona de Santo Tomas, uno localizado en Bahía Soledad y por último el que se ubica frente a la Isla de Cedros. La participación del capital extranjero en el desarrollo de estos ranchos ha resultado muy significativo, sobre todo el de origen japonés (Tabla 2.60).

Según Del Moral-Simanek, *et al* (2009), el proceso de maduración de la engorda de atún se presenta sobre todo en los primeros cinco años a partir de su captura y encierro, tiempo durante el cual pueden generar hasta 40 toneladas adicionales por año. Este producto se destina principalmente al mercado japonés, en donde se cotiza hasta en 17 mil dólares por tonelada, lo cual se traduce en una derrama que puede llegar a los 35 millones de dólares anuales solamente para los ranchos atuneros establecidos en las costas de Ensenada y Rosarito.

TABLA 2.60. EMPRESAS ESTABLECIDAS EN BAJA CALIFORNIA DEDICADAS A LA CAPTURA Y ENGORDA DE ATÚN ALETA AZUL.

	NOMBRE	UBICACIÓN	CAPITAL
1	Acuacultura de Baja California, S.A. de C.V.	Salsipuedes	Japonés (Mitsubishi Corporation)
2	Administradora Pesquera del Noroeste, S.A. de C.V.	No disponible	No disponible
3	Baja Acuafarms, S.A. de C.V.	Islas Coronado	Islandés
4	Bajamachi, S.A. de C.V.	Isla Todos Santos	Japonés/Estadounidense
5	Duarcuícola, S.A. de C.V.	Salsipuedes	Japonés (Explorer Corporation)
6	Frescatún, S.A. de C.V.	Punta Banda	Japonés
7	Intermarketing de México, S.A. de C.V.	Salsipuedes	Japonés (Explorer Corporation)
8	Maricultura del Norte, S.A. de C.V.	Puerto Escondido	Japonés/mexicano, Maruha Group (Daito Gyorui Co. Ltd)
9	Mexican Bluefin, S.A. de C.V.	Salsipuedes	Islandés
10	Operadora Pesquera de Oriente, S.A. de C.V.	Punta Banda	Japonés (Explorer Corporation)
11	Rancho Marino Guadalupe, S.A. de C.V.	Salsipuedes	Islandés

Fuente: Del Moral-Simanek, Raúl Jesús; Vaca-Rodríguez Juan G. (2009)

Las actividades de captura y engorda del atún aleta azul han presentado un incremento desde el 2003. De las cinco empresas iniciales que instalaron ranchos atuneros en ese año, para el 2006 ya eran nueve y generaban un ingreso aproximado de 74 millones de dólares. Como ya se indicó anteriormente, actualmente hay once concesiones ubicadas principalmente en el norte del municipio de Ensenada, sin embargo, al 2008 solamente nueve se encontraban en operación (Rodríguez, 2009:8) y para el 2010 había solamente dos ranchos en operación.

Al parecer, la reducción del número de empresas en operación, ha repercutido también en los niveles de producción. De acuerdo a Del Moral-Simanek y colaboradores (2009), durante el 2005 los ranchos atuneros alcanzaron una producción de 4 mil 820 toneladas de atún, que declina en 470 toneladas menos en 2006. Esta tendencia a la baja, parece haberse acentuado en los siguientes años. De acuerdo a las estadísticas de CONAPESCA, en el 2008 el volumen de producción de atún en acuacultura fue de tan sólo 2 mil 923 toneladas en peso vivo, lo que representa una caída en captura de 40 por ciento respecto al 2005 que sin embargo, generó un ingreso de 18 millones de dólares.

Finalmente, con relación a la pesca deportiva que se desarrolla en el COCOTREN, el gobierno estatal de Baja California menciona que no se cuenta con información de las especies capturadas ni de las áreas donde se lleva a cabo (Gobierno del Estado de Baja California, 2004), lo cual ha generado que la pesca deportiva sea subestimada y que se desconozca con precisión, su impacto socioeconómico y ambiental. Esta actividad está generalmente dirigida a visitantes extranjeros que obtienen permisos en las oficinas de enlace de la CONAPESCA en San Diego California, y tiene su mayor reflejo en los meses de verano cuando se pueden encontrar hasta 400 embarcaciones registradas en Estados Unidos durante los fines de semana, realizando pesca deportiva en el área de las Islas Coronados. Por su potencial y su articulación con las actividades turísticas, se requieren de programas efectivos que fomenten de manera sustentable la pesca deportiva.

Minería

A pesar que la minería es muy importante en Baja California, más por su potencial que por los niveles de explotación actual, en el polígono del COCOTREN resulta escasa esta actividad. De hecho no se identifican explotaciones en operación. Sin embargo, se encuentra en el radio de influencia de algunos centros mineros que se ubican en las sierras y el sur de Ensenada. En este municipio se concentra el mayor número de las concesiones mineras que se han otorgado en Baja California. De acuerdo a las estadísticas de la Dirección General de Minas de México, del 2005 al 2010 se autorizaron 102 concesiones mineras, de las cuales el ochenta por ciento se ubican en Ensenada (Tabla 2.61), todas ellas fuera del polígono territorial sobre el que se define el COCOTREN.

TABLA 2.61. CONCESIONES MINERAS OTORGADAS POR MUNICIPIO EN BAJA CALIFORNIA, 2005-2010.

MUNICIPIO/ AÑO	MEXICALI	ENSENADA	TECATE	TIJUANA	PLAYAS DE ROSARITO	ESTADO
2005	10	3	2	0	0	15
2006	0	8	0	0	0	8
2007	2	67	3	2	0	74
2008	0	0	0	0	0	0
2009	0	2	0	0	0	2
2010	0	2	1	0	0	3
TOTAL	12	82	6	2	0	102

Fuente: Dirección General de Minas, Departamento de Cartografía y Concesiones Mineras.

De acuerdo a la carta geológica-minera más actualizada, en las cercanías del corredor costero existe potencial para la explotación de minerales de origen pétreo, entre los que destacan la piedra y la arena. Su explotación debe seguir normas estrictas en materia del cuidado del medio ambiente. La explotación excesiva de la arena por ejemplo, puede llegar a poner en riesgo la capacidad de recarga de los mantos acuíferos adyacentes al corredor, y de los cuales dependen en forma significativa actividades turísticas, inmobiliarias, residenciales y agrícolas. En especial, es ampliamente conocida la

sobre explotación de los mantos acuíferos que dan sustento a los Valles Vitivinícolas y a la zona de Maneadero. Esta última ubicada en el centro agrícola del COCOTREN.

De manera indirecta, el corredor juega un rol importante en el desarrollo de la minería, pues es fundamentalmente a través del Puerto de Ensenada que se comercializa internacionalmente la mayor parte de la producción minera de la entidad. En el 2010, cerca de un cuarenta por ciento del movimiento de carga en el puerto, lo conforma granel de origen mineral. Del 2004 al 2008 sin embargo, las exportaciones de productos pétreos desde el puerto ensenadense han tendido a disminuir, a un ritmo de 15.3 por ciento por año.

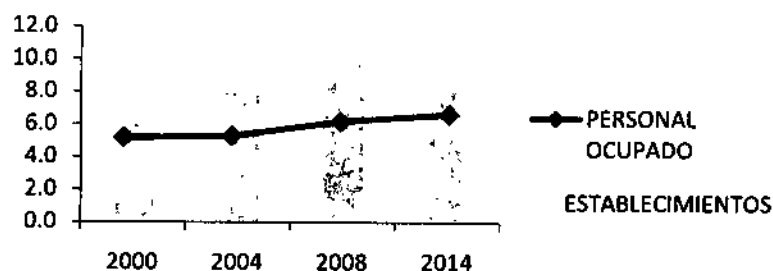
Aunque el aprovechamiento e industrialización de productos pétreos es aún limitada en el corredor, destacan en él dos plantas cementeras ubicadas en Ensenada, que emplean a cerca de 350 trabajadores y que disponen de una terminal especializada en el puerto. Además, a lo largo del COCOTREN se localizan pequeños talleres de productos de loza, piedra y cantera, así como comerciantes minoristas de estos productos, que generan en forma conjunta cerca de 200 empleos.

El aporte de la minería en el corredor, puede valorarse más por su impacto indirecto para el comercio, la industria y la construcción, así como por el papel que pudiera jugar en el futuro como enlace logístico para la comercialización internacional de la producción minera proveniente de ambiciosos proyectos mineros en curso, que se encuentran en el sur de Ensenada.

Manufactura.

Según información censal, en la zona del COCOTREN la industria manufacturera generó poco más de nueve mil empleos en el 2008, de los cuales seis mil –casi el 70 por ciento–, correspondió a las empresas ubicadas en Ensenada. Le siguieron en orden de importancia Rosarito con 2 mil empleos, y Playas de Tijuana que a lo mucho, generó 750 empleos en el ramo. Se calcula que solamente un treinta por ciento del empleo maquilador de Rosarito y Ensenada se ubica en el polígono del corredor costero.

En buena medida, la industria manufacturera ensenadense se vincula con la maquila que se asienta en la zona del Sauzal y sobre la carretera transpeninsular. Su importancia relativa en el conjunto estatal aunque pequeña, ha mostrado una tendencia creciente. En 1997 por ejemplo, los establecimientos de maquila de Ensenada representaban poco más del 6 por ciento de los que operaban en Baja California, para el 2010 dicha participación se elevó a 10.3 por ciento. Una tendencia similar presenta el empleo y el valor agregado, en 2014 ensenada presentó un 7.2 por ciento de los empleos que operan en Baja California. (Gráfica 2.28).

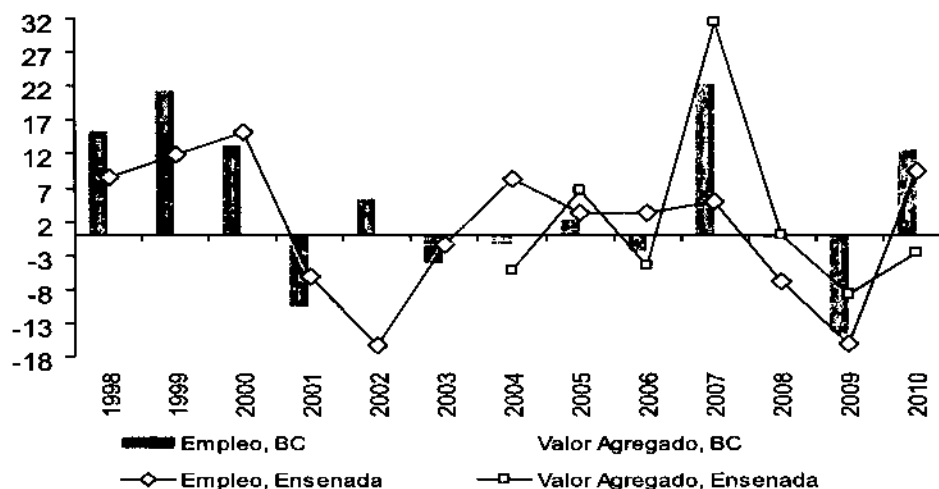


GRAFICA 2.28. PARTICIPACIÓN DE LA INDUSTRIA MAQUILADORA DE ENSENADA, EMPLEO Y LOS ESTABLECIMIENTOS DE MAQUILA QUE OPERAN EN BAJA CALIFORNIA (PORCENTAJES).

Hay que aclarar sin embargo, que en comparación con el resto de las maquiladoras que operan en el Estado, en Ensenada las empresas son más pequeñas y generan un menor valor agregado por trabajador. En el 2010 por ejemplo, el número de trabajadores promedio que empleaban las maquiladoras de Ensenada fue de 167 trabajadores, mientras que en la entidad era de 237. Una proporción similar guarda la productividad.

Mientras que en el Estado la mitad del empleo maquilador lo aportan los ramos de la electrónica, el plástico y la fabricación de productos metálicos, en el caso de Ensenada, además de la electrónica que aporta el 15 por ciento del empleo, destaca la industria textil y la alimentaria, las cuales contribuyen en forma respectiva con el 30 y el 10 por ciento del empleo maquilador de dicho municipio. En particular sobresale la presencia en el Parque Industrial Fondeport (en el Sauzal), la manufactura vinculada con el procesamiento de productos pesqueros para la exportación.

Al 2004, la capacidad instalada en materia de industrialización de productos pesqueros del Estado, se concentraba en el municipio de Ensenada. En ese entonces se contaba con una capacidad de reducción para la producción de harinas de 328 toneladas por 8 horas, de 702 toneladas de congelado por 24 horas, 712 toneladas de enlatado por 8 horas, 145 toneladas de hielo por 24 horas, entre otros procesos (Gobierno del Estado de Baja California, 2004). Pese a esta capacidad, un número significativo de industrias pesqueras cuentan con tecnología que requiere renovarse o actualizarse, para que logren aprovechar en mayor medida su potencial, además de que su tendencia de crecimiento no ha logrado mantenerse en los últimos años.



GRAFICA 2.29. TASA DE CRECIMIENTO DEL EMPLEO Y EL VALOR AGREGADO DE LA INDUSTRIA MAQUILADORA, EN BAJA CALIFORNIA Y ENSENADA (PORCENTAJES, VALOR AGREGADO EN PRECIOS CONSTANTES).

Los datos del censo, muestran que durante el periodo 2003-2008, el empleo manufacturero en el polígono del COCOTREN se contrajo en promedio, a un ritmo de cuatro por ciento por año. Esto, a pesar de que en los polígonos de Rosarito y Tijuana, si creció este tipo de empleo. Ahora bien, si se considera al municipio de Ensenada en su totalidad, se encuentra que después de haber experimentado una contracción de casi 18 por ciento en 2009 en cuanto a empleo, durante el 2010 la maquila del municipio presentaba tasas de crecimiento laboral positivas y una tendencia ascendente en términos de valor agregado (Gráfica 2.29).

En general, desde 1998 el patrón de crecimiento de la maquila de Ensenada, se ha encontrado ligada al que muestra el de Baja California en su conjunto, por lo que seguramente es igualmente vulnerable al ciclo económico estadounidense.

La información sobre las manufacturas que se desarrollan en Rosarito es más limitada. Al 2009 el Gobierno del Estado solamente tenía registradas seis empresas maquiladoras en este municipio. La más grande es Sharp Electrónica, conformada por dos plantas que en conjunto emplean a cerca de 2 mil personas. A partir de la instalación de estas empresas en 1997 y 2007, la maquila se ha visto como una alternativa para abatir los problemas de desempleo, sin embargo, el quinto municipio sigue manteniendo una fuerte vocación turística y de servicios que conviene preservar y enriquecer.

Además de la actividad maquiladora, en el COCOTREN también se ha desarrollado la manufactura de productos de herrería, madera, loza y piedra, la cual se lleva a cabo en la mayoría de los casos, en talleres artesanales de tamaño pequeño y mediano. Se estima que estas actividades emplean en conjunto, a poco más de 600 trabajadores, de los cuales el 60 por ciento labora en Rosarito, particularmente sobre el eje carretero Benito Juárez-Popotla, el cual destaca por la venta y

manufactura de productos de herrería artística, así como por la fabricación de muebles artesanales que se ofrecen en gran medida al turista. No se dispone de información precisa, sobre el desempeño reciente de estas empresas, pero los representantes agrupados en AFAMARO, aseguran que el periodo 2008-2009 no fue del todo positivo para estas actividades, estimando una caída en ventas de 80 por ciento que se origina en parte, en un menor flujo de visitantes extranjeros.

SECTOR ENERGÉTICO

La infraestructura energética que permita el abasto de energéticos a precios competitivos y que promuevan inversión y servicios

es una de las actividades estratégicas para el desarrollo económico de la región, se tienen dos centros energéticos que brindan estos servicios al Corredor y a gran parte de Baja California.

El impacto económico de la infraestructura energética y de servicios se materializa de la siguiente forma: Durante la etapa de construcción en ésta infraestructura, se invierte en materiales, creando una cantidad importante de empleos directos temporales y una derrama económica positiva, a contratistas y al sector de servicios. Una vez en operación la infraestructura energética lleva un factor fundamental en la economía del Corredor y del Estado al suministrar energéticos para el transporte de personas, bienes y servicios, además de la operación de industrias y los comercios. Al estar interconectada la infraestructura energética con otros centros energéticos (Estados Unidos y Asia), provee opciones para el abasto más competitivo de los energéticos dependiendo de los precios relativos en mercados internacionales y potencialmente como plataforma de exportaciones. En cuanto a empleos, este sector ocupa a personal técnico y su impacto directo en empleos es relativamente limitado. Sin embargo, su función económica impulsa el crecimiento de sectores clave que dependen del gas, como es el caso de empresas generadoras de electricidad y de la industria en general; algunas de las armadoras de autos localizadas en Baja California, como Toyota, son demandantes importantes de gas natural.

Durante los últimos 10 años este sector ha atraído inversiones por encima de los 15 mil millones de pesos y continuará ofreciendo oportunidades no solo en el contexto de la reforma energética de México, sino por la ubicación geográfica estratégica del Corredor y Baja California en general.

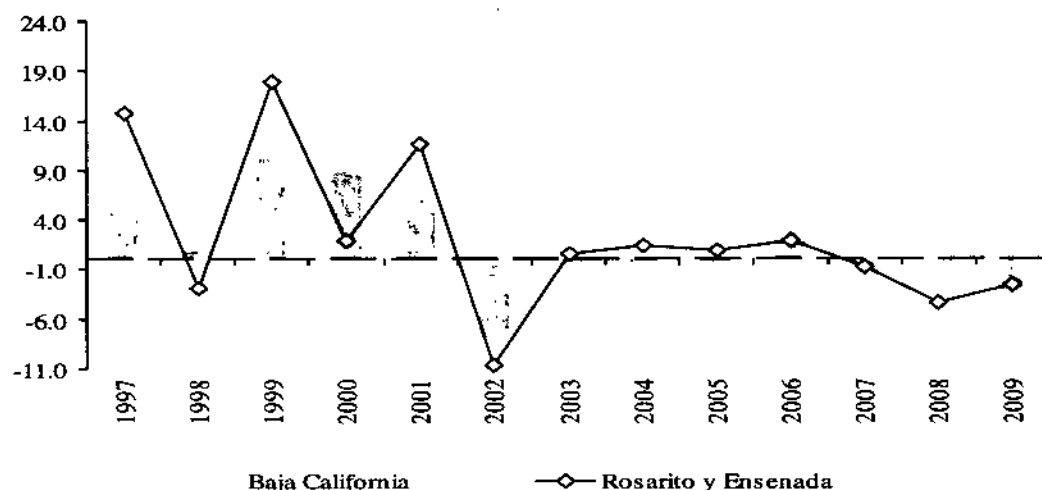
SECTOR TERCIARIO

Comercio, con especial referencia a bienes raíces y grandes superficies.

Comercio en General.

No se dispone de una serie larga y continua, para valorar el crecimiento de la actividad comercial en el corredor costero, pero a juzgar por la evolución del consumo de electricidad de este ramo, puede concluirse que desde el 2007 ha presentado un declive continuo que empieza a revertirse

ligeramente en 2009 (Grafica 2.30). Esta es una situación que también ha estado experimentando la entidad en su conjunto aunque en forma más pronunciada.



Fuente: Anuarios Estadísticos de Baja California, INEGI.

GRAFICA 2.30. TASA DE CRECIMIENTO DEL CONSUMO DE ENERGÍA ELÉCTRICA DEL COMERCIO DE ROSARITO Y ENSENADA (PORCENTAJES).

Durante el período de auge de este ramo (1997-2001), el comercio de Rosarito y Ensenada fue también relativamente más dinámico que en la entidad. Lo anterior pudiera estar asociado al hecho, de que en el corredor se observa un crecimiento poblacional mayor que en el resto de los municipios, lo cual actúa como efecto de compensación para el comercio, debido a que ha tendido a satisfacer en buena medida la demanda del residente local.

El repunte durante el 2006 de la actividad comercial en los municipios del COCOTREN y el Estado, se encuentra asociado a las importantes inversiones que se captaron en ese año en el ramo. Entre las más representativas destacan la construcción de los complejos comerciales y de entretenimiento, Macro Plaza del Mar en Ensenada y el Pabellón Rosarito que se ubican en el corredor costero. En el caso de Rosarito, la aparición de grandes centros comerciales es un fenómeno relativamente reciente, que ha venido a fortalecer las redes de distribución al por menor, pero también a replantear la estrategia competitiva del pequeño y mediano minorista.

La actividad comercial en el COCOTREN –al igual que en otras zonas de la frontera norte–, se desenvuelve en un entorno donde el diferencial en precios internacionales define en buena medida los patrones de intercambio y la especialización de las ventas. Dicho diferencial se encuentra además fuertemente influenciado por un marco impositivo que no favorece la importación para su venta local, de una amplia gama de productos de origen asiático. Este hecho, junto con la insuficiente producción industrial para su venta local, ha generado un rezago en la oferta comercial local de diversos bienes duraderos, que obliga a su importación “hormiga”, incluso, a pesar de la lentitud del

cruce fronterizo y de las devaluaciones de los últimos años. En este sentido, el fomento del ramo comercial depende no solamente de acciones locales, sino también de la dirección que adopten las políticas nacionales que repercuten en el sector.

Indicadores Generales del Comercio de Bienes Raíces

La intensa actividad inmobiliaria que se desarrolla en el Corredor Costero Tijuana-Rosarito-Ensenada, es sin duda una de sus principales fuerzas económicas que le han dado impulso. Durante el 2009, en Rosarito y Ensenada se efectuaron solamente el 14 por ciento de las operaciones de bienes raíces que se registraron en Baja California (Tabla 2.63). Visto así, su importancia en el ámbito estatal parecería reducida, sin embargo, cuando esta se pondera a la luz del tamaño de su población y de otros indicadores sociodemográficos, la valoración resulta totalmente distinta.

TABLA 2.63. BAJA CALIFORNIA, 2003-2009. NÚMERO DE OPERACIONES DE BIENES RAÍCES, POR MUNICIPIO.

AÑO/MUNICIPIO	MEXICALI	TECATE	TIJUANA	ENSENADA	ROSARITO	ESTADO
2003	12,514	1,138	19,821	5,855	1,605	40,933
2004	15,785	3,619	22,482	6,495	1,584	49,965
2005	19,474	1,690	21,896	6,247	1,942	51,249
2006	20,790	1,244	22,460	7,646	1,573	53,713
2007	21,089	992	25,437	8,112	2,035	57,665
2008	21,006	928	30,206	7,520	1,456	61,116
2009	17,240	929	24,334	5,924	1,006	49,433

Fuente: Con base en el Registro Público de la Propiedad y del Comercio. Datos proporcionados por SEDECO.

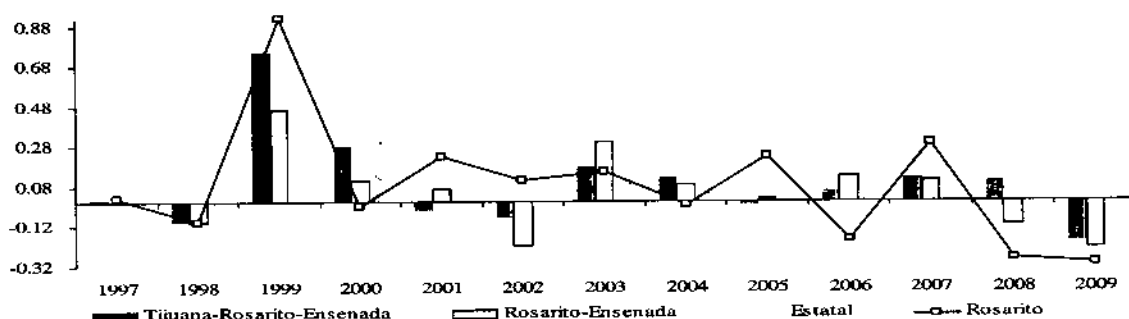
TABLA 2.64. BAJA CALIFORNIA, 2005. INDICADORES DE LA INTENSIDAD DE LA ACTIVIDAD INMOBILIARIA POR MUNICIPIO.

	OPERACIONES DE BIENES RAÍCES POR CADA CIENT:			POR HOGAR QUE COHABITA CON OTROS EN UNA VIVIENDA
	VIVIENDAS	HABITANTES	HOGARES	
Baja California	6.94	1.80	7.35	0.79
Rosarito	10.64	2.65	11.26	0.70
Mexicali	8.48	2.28	8.90	1.22
Tecate	7.30	1.86	7.68	0.83
Tijuana	6.13	1.55	6.59	0.59
Ensenada	5.65	1.51	5.84	0.91
Rosarito y Ensenada	6.36	1.68	6.59	0.85

Fuente: Elaboración propia, con base en estadísticas de SEDECO y del INEGI.

Para aproximarnos a la intensidad del comercio inmobiliario por municipio, se construyeron tres indicadores alternativos: número de operaciones de compra venta de bienes raíces por cada cien viviendas, por cada cien habitantes, y a razón de cada cien hogares. Como puede observarse en la Tabla 2.64. en Rosarito tiene lugar una intensa dinámica inmobiliaria que ocupa el primer sitio en la entidad. En este municipio, por cada cien viviendas registradas se realizan diez transacciones inmobiliarias. Muy por encima del indicador estatal, que se acerca a siete. Si se toman en cuenta solamente los hogares, se observa que por cada centenar de ellos, se efectúan 11 operaciones de compra venta de inmuebles en Rosarito, siguiéndole en este sentido Mexicali como su más cercano competidor.

En contraste, aunque en Ensenada se concentran el 12 por ciento de las transacciones de compra venta de bienes raíces, su importancia relativa es menor. De hecho alcanza los menores índices de intensidad de actividad inmobiliaria en Baja California, ubicándose ligeramente por debajo de Tijuana. Como veremos más adelante, tanto Rosarito como Ensenada despuntan, cuando se toma en cuenta también el valor de los recursos que movilizan los desarrollos inmobiliarios.



Fuente: Con base en estadísticas de Sedeco, provenientes del Registro Público de la Propiedad y el Comercio.

GRAFICA 2.31. TASA DE CRECIMIENTO ANUAL DE LAS OPERACIONES DE COMPRA VENTA DE BIENES RAÍCES EN BAJA CALIFORNIA, 1997-2009.

Visto en retrospectiva, el mayor auge de los bienes raíces en el COCOTREN se presentó en 1999, con tasas superiores al noventa por ciento en el caso de Rosarito y de cerca de cincuenta por ciento para la entidad. Durante el 2001-2002 —en plena recesión estadounidense—, la actividad inmobiliaria en el eje Rosarito-Ensenada se contrajo ligeramente debido a la caída que experimentó Ensenada, pues el quinto municipio siguió manteniendo tasas de crecimiento positivas (Gráfica 2.31.).

Si valoramos el mercado de bienes raíces, en término del número de transacciones de compra venta de bienes inmuebles, podemos concluir con facilidad que a escala estatal el mercado para este ramo se desplomó en forma estrepitosa a partir del 2009. En este año, la demanda numérica se contrajo en por lo menos veinte por ciento. En el periodo 1997-2009, no se había detectado una caída de tal magnitud: con respecto al 2008, se registraron 12 mil transacciones menos en la entidad.

Para el corredor costero, el desplome de la actividad inmobiliaria se presentó un año antes que en el Estado. En el 2008, el número de operaciones de compra venta que se registraron en Ensenada y Rosarito fue 11.5 por ciento menor al del 2007 y para el siguiente año, esta caída alcanzó casi el 23 por ciento. Es decir, entre el 2008 y el 2009, la demanda en el ramo se contrajo en una tercera parte. El 2007 fue el mejor año para la actividad inmobiliaria de la zona costa, solamente superado por 1999.

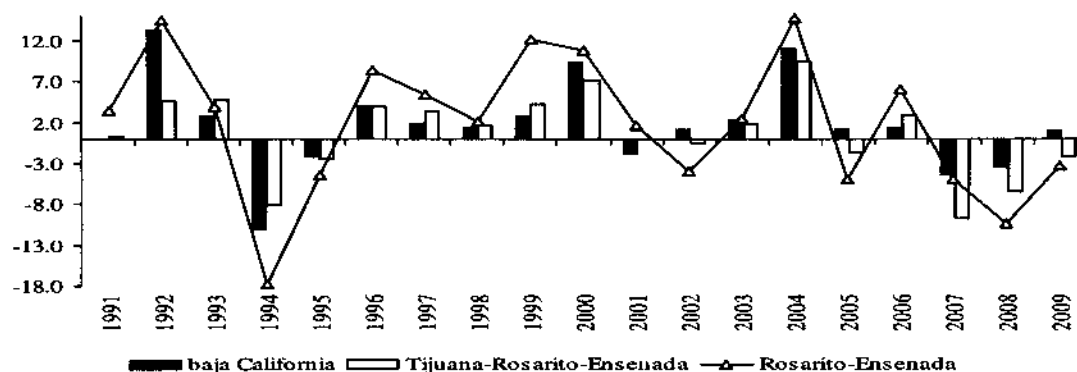
Si comparamos la tendencia mensual del número de transacciones de compra-venta correspondientes al 2007 y al 2009, encontramos que hasta el primer semestre era muy parecida. Aunque había una diferencia en niveles a favor del primer año, los altibajos eran muy similares entre ambos años. A partir del segundo semestre tal similitud se perdió y el diferencial se amplió todavía más, lo cual indica, que la crisis rompió incluso con la estacionalidad característica del mercado. Alcanza su mayor descenso en agosto del 2009, cuando se colocan 400 transacciones menos con respecto al mismo mes del 2007. Las mismas fuentes indican, que si se analiza la evolución del mercado inmobiliario de Rosarito y Ensenada en forma cuatrimestral, se observa que desde el tercer cuatrimestre del 2007 el mercado inmobiliario tendió a declinar, hasta alcanzar su cota más baja en los primeros cuatro meses del 2009. A partir de este año se observa un ligero repunte, cuya significancia es limitada dado el nivel tan bajo del que parte.

Servicio de hoteles y moteles

Para 2009, en Tijuana, Rosarito y Ensenada había en conjunto cerca de 315 establecimientos de hospedaje en hoteles y moteles, lo cual equivalía a casi el 75 por ciento de los que existían en el estado. Si se considera solamente al eje Rosarito-Ensenada, se tiene que en este corredor se localizaban cerca de 115 de estos establecimientos, esto es, casi el 30 por ciento de los que hay en Baja California. La quinta parte de dichas unidades se podría considerar de categoría turística, por ser de cuatro o más estrellas. En términos proporcionales, en el corredor hay una presencia relativamente mayor de hoteles de categorías elevadas, para 2012 había 339 establecimientos de hospedaje en el conjunto equivalentes al 72% existentes en el estado.

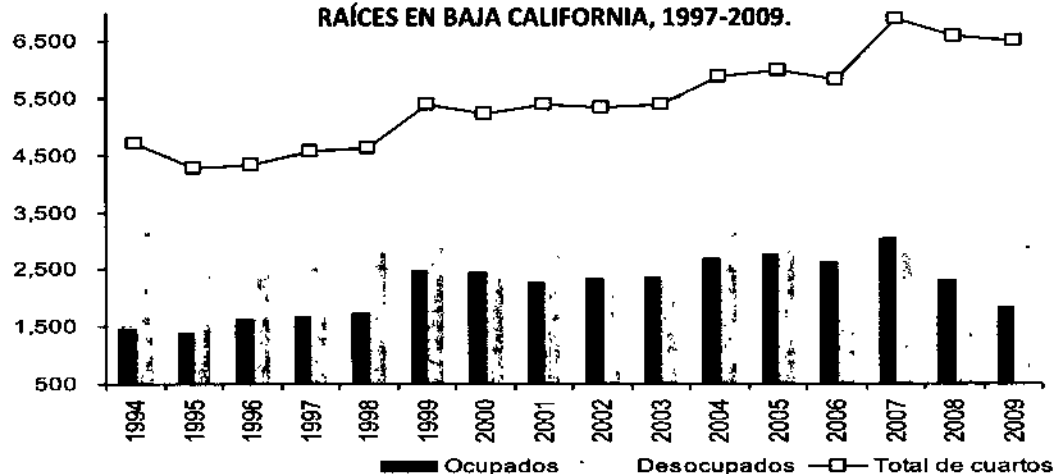
La inversión en el sector de hoteles y moteles ha seguido patrones cíclicos. En los periodos donde se ha observado un mayor número de estos establecimientos, han sido 1991-1992, 1996-2000, 2003-2004 y en el 2006. A partir del 2007 se ha observado una contracción en la oferta de establecimientos de hospedaje, que se ha extendido con cada vez menor intensidad hasta el 2009 (Grafica 2.32).

Lo anterior no significa que se ha reducido la oferta hotelera. Por el contrario, lo que ha ocurrido es que se ha invertido en hoteles cada vez más grandes, sobre todo a partir del 2003. Entre este año y el 2009 el número de cuartos para alojamiento que se ofertan en forma conjunta en Rosarito y Ensenada pasó de 5 mil 500 a 6 mil 500. El número de cuartos promedio de las unidades de hospedaje, ha pasado de 42 cuartos en el 2000 a cerca de 56 en el 2009, un crecimiento de treinta por ciento.



Fuente: Secretaría de Turismo del Gobierno del Estado de Baja California.

GRAFICA 2.32. TASA DE CRECIMIENTO ANUAL DE LAS OPERACIONES DE COMPRA VENTA DE BIENES RAÍCES EN BAJA CALIFORNIA, 1997-2009.

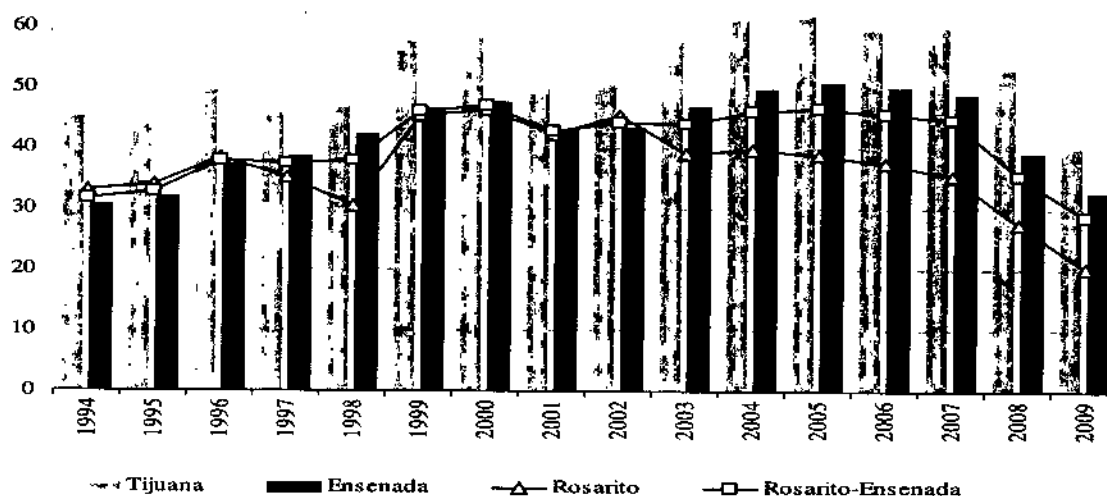


GRAFICA 2.33. CUARTOS PARA ALOJAMIENTO EN ROSARITO Y ENSENADA. TOTAL, OCUPADOS Y DESOCUPADOS, 1994-2009.

La inversión en unidades cada vez más grandes, ha ampliado la oferta hotelera considerablemente en el corredor, sin embargo, esto se debió a las expectativas positivas que trajo consigo el crecimiento económico de actividades turísticas a finales de los noventa y los primeros años del nuevo milenio. En la actualidad lo que se tiene es hasta cierto grado, una sobre oferta debido a la lentitud con la que ha marchado la afluencia turística de los últimos años. Solamente entre 2007 y 2009, el número de cuartos desocupados se elevó en mil. En los últimos quince años, no se había presentado una situación de sobreoferta de magnitud similar (Gráfica 2.33).

Los niveles de ocupación hotelera y los servicios asociados a éstos se han reducido considerablemente en la última década. Si comparamos la tasa de ocupación hotelera de 1994 al 2009, se observa que, los tres municipios que atraviesa el corredor costero iniciaron una senda decreciente a partir del 2005, en cuanto a la captación de visitantes en los hoteles. Todavía entre

2004 y 2007 el eje Rosarito-Ensenada se mantuvo en tasas de ocupación razonables que se ubicaron ligeramente por encima del cuarenta por ciento (Gráfica 2.34).



Fuente: Secretaría de Turismo del Gobierno del Estado y Anuarios Estadísticos de Baja California.

GRAFICA 2.34. OCUPACIÓN HOTELERA PROMEDIO EN LOS MUNICIPIOS DEL CORREDOR COSTERO, 1994-2009 (PORCENTAJES).

El municipio más afectado ha sido sin duda Rosarito. En el quinto municipio la tasa de ocupación ha pasado de 45 por ciento en su mejor nivel en el 2000, a poco más de 20 por ciento en el 2009. Se ha desplomado a la mitad: la más baja que se observa en los últimos quince años. De 1994 al 2002 la tasa de ocupación hotelera de Rosarito y Ensenada era muy parecida, pero a partir del 2003 se observa un diferencial que ubica al quinto municipio por debajo de Ensenada en un diez por ciento. La información más reciente del 2010, muestra que para ese año la ocupación hotelera de Rosarito ascendió a 17.5 por ciento, 2.5 por ciento menos que en 2009 lo cual indica, que la situación ha tendido a empeorar ligeramente.

En el 2009, la actividad hotelera de Rosarito se encontraba prácticamente en un periodo recesivo si consideramos que, se requiere una ocupación de al menos quince por ciento para que los hoteles de dos o tres estrellas mantengan un balance de equilibrio entre sus ingresos y gastos, y de al menos 45 por ciento para el caso de cuatro estrellas y más.¹ No es sorprendente entonces, como se verá más adelante, que Rosarito sea uno de los municipios bajacalifornianos que más ha padecido la desaceleración de la gran dinámica inversora que hasta hace pocos años presentaba el sector hotelero e inmobiliario en el quinto municipio. Esto ha impactado al eje Rosarito-Ensenada, cuya tasa de ocupación empezó a descender a partir del 2008 hasta llegar a treinta por ciento, lo cual no se había visto desde hace quince años.

¹De acuerdo a la entrevista al presidente de la Asociación de Hoteles y Moteles de Tijuana, Baja California.

Tijuana —el municipio que se encuentra geográficamente menos articulado con el COCOTREN—, ha sido el menos afectado en cuanto a la lentitud con la que marcha la actividad hotelera. Sigue manteniendo tasas de ocupación que se encuentran en al menos 40 por ciento en promedio, pero son bajas si consideramos que durante el periodo 2004-2007 había alcanzado niveles de ocupación hotelera de 60 por ciento. En tan sólo tres años (2007-2009) se desplomaron en veinte puntos porcentuales. Entre 2009 y 2010, la tasa de ocupación de Tijuana pasó de 39.8 a 43.6, un diferencial de casi cuatro puntos porcentuales que muestra una recuperación significativa.

En una situación intermedia se encuentra Ensenada. Al igual que los otros dos municipios, logró mantener hasta el 2007 una tasa de ocupación hotelera que no se encontraba muy por debajo de la alcanzada durante 1999-2006. Este municipio pierde 15 por ciento de ocupación hotelera en tres años, al pasar esta de 50 por ciento en el 2006 a 33 por ciento en el 2009. En el 2010, la tasa de ocupación hotelera de Ensenada fue de 37.5 por ciento, lo cual muestra una variación positiva de cinco por ciento si se le compara con la de 2009, la cual es significativa y coloca a Ensenada en el primer lugar en la entidad, en cuanto a recuperación de su ramo hotelero.

Sin duda, el punto de quiebre para los municipios del COCOTREN en cuanto a actividad hotelera fue 2007, y todo parece indicar que es a partir del 2010 en que las ciudades de Tijuana y Ensenada iniciaran la recuperación en tanto que Rosarito, habrá de esperar todavía el 2011 para que mejores sus indicadores en el ramo hotelero.

Detalle sobre la situación actual de la actividad hotelera

Dada su importancia, y con el objeto de detallar la situación actual por la que atraviesa la actividad hotelera que se desarrolla en el COCOTREN, se aplicó un cuestionario a una muestra estratificada aleatoria de 20 hoteles, que representan el 35 por ciento de los 55 que se tienen identificados en el corredor. Se cuidó que la muestra fuera lo más representativa posible por tamaño, categoría y zona de ubicación en el COCOTREN (ver anexo metodológico para mayor detalle).

Se aplicó un cuestionario semi estructurado, dirigido a gerentes o administradores principales de los establecimientos, con conocimiento sobre el desempeño económico del hotel en los últimos cinco años. Las cuestiones que se valoraron en el cuestionario, fue desempeño económico, potencial y expectativas de los entrevistados. Aquí se presentan parte de los resultados obtenidos, en cuanto a desempeño económico.

El ochenta y cinco por ciento de los hoteles entrevistados se fundaron durante los noventa o incluso en fechas anteriores. Solamente el 15 por ciento iniciaron operaciones después del 2000. Se trata de establecimientos que han alcanzado relativa madurez, de capital predominantemente nacional y con capacidad para ofertar servicios relativamente integrados que incorporan tanto el hospedaje, como los servicios de restaurante y la renta de salones para eventos sociales. Sin embargo, subsiste un 35 por ciento que se dedica fundamentalmente al servicio de hospedaje, sin servicios complementarios.

En este caso, la mayor parte de los establecimientos son de una y hasta dos estrellas, que ocupan a menos de 10 empleados y a los que se debe poner atención para que mejoren su competitividad. Representan cerca del 30 por ciento de los hoteles ubicados en el COCOTREN.

El grueso de los hoteles —el 65 por ciento—, emplea a menos de 50 trabajadores por lo que puede clasificarse, como un ramo en el que domina la empresa pequeña y mediana. Solamente el 35 por ciento de los hoteles del COCOTREN genera más de 50 empleos. No obstante, la distribución del trabajo empleado por grado de calificación se encuentra relativamente equilibrada: la mitad es considerado poco calificado, el 32 por ciento se ubica en posiciones que requieren un nivel educativo relativamente alto, y el 18 por ciento restante se considera personal administrativo con calificación media.

En cuanto al desempeño económico observado en los últimos años, se observa que entre las empresas visitadas, la totalidad manifestó que entre 2007 y 2010 tanto sus ingresos como su capacidad para generar empleos disminuyó. La contracción promedio en cuanto a ingresos se estima de manera muy conservadora en 20 por ciento, y en relación a empleos en solamente 15 puntos porcentuales. Esta situación ha derivado en una sub utilización significativa de la capacidad instalada que resulta común para el 90 por ciento de los entrevistados, lo cual ha ocasiona un incremento de los costos fijos y márgenes de utilidad más reducidos.

De hecho, para agosto del 2010 solamente el 10 por ciento de los entrevistados manifestó, que el hotel obtenía cierto margen de utilidad. Poco más de la mitad —el 55 por ciento—, considera que opera en condiciones de equilibrio (sin ganancias ni pérdidas), y el 35 por ciento restante aseguró que estaba trabajando con pérdidas netas. La evaluación sobre desempeño en el 2010 se vuelve más crítica, si consideramos que el 85 por ciento de los entrevistados, considera que los beneficios que están obteniendo pueden considerarse entre malos y regulares, si se les compara con los que obtenían hace tres años. Solamente el 15 por ciento de los hoteles visitados, valora como excelentes las utilidades que obtuvieron en el 2010.

La crisis económica internacional y la imagen negativa de la región en cuanto a los niveles de seguridad prevalecientes, son los dos principales factores que mencionaron los entrevistados, como causas del declive de la actividad hotelera en el corredor durante 2007-2010. El 45 por ciento considera que el problema de la inseguridad es el principal factor, el 40 por ciento el periodo recesivo, un diez por ciento adicional, considera que el problema se origina en la aplicación de políticas públicas erróneas y solamente el cinco por ciento a factores internos a las empresas. Otros factores que también fueron mencionados, fue la pérdida de atractivo turístico de la costa, el incremento de la competencia y la falta de infraestructura turística en la región.

Pudo constatar, que el descenso en la afluencia turística de los últimos años, ha provocado una recomposición del mercado que históricamente atendían los hoteles que se ubican en el COCOTREN. En el 2007 por ejemplo, el 57 por ciento de los clientes que pernoctaban en los hoteles eran de origen extranjero, para el 2009 dicha proporción se redujo a 36 por ciento. Actualmente, los clientes

foráneos proceden en un 96 por ciento de Estados Unidos, y de estos, el ochenta por ciento reside en California. En este sentido, el radio de influencia internacional de la actividad hotelera del corredor depende de la cercanía regional con vecino estadounidense y también de la proximidad cultural. Sobre este último punto, resalta el hecho de que el 70 por ciento de los clientes estadounidenses que reciben los hoteles del corredor, son de origen hispano. Este es un nicho de mercado, que no siempre se identifica con claridad y al que habría que atender en forma más focalizada.

En el 2009 el posicionamiento de la hotelería en el mercado nacional, también fue marcadamente regional: el 79 por ciento de los clientes nacionales residían en algún municipio de Baja California, y solamente el 21 por ciento procedía de otro Estado del país, principalmente de Sonora y Baja California Sur. Esta evidencia indica, que el COCOTREN requiere una proyección nacional más fuerte como destino turístico, más allá de los entornos regionales y transfronterizos de los que tradicionalmente ha dependido como economía.

A pesar de que la crisis internacional afectó negativamente a una amplia gama de actividades del corredor, en el caso de la hotelería se evidencian signos aún más preocupantes debido a su alta dependencia del turismo internacional. No obstante, las expectativas del empresariado del ramo resultan ser muy optimista. El ochenta por ciento percibe que esta fase es transitoria y que en los próximos tres años sus negocios mejorarán. Poco más de la mitad de ellos (el 55 por ciento), planean destinar inversiones a la mejora del establecimiento o al desarrollo de actividades vinculadas con la hotelería. En este sentido, el empuje empresarial se ha mantenido pese al periodo recesivo, y es quizá uno de los factores que deberán aprovecharse a futuro.

Cinematografía y otros servicios de esparcimiento

Industria Fílmica

La industria fílmica es una de las actividades más emblemáticas que distingue al corredor costero, la cual adquiere especial auge a mediados de 1996, con la apertura de los *Fox-Baja Film Studios* cuyo propósito inicial fue el lanzamiento de la película *Titanic* en 1997. Para ello se construyó un set de estudio submarino de 200 por 700 metros que se identifica hasta el día de hoy, como uno de los más grandes del mundo.

Desde entonces, esta industria no solamente ha adquirido importancia en términos de la derrama económica que genera, sino también como plataforma de promoción turística del Estado, en particular del municipio de Rosarito.

Hasta antes del 2002, las estadísticas disponibles no permiten realizar un cálculo confiable de la importancia e impacto económico de esta actividad en el Estado. A partir de ese año, la recién creada Comisión Estatal de Filmaciones, registra en forma relativamente sistemática una estimación de la derrama estatal que genera esta industria, por concepto de hospedaje, alimentación, telefonía, renta de equipo, vehículos y otros servicios. A estos registros, le anteceden las primeras estimaciones

realizadas por la Secretaría de Turismo del Estado, en cuanto a la aportación económica del ramo fílmico al PIB estatal. En la Tabla 2.65. se presenta un resumen de las estadísticas disponibles que aportan ambas instituciones.

TABLA 2.65. IMPACTO DE LA INDUSTRIA FÍLMICA EN BAJA CALIFORNIA, 1997-2008.

AÑO	PROYECTOS	NOCHES DE HOTEL	EMPLEO	DERRAMA ECONÓMICA (MILLONES DE DLS.)
1997 *	-	85,746	3821	45,524,652
1998 *	-	47,546	6203	83,234,973
1999	-	8,041	545	6,617,801
2002	44	45,571	810	38,799,800
2003	52	4,627	687	8,841,000
2004	60	5,441	384	8,120,000
2005	64	15,303	843	9,575,000
2006	68	6,232	461	10,330,000
2007	86	777	1395	7,111,221
2008	80	1,229	1059	3,697,800
2009	67	1,469	839	1,386,902

Fuente: Comisión Fílmica del Estado y Secretaría de Turismo del Estado.

(*) Estimaciones, con base en estudios previos de la Secretaría de Turismo Estatal.

En general, puede afirmarse que después de las grandes filmaciones que se lograron atraer a finales de los noventas y hasta principios de la presente década, a partir del 2003 la derrama económica de esta industria ha tendido a reducirse, pasando de los 40 a los 80 millones de dólares que llegó a generar para la región durante el periodo 1997-2002, a 7 millones en el 2007, a poco menos de 4 millones de dólares en el 2008 y a menos de un millón y medio en el 2009. La generación de empleos y el número de turistas noche asociadas a la industria fílmica también se han reducido considerablemente, al pasar de casi 4 mil empleos en su mejor momento, a un promedio de mil entre 2007 y 2009.

En los últimos años no se han aprovechado a cabalidad las ventajas competitivas de la región, para atraer inversión vinculada al cine, a la televisión y en general, a los medios masivos. Esto resulta lamentable para un corredor costero que ofrece cercanía con los estudios de Hollywood, desplazamientos mínimos, atractivos paisajísticos invaluables, y características climáticas y marítimas adecuadas.

Se reconoce un potencial enorme en materia de industria fílmica. Durante su mejor periodo la región aprovechó en forma significativa la derrama que dejaron algunas megas producciones. Por ejemplo, en el caso de la película Titanic, se estima que se quedó en Baja California la mitad de los gastos que generó la película por concepto de salarios, servicios y mercancías. En cuanto al empleo generado,

los primeros estudios elaborados por SEDECO, afirman que durante los años comprendidos en el periodo 1997-1999, el empleo local representó en forma respectiva, el 82 por ciento, el 83 y el 54 por ciento, del total de personas que se ocuparon en las producciones que se llevaron a cabo esos tres años. Hay que destacar sin embargo, que una proporción importante del empleo local, se conformó por extras y otro tipo de personal no calificado.

Se trata de una industria “temporal” que requiere de un constante esfuerzo promocional para atraer nuevas producciones, a fin de que se mantengan un flujo de ingresos razonable. No son suficientes las ventajas de localización y los atractivos geográficos para lograrlo, y aunque la competitividad internacional en el ramo se ha intensificado, en lo interno persisten problemas graves que han frenado la actividad. Además de que se requiere mejorar la confianza de los productores, en las autoridades y en el clima de seguridad prevaleciente, urge simplificar los trámites de importación temporal de equipos y reducir sus costos; favorecer condiciones adecuadas para el aprovechamiento de mano de obra calificada de origen local; generar mecanismos fiscales favorables para la industria; y desarrollar de manera integral un programa de fomento y promoción para esta industria, que involucre en forma coordinada a instituciones, empresas y gobierno. Tal y como lo plantea el recién creado clúster cinematográfico de la entidad.

Servicios portuarios en el Corredor

Característica y Funciones de la Infraestructura Portuaria del Corredor

Durante los últimos 15 años el transporte marítimo en el país ha visto mejorar su participación en el total de la carga transportada en 6.8 puntos porcentuales, a costa del transporte carretero y ferroviario, que han experimentado una reducción de 2.5 y 4.4 puntos porcentuales en forma respectiva. De continuar esta tendencia, se estima que la contribución del transporte marítimo pasará de 30.7 por ciento en el 2009 a 37.7 puntos porcentuales en el año 2030, lo cual obligará a ampliar la actual capacidad instalada del sistema portuario nacional en cuanto al manejo de carga, la cual asciende a 265.2 millones de toneladas (ver SCT, 2008).

De los 114 puertos y terminales habilitadas que conforman el sistema portuario nacional, 56 se encuentran en el Pacífico, entre ellos los tres que se ubican en el COCOTREN: i) el de Rosarito, cuya función principal es la de proporcionar sustento logístico a las operaciones de los buques de PEMEX, cumpliendo de esta forma un papel estratégico por concentrar la totalidad de la carga portuaria relacionada con los combustibles derivados del petróleo y otros refinados que se requieren en el Estado; ii) el de Ensenada, que es el más importante de la entidad, da cuenta del total de movimiento de pasajeros en cruceros y del 55 por ciento del movimiento de carga;² y finalmente, el del Sauzal, que contribuye a las actividades pesqueras, y aporta el dos por ciento de la carga total. Además, se dispone de una terminal habilitada para la recepción y entrega de gas natural licuado y una terminal

² El volumen de carga maniobrada en el Puerto de Ensenada representa hasta el 95 por ciento del total si no se contabilizara la carga de petróleo y derivados que se reciben en el Puerto de Rosarito.

de recepción de Gas L. P. que se encuentra en proceso de construcción ubicadas en el centro energético La Jovita.

El Puerto de Ensenada se encuentra inmerso en el polígono del COCOTREN y se ubica en la zona de mayor dinámica comercial de la ciudad de Ensenada. Previo al embargo atunero, era reconocido por su liderazgo nacional en cuanto al manejo y transporte de atún, sardina y anchoveta, al menos hasta 1980. Después de este año y como resultado del embargo, la flota pesquera se trasladó a otros puertos y se cerraron algunas plantas y procesadoras de productos pesqueros, perjudicando las cadenas productivas en la localidad. Durante varios años se mantuvo rezagado tecnológicamente, enfrentaba problemas de azolve que impedía el arribo de buques de alto calado y no disponía de suficientes grúas para el manejo y transporte de contenedores. A partir de 1995, se realizaron inversiones tendientes a ampliar la capacidad de maniobra en el puerto y se desarrolló capacidad para recibir buques de hasta de quinta generación.

Actualmente el puerto se destaca por un intenso movimiento de contenedores y cruceros, es considerado como puerto de vocación múltiple por integrar cinco cadenas productivas: astilleros, carga y contenedores, gráneles minerales, pesca, y turismo (API, 2006). El puerto ha pasado por periodos de reestructuración y diversificación de los servicios que ofrece, lo cual se ha estimulado tanto por las modificaciones al marco jurídico que lo regula, como por el contexto económico global. Como parte de este proceso, en 1994 se crea la Administración Portuaria Integral³ (API), con el objetivo de que sea una sociedad solvente y autofinanciable, salvo en aquellos casos en los cuales se requiere aportación gubernamental para desarrollos que están dentro de los diferentes planes nacionales de desarrollo y modernización portuaria.

La importancia del Puerto de Ensenada como agente de generación de empleos directos y derrama económica puede valorarse como modesta. En el 2010 generó una derrama por concepto de gasto corriente y mantenimiento de inmuebles de 140 millones de pesos (API, Programa Maestro 2006-2011). En cuanto a su contribución laboral, se estima que la administración y operación de la infraestructura del puerto genera cerca de tres mil empleos directos,⁴ y varios cientos de indirectos que requerirían estimarse.

La relevancia del puerto radica sobre todo, en sus efectos multiplicadores y en los servicios estratégicos que proporciona. En la actualidad, es el único puerto de altura de Baja California, y en este sentido cumple un papel estratégico no sólo para el corredor costero y la pesca, sino también como pieza central de la red logística estatal, nacional e internacional, de todas las actividades económicas que se desarrollan en la entidad. En particular, cumple un rol importante para el fomento de las actividades turísticas, industriales, mineras, y comerciales. A su alrededor se han

³ Ver Gobierno Federal, Art 41 de la Ley de Puertos, Diario Oficial de la Federación, 19 de Julio 1993. También, el capítulo siete del Reglamento de Ley de Puertos.

⁴ Información proporcionada a través de una entrevista, a un funcionario de la Dirección General de la Administración Portuaria Integral de Ensenada (API), durante Octubre del 2010.

desarrollado además diversos servicios, destacando cinco compañías vinculadas a los astilleros, prestadores de servicios turísticos, y servicios aduanales.

Cuenta con un área de influencia o "hinterland" que abarca los Estados de Baja California Sur, Sonora, Sinaloa y Chihuahua en México, además tiene influencia en los Estados de Arizona y Sur de California en Estados Unidos de América. Por tierra, está conectado en forma cercana mediante tres vías terrestres nacionales con ciudades importantes de Estados Unidos.

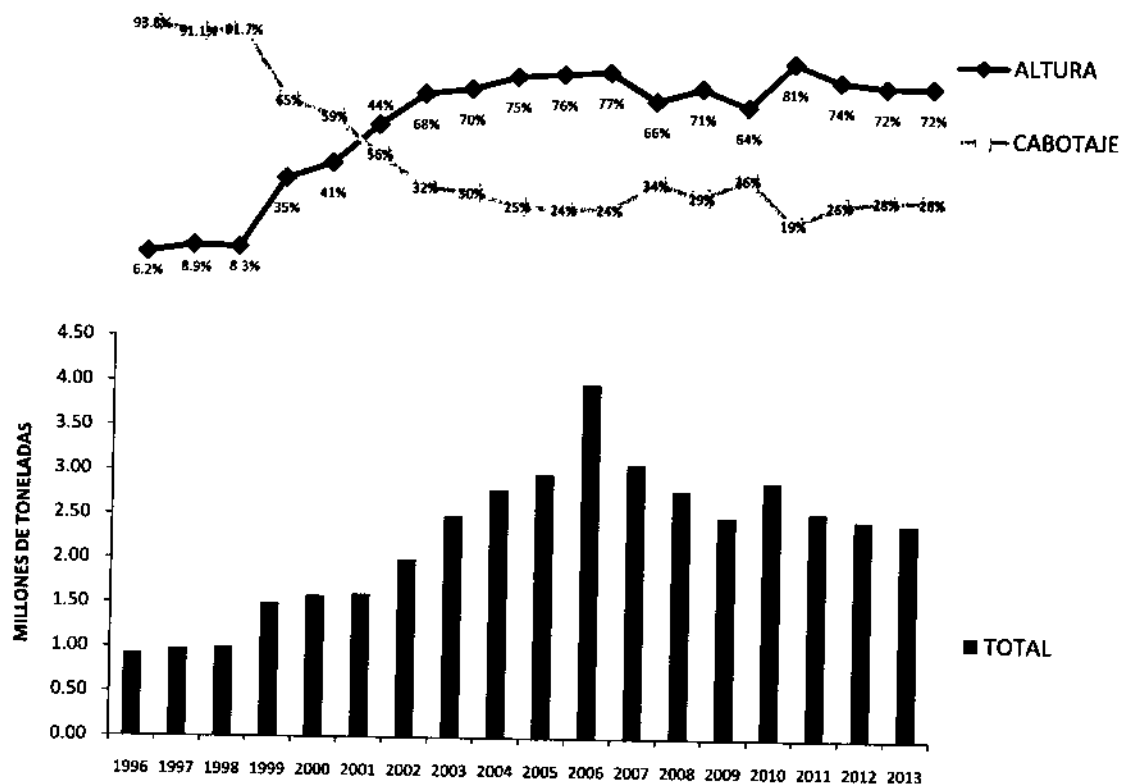
El transporte y movimiento de carga procedente del puerto, se traslada a través de la Autopista Tijuana-Ensenada, y de las carreteras federales Tijuana-Ensenada y Tecate-Ensenada. En su radio de influencia más cercano, se enlaza por vía terrestre a San Diego y Los Ángeles que se ubican a menos de 400 kilómetros; y a Tucson, Yuma y Phoenix que se localizan a menos de 800 kilómetros del puerto. El área de influencia del exterior al puerto (*foreland*) comprende conexiones con 64 puertos en 28 países con los cuales mantiene un flujo comercial destacado, sobre todo con países asiáticos como Japón, Corea, China, Hong Kong, Malasia, Tailandia, Vietnam, Indonesia y Taiwán (Administración Portuaria Integral de Ensenada, Programa Maestro de Desarrollo Portuario 2006-2011).

Pese al desarrollo que el puerto presenta, se prevé que en los próximos años su infraestructura resulte insuficiente para atender un crecimiento moderado agresivo de la demanda que atiende. De hecho, a mediados del 2005, fue considerado a nivel nacional como un puerto en riesgo interno, esta clasificación obliga a revalorar la posición competitiva que habrá de jugar el puerto, para aprovechar los mayores flujos de carga previstos. Para ello deben revisarse tanto sus ventajas, como los factores que limitan la expansión de la capacidad del puerto de Ensenada. Entre estos últimos, destacan sus todavía deficientes enlaces terrestres carreteros y ferroviarios con los centros de producción y consumo del Estado, y el hecho de que su espacio físico para crecer es sumamente limitado, ya que sus instalaciones se encuentran en medio de la mancha urbana (API, 2006).

Tendencias de la Actividad Portuaria en el Corredor

Visto en el largo plazo y según los informes estadísticos que publica la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y la API, el volumen de carga total que se maneja en el puerto de Ensenada experimentó un crecimiento vigoroso y ascendente de 1996 a 2006, periodo en el que alcanzaron su mayor auge. En ese periodo, el movimiento de carga que manejó el Puerto se multiplicó 3.6 veces: de manejar solamente 716 mil toneladas, para el 2006 este volumen era de 2.6 millones (Grafica 2.35).

En tan sólo diez años, la presión que en lo anterior ha ejercido sobre la infraestructura disponible del puerto ha sido enorme. En el 2001 –en plena fase recesiva estadounidense–, el tráfico de altura que se movía en el puerto alcanza por primera vez al de cabotaje, con lo cual re posiciona su enfoque competitivo internacional en una categoría superior. En consistencia con esta evolución, durante 2004-2005 se recibieron recursos extraordinarios de la federación para el fortalecimiento de la infraestructura del puerto y empezó a perfilarse una planeación estratégica para su desarrollo futuro, con miras a desahogar la presión que experimentaba el mismo.



Fuente: Con base en estadísticas proporcionadas por la Administración Portuaria Integral de Ensenada, 2009

GRAFICA 2.35. FLUJO DE MOVIMIENTO ANUAL DE CARGA EN EL PUERTO DE ENSENADA, DIFERENCIADO POR TIPO DE TRÁFICO DE 1996-2009 (EN PORCENTAJES, CONTRIBUCIÓN RELATIVA A LA CARGA TOTAL).

Los planes de reconfiguración del puerto se han retrasado hasta cierto punto, debido al declive en cuanto a los volúmenes de movimiento de carga que experimentó durante el periodo 2006-2009, en que dejaron de movilizarse en promedio, cerca de un millón de toneladas menos por año. Sin embargo, a partir del 2010 el Puerto empieza a recuperar su intensa actividad y además, su posicionamiento como puerto de altura se ha fortalecido: por primera vez desde 1996, la contribución del tráfico de altura en el flujo de carga total, alcanza poco más del ochenta por ciento.

El repunte durante la primera mitad de la década de la actividad portuaria de Ensenada, se atribuye no sólo a las adecuaciones técnicas del puerto y a la expansión de su capacidad de manejo de carga (grúas, áreas de almacenaje, dragado y terminales especializadas), sino también, a la intensificación de la actividad comercial de Baja California con otros países, particularmente con Estados Unidos, China y Japón. Además de que durante ese periodo, se observó un agotamiento de la capacidad de los puertos alternos de la costa Oeste de Estados Unidos, como es el caso de Long Beach.

El Puerto de Ensenada juega un rol estratégico en el comercio de minerales a granel procedentes de diversos puntos de la entidad. En el 2000 el ochenta por ciento del volumen de carga movilizada por el puerto correspondía a este tipo de producto. A lo largo de la década esta participación descendió gradualmente, hasta llegar a 36 por ciento en el 2010.

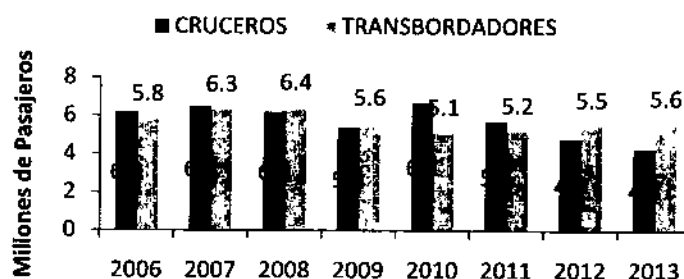
A diferencia de la carga a granel, durante el periodo 2000-2010 se observó un crecimiento del movimiento de carga contenerizada, que la volvió proporcionalmente la más importante: de representar en el 2000 solamente el diez por ciento de la carga total movilizada en el puerto, para el 2010 se manejaban poco más de cien mil contenedores que representaban casi la mitad de la carga total (45 por ciento). El movimiento de contenedores por el puerto presentó durante la década mencionada, una tasa media de crecimiento anual (TMCA) de 13.5 por ciento, en tanto que la de granel de origen mineral se contrajo a un ritmo de 6.7 por ciento por año. Pese a su mayor estabilidad en la década, durante el periodo 2006-2010, se presentó un ligero descenso en cuanto al ritmo en que venía creciendo la carga contenerizada: de 123 mil TEUS que se movilizaban en el 2006, en el 2010 la cifra bajó a 101 mil, esto es, 17 por ciento menos, incrementándose en 2013 la cifra a 136 mil TEUS, el movimiento de la carga total para este año fue de 2,442,639 toneladas.

En materia de comercio exterior, durante el periodo 2004-2009 el puerto presentó un saldo favorable: ya que el volumen de la carga exportada superó en todo ese periodo a la importada. Sin embargo, este diferencial se fue reduciendo paulatinamente, de manera que para el 2010, la carga importada llegó a superar en un 36 por ciento al volumen total de la carga para exportación. El puerto se ha vuelto en este sentido deficitario. Este cambio en la orientación del comercio exterior del puerto, se encuentra seguramente asociado al periodo recesivo por el que atraviesan las actividades portuarias del país en general, y en este sentido, debe verse como una fase de transición y no como una tendencia estructural. Frente a lo anterior y ante la perspectiva de recuperación portuaria, la administración del puerto deberá seguir innovando y mejorando la infraestructura, ya

que el entorno competitivo de la industria portuaria y marítima internacional tenderá a intensificarse nuevamente.

Flujo de Cruceros y Pasajeros

El arribo de cruceros turísticos en el país ha alcanzado un importante desarrollo en los últimos 15 años, el cual ha ido acorde con el crecimiento de la industria a nivel global, pues en promedio, de 1980 al 2006 el movimiento de pasajeros vía cruceros creció en promedio, 8.2 por ciento (BREA, 2007). Hasta el 2005 la demanda de los puertos mexicanos había experimentado un crecimiento constante que ubicó a México entre los líderes mundiales. De 1996 a 2005, el flujo de pasajeros por los puertos mexicanos pasó de 2 mil millones a 6.5 millones de pasajeros en cruceros (SCT), lo anterior se tradujo en una considerable derrama económica que pasó de 200 millones de dólares en el 2000 a 487 en el 2007 (BREA, 2008). A partir de este último año, esta industria ha presentado un descenso continuo, en el 2009 por ejemplo, se reportaron 17 por ciento menos pasajeros en cruceros que en el 2005. El número de arribos también se contrajo en casi una cuarta parte en ese periodo, en 2010 presentó una mejoría en el flujo de pasajeros de 6.7 millones, volviendo a disminuir en el periodo de 2011 al 2013 reportando 4.3 millones de pasajeros.

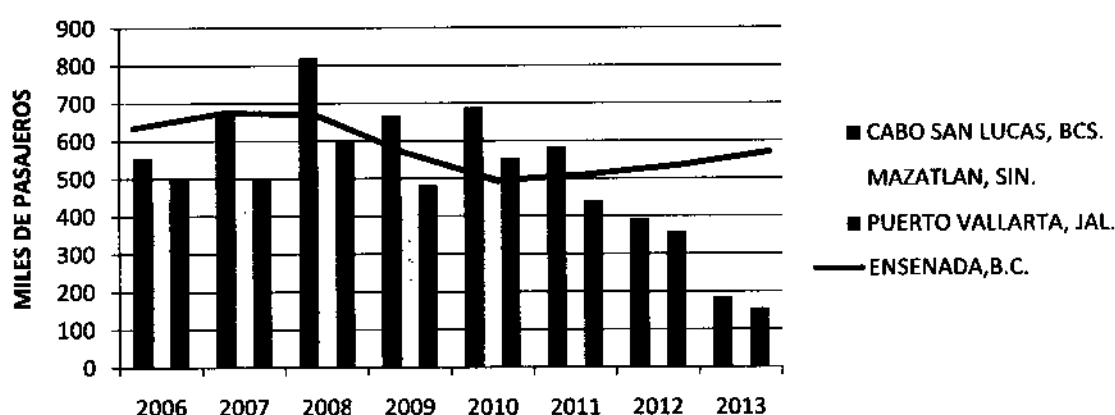


GRAFICA 2.36. SERIE HISTORICA DEL MOVIMIENTO DE PASAJEROS

El descenso en cuanto a pasajeros atendidos, es una situación que ha afectado por igual a los principales puertos mexicanos del Océano Pacífico. Puede verse en la Gráfica 2.36., que aunque el puerto de Ensenada sigue ocupando el segundo lugar en esta zona en cuanto a captación de pasajeros de cruceros, a partir del 2008 se observa un claro declive del puerto ensenadense que ha tendido a ampliar la distancia que lo separa con su principal competidor: el puerto de Cabo San Lucas. En el 2009 el puerto de Ensenada captó más de cien mil pasajeros menos que en el 2007.

No obstante, el puerto de Ensenada sigue siendo valorado como un destino competitivo a nivel nacional con potencial para seguir atrayendo grandes compañías navieras internacionales, por ello se mantuvo desde 2009 al 2013 con una captación de 489 mil pasajeros representando un 5.9 por ciento de captación en los puertos mexicanos del Océano Pacífico. Para lograrlo, se deben atender

tanto factores externos como internos que han frenado su desarrollo. En lo interno, se han implementado políticas que no siempre favorecen la actividad de cruceros. Tal es el caso del impuesto de derecho no inmigrante (DNI) por pasajero que aunque fue postergado en varias ocasiones⁵, finalmente contribuyó a que varias compañías navieras anunciaran su retiro de varios puertos de México, entre ellos de Ensenada⁶. Además de las percepciones negativas sobre los niveles de seguridad, otros factores que han contribuido a la disminución de la actividad de cruceros en Ensenada han sido, los costos crecientes de los combustibles que llegan a representar hasta el 15 por ciento de los gastos de operación de las navieras, la aparición de puertos emergentes, y por supuesto, la alta susceptibilidad del puerto ensenadense a las fluctuaciones económicas en los Estados Unidos debido a su cercanía geográfica.



Fuente: Informes Estadísticos Mensuales de Movimiento de buques, cargas y pasajeros, SCT varios años.

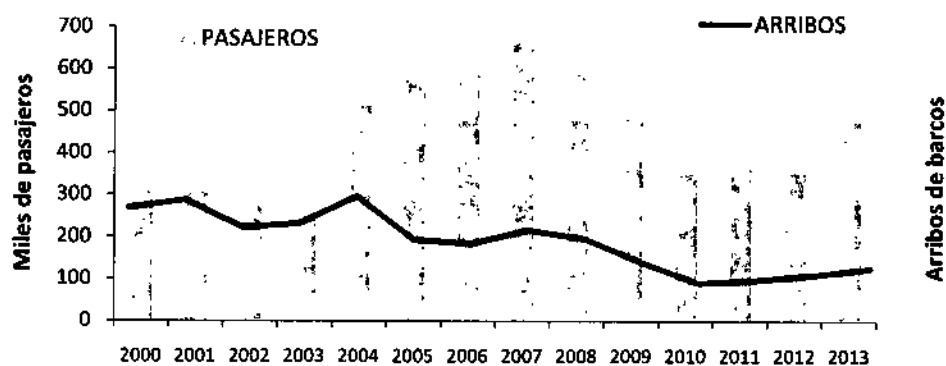
GRAFICA 2.36. PASAJEROS EN CRUCEROS EN PUERTOS MEXICANOS DEL OCÉANO PACÍFICO.

Una de las vías para fomentar el arribo de cruceros, es promoviendo la reducción de sus costos de operación en México. Esta es una cuestión central, si toma en cuenta que según un estudio de la *Florida Caribbean Cruise Association* (FCCA), entre los diez puertos más caros que hay en el Caribe y la Costa del Océano Pacífico, seis son mexicanos y entre ellos el Puerto de Ensenada se ubica como el más caro de los diez (FCCA, 2008). Esta cuestión debe atenderse, poniendo en la balanza los ingresos que deja de percibir Baja California al no disponer de un puerto que ofrezca costos competitivos a las navieras. Durante el periodo 2006-2007 por ejemplo, un estudio elaborado por el *Bussines Research*

⁵El 30 de septiembre de 2008 el Ejecutivo volvió a postergar el cobro del DNI, esta vez, hasta enero del 2009, lo cual fue publicado en el Diario Oficial de la Federación (DOF, Sept. 30 del 2008). Este pago está estipulado en la Ley Federal de Derechos aprobado el 13 de noviembre de 2008 y establece que las embarcaciones marítimas comerciales que arriben a los puertos del país deberán pagar 25 pesos por cada persona a bordo. Ver: <http://www.sipse.com/noticias/7559-proponen-exentar-impuesto-cruceistas.html>

⁶Durante el 2008 las navieras Royal Caribbean y Carnival anunciaron el retiro de sus barcos del Puerto de Ensenada, argumentando un incremento en los costos entre los que se encuentran, el impuesto de no migrante. Véase: Semanario ZETA, Núm. 1769, Febrero del 2008.

and Economic Advisors (BREA), determinó que Ensenada captó cerca de 53 millones de dólares por concepto de turismo de cruceros. En promedio, los pasajeros que arribaron durante ese periodo gastaron 136.8 dólares en la ciudad, lo cual generó más de mil empleos en forma directa e indirecta. Se estima que la reducción en cuanto al número de pasajeros en cruceros, ocasionó que la ciudad dejara de percibir en el 2009 cerca de 25.8 millones de dólares.



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la Secretaría de Turismo del Estado, Departamento de Planeación y estadística, Ensenada, Baja California y de los Informes Estadísticos Mensual Movimiento de buques, cargas y pasajeros. SCT varios años.

GRAFICA 2.37. ARRIBO DE BARCOS Y PASAJEROS EN EL PUERTO DE ENSENADA, B. C. MÉXICO.

El atraque de cruceros y el movimiento de pasajeros, también presentan una tendencia a la baja en el puerto de Ensenada. En el 2007 el puerto llegó a registrar cerca de 400 mil arribos de barcos de pasajeros, para el 2009 dicha cantidad se había reducido a menos de 300 mil (Gráfica 2.37). En 2013 el puerto registró 194 mil arribos al puerto. El impacto desfavorable que esto ha tenido sobre el turismo, y en particular para la actividad hotelera y restaurantera del COCOTREN, es una cuestión que sin duda merece ser atendida.

La estrategia de desarrollo portuario para el COCOTREN, debe verse como parte de las actividades clave que se requieren para el fortalecimiento de la logística que demandan las actividades económicas de todo el Estado, sobre todo para las industriales y turísticas. Para ello deberá ampliarse la conectividad terrestre y marítima del puerto, e impulsar una estrategia que permita fortalecer su vinculación con las principales redes logísticas y de transporte del mundo. Se requiere sin duda fortalecer su organización institucional para que adquiera más autonomía y rentabilidad, de manera que pueda responder eficazmente a los retos de un mercado global que resulta cada vez más complejo atender.

3.- DIAGNOSTICO-PRONOSTICO INTEGRADO

3.1. TENDENCIAS URBANO-REGIONALES

Entre el año 2000 y el 2010 la superficie ocupada del corredor registró un crecimiento de aproximadamente 2,700 hectáreas, es decir un 90% más del crecimiento registrado en el periodo anterior, lo que significó un crecimiento anual promedio de 270 hectáreas; la absorción de áreas naturales se incrementó en casi 2.5 puntos porcentuales.

Considerando las políticas del Programa del COCTREN aprobado, un 4% (104 hectáreas) se ocuparon con usos diferentes a los asignados, un 11% de la ocupación observada en el periodo 2000-2010 está respaldada por el proceso formal de autorización de acciones de urbanización. La superficie ocupada que no ha sido autorizada es de aproximadamente 2,300 hectáreas y está distribuida en todas las zonas, destacando un 54% fuera del centro de población de Rosarito y un 30% en el centro de población de Rosarito. Alrededor de 1,030 hectáreas de la ocupación en el periodo se dieron en propiedad ejidal, la cual en su mayoría corresponde a ocupación no autorizada. La tipología de uso del suelo de ésta ocupación es predominantemente de fraccionamientos turísticos con bajo nivel de ocupación.

El número de ocupantes en la ZOFEMAT se incrementó en un 43%, sin embargo, destaca que en el 2010 el 33% de los registros aparecen como no especificados, lo anterior, sumado a que un 81% corresponde a registros irregulares, evidencia el rezago que presenta la administración de la zona federal marítimo terrestre.

En el proceso de ocupación observado en el corredor en el periodo 2000-2010, destaca que el uso turístico tuvo un repunte significativo comparado con los años de 1990 al 2000; de representar un 12.7% del crecimiento hace dos décadas, en los últimos 10 años constituyó el 122.7% de la ocupación en el periodo. Gran parte de esta ocupación corresponde a fraccionamientos turísticos que actualmente presentan un bajo nivel de ocupación, localizados entre el centro de población de Playas de Rosarito y La Misión. Este fenómeno apunta a la conveniencia de formular políticas para promover otras actividades que impulsen la dinámica económica del COCTREN.

En materia de urbanización e infraestructura se destaca la mejora en la calidad de los servicios en las cabeceras municipales, no así en las localidades suburbanas que aún adolecen de drenaje sanitario y pavimentación; la dotación de agua potable ha sido una preocupación constante de la administración pública, por lo que se han desarrollado importantes obras a nivel estatal para el suministro de agua en las localidades del corredor. Previendo las necesidades futuras, se contempla la construcción de plantas desalinizadoras que vendrán a asegurar la dotación de agua para el futuro crecimiento en el corredor. Sigue presente los riesgos ambientales que genera la disposición de aguas residuales a lo largo de la costa ante la insuficiencia de los sistemas de recolección y tratamiento de aguas negras y la falta de vigilancia de los sistemas particulares de tratamiento.

El corredor sigue funcionando gracias a la accesibilidad de las carreteras federales Tijuana-Ensenada, de cuota y libre; sin embargo, en comparación con el año 2005 en el que la carretera escénica ocupaba el lugar número 16 a nivel nacional, para el 2008 ya no aparece dentro de las autopistas de cuota con mayor aforo vehicular. Algunas razones que se pueden argumentar para esta situación tendrían que ver con la recesión en los Estados Unidos y las obras de ampliación en la carretera libre.

Las carreteras libre y de cuota son un factor importante a la atraktividad del corredor costero, los principales problemas observados en la carretera de cuota tienen que ver con la incorporación de vías regionales y falta de mantenimiento, en tanto que en la carretera libre, los problemas principales se relacionan con la falta de señalización e irregularidad en incorporaciones y salidas vehiculares en los entronques con caminos vecinales. A los problemas de circulación por las carreteras se le añade la tardanza que generan los cruces fronterizos como un factor que puede estar provocando la disminución de flujos vehiculares regionales; para contrarrestar este problema, se está implementando proyectos de ampliación de cruces fronterizos y se impulsa la construcción de la Garita Otay II para favorecer la movilidad a ambos lados de la frontera. Agudiza los problemas de las carreteras el deslizamiento del terreno ocurrido en diciembre de 2013 en la carretera escénica en el tramo Salsipuedes-San Miguel, desviándose el tráfico entre Tijuana y Ensenada, la movilidad se ve considerablemente afectada y es necesario evaluar las condiciones del terreno y los proyectos para la reconstrucción de la carretera y de rutas de enlace con la carretera libre.

En el programa anterior (COCOTREN, 2001) se observó que los asentamientos humanos en la zona costera siguen creciendo de una manera desordenada; los desarrollos inmobiliarios costeros autorizados debido a su alta densidad traerán una transformación al paisaje costero y posiblemente al estilo de vida puesto que se prevé más tráfico, contaminación y probablemente pérdida de la calidad escénica natural.

Uno de los problemas que se agudizarán con el crecimiento de la población es la escasez de agua, por la limitación de las fuentes de agua en el COCOTREN, tanto en cantidad como en calidad, debe preverse el aumento de la población turística, que consume en promedio cuatro veces más agua que la local, ocasionando una demanda que los recursos actuales no lograrán cubrir. Para solucionar el problema la instalación de plantas desalinizadoras es una opción para Tijuana (Walleret *et al.*, 2009), sin embargo sus desventajas son el alto costo, los impactos ambientales ocasionados, el ruido generado y el daño al paisaje, las plantas tratadoras de agua residual se perfilan como la mejor opción para el resto de las localidades; es relevante el aprovechamiento de los avances tecnológicos, la generación de la energía para el abatimiento de costos.

El impacto de la recesión económica en Estados Unidos es también una de las causas por la que la afluencia de visitantes en cruceros al puerto de Ensenada ha disminuido; sin embargo, en el corredor se mantiene el desarrollo de la actividad de los puertos de abrigo, mención especial merece el desarrollo turístico La Salina como uno de los detonadores de la actividad turística dentro del corredor. En cuanto al movimiento de carga, se mantienen altas las expectativas de proyectos de ampliación del Puerto del Sauzal y de Ensenada, así como el desarrollo del nuevo puerto de altura en Colonet, por lo que se espera un incremento de la actividad logística en el corredor y otros proyectos estratégicos

como el aeropuerto internacional de Ensenada, así como la consolidación de los centros energéticos en Playas de Rosarito y de La Jovita.

Uno de los mayores atributos del corredor Tijuana-Rosarito-Ensenada es el paisaje natural, complementado con destacables elementos edificados, mayoritariamente de carácter turístico, que en conjunto intentan construir la imagen distintiva de este espacio costero; sin embargo, en algunos tramos, la falta de control en la ocupación urbana enrarece al paisaje natural, enturbia la percepción visual del recorrido y diluye la posibilidad de que el corredor tenga identidad y carácter propio.

Las expectativas de desarrollo en el corredor son numerosas, proyectos de desarrollo regional generarán cambios en la organización y funcionamiento del espacio costero, expandiendo su influencia al interior del territorio. El corredor es uno de los espacios regionales más dinámicos en el estado con relaciones funcionales a nivel regional, estatal y transfronterizo; la actividad económica del Corredor ha pasado de un crecimiento relativamente lento pero constante durante los noventa, a una desaceleración durante el 2001-2002, y finalmente, a un claro declive a partir del 2007. El índice general de actividad económica (IGAE) construido para evaluar la actividad económica del corredor adquiere su punto más alto en el 2007. De acuerdo a este indicador, en el 2009 el nivel de actividad económica alcanzado en el corredor, era similar a lo obtenido en el 2004. Esto es, en el periodo 2007-2009 se presentó un retroceso de cinco años. Algunas de las ramas más afectadas por este declive, han sido: el sector inmobiliario, la actividad hotelera y turística, el movimiento de pasajeros en los puertos, la actividad artesanal, y en menor medida, el comercio en general. Durante el periodo 2006-2009, el aforo vehicular sobre la escénica cayó de 14 millones de vehículos a 10 millones. En el tramo Rosarito-Ensenada, se contrajo de 8 a 6 millones. El número de visitantes que se hospedan en Rosarito y Ensenada, pasó de 2 millones en el 2000 a cerca de 700 mil en el 2008. En el mismo lapso, la ocupación hotelera pasó de poco mas de 50 por ciento a no más de 25 puntos porcentuales en el 2009.

El número de operaciones de bienes raíces en Ensenada y Rosarito, se contrajo en poco más de un treinta por ciento entre el 2008 y el 2009; la cantidad de operaciones de compra venta ha caído al mismo nivel que el alcanzado hace 7 años, casi 6 de cada 10 hoteles entrevistados, aseguran que se encuentran en equilibrio, 3 reportan pérdidas, y solamente uno asegura obtener ganancias. En el 2004, el número de turistas extranjeros que se hospedaban en los hoteles del corredor, duplicaba a los huéspedes nacionales, recientemente, la proporción de huéspedes nacionales respecto a extranjeros es prácticamente la misma. En el 2008 la industria filmica generó una derrama de poco más de 3 millones de dólares, su nivel más bajo desde la fundación de los estudios Fox en 1996; la floricultura del corredor, ha perdido parte de su competitividad frente a Colombia y otros países; no obstante, en Maneadero se revitaliza la producción de algunas hortalizas. La pesca en el Estado ha perdido lugares con relación a otras entidades, ganando espacio, el cultivo en los ranchos atuneros.

En materia económica, el problema de la tenencia de la tierra y la grave escasez de agua, se han constituido en inhibidores estructurales de la inversión; falta un proyecto costero con visión integral, con participación de los tres ayuntamientos, con una política de fomento al turismo y a la inversión, en forma sustentable, regulada, coordinada y con horizonte de largo plazo; es urgente promover fuentes de ingreso y empleo, integradas al desarrollo económico de la entidad, diversificadas en cuanto al tipo

de mercado que atienden (internos y externos), para enfrentar el ciclo económico estadounidense y dotar de mayor autonomía económica al corredor.

El impulso a la zona económica estratégica para el estado es importante para el comercio del Corredor y promover posicionar las actividades regionales como emplazamiento logístico estratégico con alcance internacional. Se hace necesaria la redefinición de las vocaciones productivas del corredor, entre las que destacan el turismo médico y el desarrollo de un cluster logístico multimodal que sustente la producción y al comercio de la entidad. Se requiere ampliar el horizonte de realización de las inversiones inmobiliarias en marcha o proyectadas y eventual modificación de la orientación de sus mercados. La regulación y delimitación de los centros energéticos de Rosarito y La Jovita cumpliendo con la normatividad vigente, permite la adecuada integración urbana de los usos de suelo y apoya se complementen las actividades económicas en función de la aptitud territorial, las vocaciones económicas existentes y potenciales del Corredor. También, es necesaria la modernización y articulación de la red vial con los nodos del triángulo intermunicipal, son acciones prioritarias por su impacto inmediato para favorecer el desarrollo económico regional.

Es necesario lograr el posicionamiento internacional de la economía del corredor, frente a las oportunidades que brinda la cuenca del Pacífico, Asia y la costa Oeste de Estados Unidos; sobre todo, en materia pesquera, portuaria, energética, minera, agrícola, logística-comercial, y turística. Habrá que complementar la economía del Corredor, limitando la dependencia del flujo comercial con Estados Unidos, vinculándola con otras regiones del país.

Es importante divulgar y aplicar el Programa de Ordenamiento Territorial del COCOTREN para que los actores privados y públicos coadyuven a su cumplimiento. Se trata de un programa con falta de recursos, personal y estructura administrativa propia para su operación y seguimiento. Una de sus principales debilidades es que la normatividad no especifica con suficiente detalle qué instancias o dependencias del gobierno estatal o de los gobiernos municipales son las responsables de operar o garantizar que el COCOTREN sea el referente normativo obligado, tanto en el diseño de los proyectos de inversión como en su ejecución.

La implementación del COCOTREN se ha dificultado debido al traslape de áreas de competencia de los tres órdenes de gobierno en la gestión local del desarrollo, que rebasan los alcances del programa, así como a los conflictos de intereses entre la propiedad ejidal y la demanda de suelo del desarrollo inmobiliario en la zona costa. Entre las diversas que enfrenta el Programa, los entrevistados destacan: por un lado, la inseguridad pública, como un problema que no sólo se manifiesta vinculado al crimen organizado sino también a la delincuencia común; y por el otro, la irregularidad en la tenencia de la tierra, lo cual alude a la incertidumbre que hay con respecto la protección de los derechos de propiedad y a la capacidad que pueda tener la autoridad para hacer cumplir la normatividad en materia de ordenamiento territorial y desarrollo urbano. Las capacidades de los gobiernos locales para ofrecer certidumbre jurídica a inversionistas, ciudadanos y operadores de los programas públicos, por igual han influido en las pautas de desarrollo urbano, turístico y ecológico que se han observado en el corredor.

La implementación del COCOTREN se enfrenta a diversos problemas de coordinación institucional. Los gobiernos municipales se enfrentan a múltiples dificultades para operar sus planes de desarrollo urbano y turístico, lo cual margina la importancia de la coordinación entre los tres órdenes de gobierno en las prioridades de la gestión local del desarrollo. A falta de una instancia que favorezca la coordinación efectiva entre los municipios, cada uno se rige por sus propios objetivos, criterios y prioridades. Una situación semejante se manifiesta en las relaciones intergubernamentales de tipo vertical. De esta manera, el análisis de la información sugiere que es necesaria la coordinación entre los poderes federal, estatal y municipal en materia de ordenamiento urbano, turístico y ecológico.

3.2. ESCENARIO DE POBLACION

PROYECCION DE POBLACION

Se elabora la prospectiva de población, considerando la proyección de población de CONAPO¹.

La estimación de crecimiento de localidades urbanas² (Tijuana, Playas de Rosarito, Primo Tapia, El Sauzal y Ensenada) retoma las "Proyecciones de población de localidades seleccionadas, 2010-2030 CONAPO", e incluye las localidades que CONAPO estima que en cualquier año del periodo de prospectiva alcancen los 2500 habitantes. En el área de estudio CONAPO considera que las localidades Ciudad Morelos y Santa Anita, alcanzarán una población igual o mayor a 2 500 habitantes antes del año 2030. Las proyecciones de población para el resto de las localidades se presentan agrupadas por municipio.

TABLA 3.1. PROYECCIÓN DE LA POBLACIÓN 2014-2030.

	2010	2014	2015	2020	2025	2030	2015	2020	2025	2030
CP TIJUANA	62,505	66,153	67,064	71,380	75,282	78,738				
TIJUANA*	57,594	60,048	60,621	63,007	64,530	65,103	1.0%	0.6%	0.4%	0.05%
RURAL	4,911	6,105	6,443	8,373	10,752	13,635	5.5%	5.3%	5.0%	4.8%
CP ROSARITO	41,546	45,635	46,391	49,347	51,531	53,199				
ROSARITO*	37,897	41,153	41,719	43,721	44,893	45,473	1.4%	0.7%	0.4%	0.2%
CD. MORELOS	2,040	2,529	2,636	3,175	3,746	4,360	4.2%	3.6%	3.2%	3.0%
RURAL	1,609	1,953	2,035	2,451	2,892	3,366	4.2%	3.6%	3.2%	3.0%
FUERA CP ROSARITO	11,325	13,615	14,117	16,570	19,075	21,680				
PRIMO TAPIA*	4,921	5,809	5,981	6,772	7,513	8,223	3.0%	2.3%	2.0%	1.7%
SANTA ANITA	1,284	1,592	1,660	1,999	2,358	2,745	4.2%	3.6%	3.2%	3.0%
RURAL	5,120	6,214	6,477	7,800	9,203	10,712	4.2%	3.6%	3.2%	3.0%

¹ http://www.conapo.gob.mx/es/CONAPO/Proyecciones_Datos.

² Se refiere a la población de los AGEs dentro del polígono del COCOTREN.

	2010	2014	2015	2020	2025	2030	2015	2020	2025	2030
FUERA CP ENSENADA	1,632	1,884	1,952	2,314	2,723	3,175	3.6%	3.4%	3.2%	3.0%
CP ENSENADA	40,094	41,702	42,027	43,260	43,969	44,223				
ENSENADA*	28,372	29,335	29,505	29,980	29,914	29,355	0.6%	0.2%	-0.2%	-0.5%
EL SAUZAL*	7,200	7,146	7,114	6,869	6,512	6,072	-0.4%	-0.9%	-1.2%	-1.5%
RURAL	4,522	5,221	5,408	6,412	7,544	8,796	3.6%	3.4%	3.2%	3.0%

* NOTA: Se refiere a la población de los AGEBS dentro del polígono del COCOTREN.

Fuente: CONAPO.

La población del COCOTREN para el año 2014 se estima es 168,990 habitantes, y alcanzará 201,014 para el año 2030; casi 44 mil habitantes más.

El mayor incremento poblacional en el periodo 2010-2030 se tiene en la zona CP Tijuana con más de once mil habitantes, aportado por el crecimiento de las localidades rurales. A nivel localidad que presenta mayor crecimiento es Playas de Rosarito al aumentar la población 7,576 habitantes respecto al año 2010. Destaca el crecimiento de Primo Tapia que aumentará 1.7 veces su tamaño y el de las localidades Cd. Morelos y Santa Anita que lo duplicarán.

La distribución de la población a nivel zona deja ver que la zona CP Tijuana seguirá siendo la que mas concentra población con 39.2% del total. La zona Fuera de CP Rosario aumentará su participación en el corredor al pasar de 7.2% en 2010 a 10.8% en 2030.

3.3. ESTRUCTURA Y DINAMICA URBANO REGIONAL

El sistema de ciudades identificado en el programa regional publicado en 2001, destacaba el tamaño poblacional de las localidades, sus equipamientos, servicios e infraestructura, nivel de especialización y las relaciones de interdependencia entre ellas.

Dado que las relaciones funcionales entre las localidades se dan de manera lineal a través de los ejes carreteros y las rutas de transporte público, la composición del sistema de ciudades al 2010 se sintetiza en cuatro niveles jerárquicos: en el primer orden a la ciudad de Tijuana, en segundo orden las ciudades de Playas de Rosarito y Ensenada, en tercer orden las localidades de Maneadero, La Misión y Primo Tapia, y de cuarto orden las localidades intermedias o puntos importantes de actividad económica como Popotla, Puerto Nuevo, Venustiano Carranza, Punta Banda, La Salina y La Jovita.

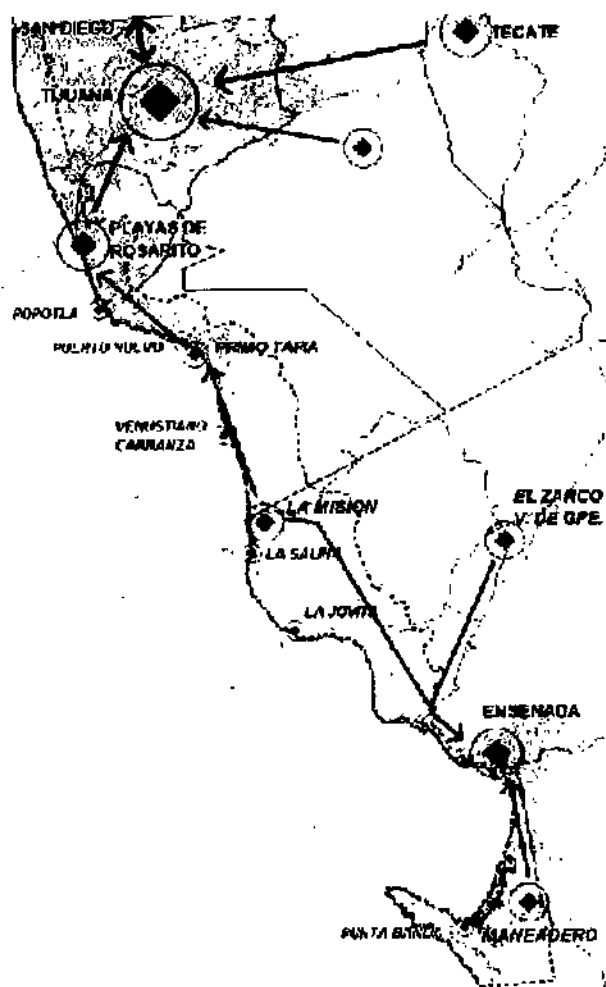


FIGURA 3.1. ESTRUCTURA TERRITORIAL ACTUAL.

Tijuana mantiene su papel de centralidad metropolitana y regional, dirigiendo la interacción con Playas de Rosarito y Tecate en el ámbito metropolitano y con San Diego en el plano transfronterizo. El punto de partida del corredor lo sostiene Tijuana a través de sus dos puertos fronterizos que determinan flujos turísticos y de carga desde y hacia el corredor. Rosarito actúa como soporte a las localidades del Municipio, con las cuales forma un corredor hasta La Misión con un carácter suburbano-turístico. Las rutas de transporte suburbano confirman las relaciones de dependencia entre localidades de tercer y segundo orden: Primo Tapia-Playas de Rosarito y La Misión-Ensenada. Finalmente, la ciudad de Ensenada soporta la demanda de servicios urbanos y regionales al sur del corredor, haciendo dependientes de ella a las localidades de Maneadero que a su vez soporta a Punta Banda. Habrá que mencionar que en La Misión, el Corredor se bifurca hacia La Salina y Bajamar, dividiendo el carácter netamente turístico al patrón rural de asentamientos ligados a la carretera libre que se interna en el territorio y se relaciona con el Valle de Guadalupe.

3.4. FORTALEZAS Y DEBILIDADES DEL COCOTREN

A continuación se presenta el análisis FODA para puntualizar las implicaciones del desarrollo del corredor que deberán considerarse para la construcción de escenarios y estrategias.

TABLA 3.2. ANALISIS FODA.

AMBIENTAL	
FORTALEZAS	DEBILIDADES
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Biodiversidad. ▪ Oleaje. ▪ Playas. ▪ Clima. ▪ Potencial ecoturístico. ▪ Potencial energético en centros delimitados. ▪ Oferta para usos del suelo diversificados. ▪ Particularidades paisajísticas exclusivas. ▪ Utilización de aguas de reuso. ▪ Conservación de dunas en propiedad federal no concesionada. ▪ Consenso ejidal y copropiedad para áreas de conservación. ▪ Normativa para desarrollo de asentamientos humanos en cauces de ríos y arroyos. ▪ Normativa para certificación de aguas residuales vertidas en cuerpos receptores. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Reducción de cobertura vegetal. ▪ Erosión costera. ▪ Peligrosidad geológica. ▪ Peligrosidad del mar. ▪ Limitadas fuentes de agua. ▪ Posibles impactos ambientales por centros energéticos. ▪ Hábitat y especies amenazadas. ▪ Florecimientos algales. ▪ Pérdida del activo paisajístico. ▪ Riesgos hidrometeorológicos en zonas densamente pobladas. ▪ Bajos índices de reforestación y propensión a incendios forestales (i). ▪ Sobre explotación y contaminación de acuíferos. ▪ Dunas comprimidas para usos recreativos (motocicletas y vehículos todo terreno). ▪ Regulación de usos de suelo bajo los tres niveles de gobierno. ▪ Autorización de usos de suelo sin la aprobación correspondiente del manifiesto de impacto ambiental. ▪ Control y vigilancia de la zofemat. ▪ Gestión de usos turísticos en dunas con tenencia ejidal. ▪ Áreas de amortiguamiento para protección de dunas. ▪ Invasión de cauces de ríos y arroyos. ▪ Deficiente manejo integral de la cuenca hidrológica (CNA). ▪ Conflicto de usos agrícola y turístico. ▪ Escasez de áreas verdes en localidades urbanas.

AMBIENTAL	
AMENAZAS	OPORTUNIDADES
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Cambio climático e incrementos de riesgo costero. ▪ Desocupación en desarrollos inmobiliarios. ▪ Desarrollo de cultivos comerciales (hortalizas, flores). ▪ Desarrollo de pastizales para ganadería ▪ Crecimiento de áreas urbanas. ▪ Usos agrícolas y turísticos en laderas y cañadas cubiertas con vegetación nativa. ▪ Indefinición de límites municipales Ensenada-Rosarito. ▪ Extracción de materiales en áreas de conservación. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Investigación en áreas de conservación (conabio, 1996). ▪ Desarrollo de bioparques urbanos y suburbanos. ▪ Plantas de tratamiento de aguas residuales. ▪ Conciencia ciudadana por actividades de bajo impacto ambiental. ▪ Oferta de actividades de bajo impacto ambiental (ecoturismo). ▪ Desarrollo y normatividad de actividades eco turísticas. ▪ Desarrollo de fuentes alternas de energía y mayor uso de combustibles limpios. ▪ Información y tecnologías con centros de investigación regionales para estudios del medio ambiente. ▪ Incentivos por el aprovechamiento sustentable de los recursos. ▪ Desalación de agua de mar. ▪ Desarrollo de infraestructura energética y de servicios bajo criterios de sustentabilidad.

URBANO	
FORTALEZAS	DEBILIDADES
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Atributos naturales y paisajísticos. ▪ Accesibilidad carretera, marítima y aérea. ▪ Soporte infraestructural y proyectos de desalación para asegurar la disponibilidad de agua. ▪ Soporte de localidades urbanas y suburbanas ▪ Disponibilidad de suelo apto. ▪ Plantas de recepción, entrega y almacenamiento de gas natural licuado y gas L. P. ▪ Inversión de infraestructura y mantenimiento ▪ Instrumentos de planeación actualizados y reglamentación local ▪ Ampliación de los sistemas de reuso de agua en cabeceras municipales ▪ Trabajos de ampliación y mejoramiento de carreteras. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Crecimiento urbano acelerado e incremento de la demanda de servicios. ▪ Rezago en niveles de urbanización de localidades suburbanas. ▪ Promoción y ocupación irregular del suelo. ▪ Conflictos en la demanda de agua para uso urbano, turístico y agrícola. ▪ Sobreexplotación de acuíferos. ▪ Condiciones de operación deficiente en tramos de carretera libre. ▪ Mezcla de flujos y conflictos viales en estructura vial de cabeceras municipales. ▪ Irregularidad y deterioro de la imagen urbana y del paisaje natural. ▪ Invasión a derechos de vía. ▪ Deficiencias en las bases de datos catastrales de zonas rurales y suburbanas.

URBANO	
<ul style="list-style-type: none"> Mejoramiento del frente de mar en cabeceras municipales. Manejo catastral de zonas costeras en cabeceras municipales. Capacidad energética instalada para el desarrollo de proyectos hidráulicos. 	<ul style="list-style-type: none"> Ocupación irregular de ZOFEMAT y terrenos ejidales. Bajos índices de aguas tratadas. Funcionamiento inadecuado e insuficiencia de rellenos sanitarios. Reservas intraurbanas sin posibilidad de desarrollo por la especulación. Transporte intraurbano. Regulación de campos turísticos en litorales y zonas de conservación. Rezago en sistema de información geográfica para catastro y control urbano. Insuficiente capacidad instalada de generación, transformación, transporte y distribución de energía eléctrica.
AMENAZAS	OPORTUNIDADES
<ul style="list-style-type: none"> Recesión económica que limita la inversión nacional y extranjera en el corredor. Políticas de seguridad que provocan lentitud en cruces fronterizos. Percepción de inseguridad en la frontera que limita la afluencia de visitantes. Competencia por los recursos (naturales y económicos) de nuevos proyectos. Falta de coordinación entre los tres niveles de gobierno para el ordenamiento y la administración del espacio costero. Desarrollo de proyectos portuarios e incremento de los flujos de carga a lo largo del corredor. Uso del agua y energía en los centros urbanos. 	<ul style="list-style-type: none"> Investigación en áreas de conservación (CONABIO, 1996). Integración de grupos de trabajo a nivel regional y transfronterizo para el desarrollo de una visión de desarrollo compartida del espacio costero. Programación de inversión federal y estatal para la ampliación de la infraestructura de soporte al desarrollo urbano y regional. Impulso a regiones económicas adyacentes al corredor. Desarrollo de infraestructuras estatales de largo plazo. Acciones de ampliación y mejoramiento de cruces fronterizos. Financiamiento binacional para infraestructura ambiental. Diversificación de fuentes de abastecimiento de agua. Desarrollo integral en corredores costeros Desarrollo portuario y mercado para el transporte de contenedores. Planeación y gestión de sistemas viales metropolitanos. Mayor inversión en infraestructura energética y de servicios.

SOCIAL	
FORTALEZAS	DEBILIDADES
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Estructura urbana del corredor. ▪ Comunidad residente de extranjeros con arraigo e intereses para consolidación del habitat. ▪ Oferta de usos de suelo para diversas actividades. ▪ Conurbación y metropolización de localidades. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Deterioro del tejido social. ▪ Escasa generación de empleos en nuevas actividades de producción y distribución de energéticos. ▪ Tráfico de estupefacientes. ▪ Temporalidad y baja calificación del empleo turístico. ▪ Escasez de servicios culturales para comunidades extranjeras y población local. ▪ Insuficiencia de cuerpos de vigilancia en centros urbanos y áreas costeras. ▪ Regulación del crecimiento urbano. ▪ Accesos a fraccionamientos, centros urbanos y ZOFEMAT. ▪ Marginación intraurbana en Rosarito, Tijuana, Primo Tapia y El Sauzal. ▪ Marginación rural en Cuatro Milpas, El Descanso, Santa Anita del Mar, Popotla y Puerto Nuevo. ▪ Desarraigo de la población. ▪ Emigración de la zona. ▪ Promoción económica al margen del desarrollo local.
AMENAZAS	OPORTUNIDADES
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Descenso de la inversión por la percepción de inseguridad. ▪ Deterioro de infraestructura turística en fraccionamientos de nueva creación por desocupación de viviendas turísticas. ▪ Alertas de inseguridad en medios de comunicación de México y Estados Unidos. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Dinámica de la zona metropolitana. ▪ Participación de la comunidad extranjera. ▪ Beneficio social de la Inversión en infraestructura energética y servicios. ▪ Instrumentación de programas de seguridad pública metropolitana costera. ▪ Desarrollo de pymes. ▪ Organizaciones de sociedad civil que impulsan la participación ciudadana.

DESAROLLO ECONOMICO

FORTALEZAS	DEBILIDADES
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Localización fronteriza. ▪ Atractivos paisajísticos. ▪ Lagunas, esteros y bahías con potencial pesquero. ▪ Oferta de 10,000 viviendas turísticas. ▪ Cruces fronterizos. ▪ Infraestructura energética. ▪ Generación de empleo en servicios vinculados con infraestructura portuaria y energética. ▪ Cultivo de flores y hortalizas para mercado metropolitano. ▪ Desarrollo marítimo, puertos de Ensenada, Sauzal, Rosarito, La Salina. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Saturación de inversión inmobiliaria. ▪ Coordinación municipal para integración de zona costera a largo plazo. ▪ Empleos de baja calificación en servicios turísticos. ▪ Descenso de la actividad turística e inmobiliaria ▪ servicios y equipamientos de escala metropolitana. ▪ Baja calidad de servicios e instalaciones hoteleras. ▪ Dependencia de la demanda norteamericana para desarrollo del mercado inmobiliario. ▪ Actividad turística con servicios y proveedores no especializados. ▪ Desarrollo turístico e inmobiliario al margen de la base industrial y de servicios del ámbito local. ▪ Ensamble maquilador y servicios turísticos de bajo valor agregado. ▪ Competitividad de industria y servicios locales. ▪ Infraestructura urbana insuficiente para inversión inmobiliaria alcanzada (accesos, vialidades, centros comerciales, servicios públicos). ▪ Índices elevados de empleo informal. ▪ Descenso de ingresos turísticos y actividad inmobiliaria a niveles de 2004. ▪ Conectividad marítima y terrestre del puerto. ▪ Deficiencias en cruces fronterizos. ▪ Incertidumbre fiscal. ▪ Tenencia de la tierra. ▪ Escasez de agua.
AMENAZAS	OPORTUNIDADES
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Recesión de la economía norteamericana. ▪ Descenso de ingresos en pensionistas norteamericanos. ▪ Seguridad nacional fronteriza en México y EUA. ▪ Costos de energía. ▪ Mayores restricciones al movimiento transfronterizo comercial (mercancías y visitantes). ▪ Mayor complejidad en la coordinación interinstitucional. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Integración al mercado interno metropolitano. ▪ Mercados de la cuenca del pacifico y oeste de E.U.A. (turismo, pesca, infraestructura portuaria, agricultura, turística, logística). ▪ Desarrollo de energías alternas. ▪ Ampliación y reconversión del puerto del sauzal. ▪ Turismo médico, pesca deportiva, turismo de negocios, mercado de convenciones, ecoturismo.

DESAROLLO ECONOMICO

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Afectaciones a actividades turísticas de zonas circunvecinas a centros energéticos. ▪ Infraestructura energética de recepción, regasificación, almacenamiento y envío de gas natural para necesidades ajenas al corredor. | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mayor inversión en infraestructura energética y de servicios. |
|--|---|

INSTITUCIONAL

FORTALEZAS	DEBILIDADES
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Institutos Municipales de Planeación. ▪ Consejo estatal de infraestructura. ▪ Organismos operadores de agua potable. ▪ Arraigo de población en localidades urbanas rurales y fraccionamientos costeros habitacionales. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Debilidad de gobiernos locales frente al esquema de desarrollo de fraccionadores, ejidatarios y autoridades estatales. ▪ Coordinación costera metropolitana. ▪ Coordinación para saneamiento en sistemas ambientales frágiles (dunas, cuerpos de agua y lagunas costeras). ▪ Planeación urbano-regional sin mecanismos financieros. ▪ Control de usos de suelo en zonas costeras (ZOFEMAT, gobierno del estado, gobiernos municipales). ▪ Normatividad de acceso y usos de la zona costera. ▪ Normatividad de imagen urbana y de paisaje. ▪ Profesionalización de funcionarios locales. ▪ Instrumentación de planes y programas de desarrollo urbano y turístico. ▪ Participación ciudadana de centros urbanos, localidades rurales y comunidades de residentes extranjeros en la gestión del corredor. ▪ Administración portuaria integral vinculada al turismo.
AMENAZAS	OPORTUNIDADES
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Legislación y normatividad insuficiente para regular actividades urbanas y económicas. ▪ Falta de coordinación en gestión de política de ordenamiento territorial. ▪ Falta de consensos en vocaciones del corredor y proyectos estratégicos. ▪ Marginación de periferias urbanas. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Desarrollo de instituciones para el corredor. ▪ Consejo ciudadano para gestión del corredor. ▪ Integración de agendas locales en localidades rurales, centros urbanos y fraccionamientos de segundas viviendas. ▪ Sistemas de información geográfica para gestión del corredor.

INSTITUCIONAL

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Conurbación de localidades rurales. ▪ Abandono y desocupación de inmuebles costeros. ▪ Costos de servicios portuarios para actividades turísticas (retiro de cruceros). ▪ Controles de seguridad nacional en México y EUA. | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Financiamiento para la infraestructura urbana. ▪ Incorporación de estudios e indicadores económicos a la planeación territorial. ▪ Desarrollo de observatorios en la acción urbano-regional. ▪ Administración portuaria integral. ▪ Gestión compartida de la ZOFEMAT (colonos, estado, municipio). ▪ Aprovechamiento de potencial turístico e integración de imagen para las zonas rurales. |
|---|--|

ESCENARIOS.

ESCENARIO TENDENCIAL.

Medio Ambiente.

- Tendencia al decremento de áreas naturales debido al rápido crecimiento de nuevos desarrollos inmobiliarios.
- Degradación de la biodiversidad debido al cambio climático y el desarrollo urbano costero.
- Pérdida de la vista al mar por ocupación costera.
- Conservación de vegetación en laderas.
- Aumentan los conflictos entre usos del suelo por la disponibilidad de agua.
- Aumentan las necesidades de resguardar el patrimonio natural de la región (vegetación endémica, fauna, paisaje).
- Aumento de riesgos sobre asentamientos humanos irregulares próximos a las costas.
- Tendencia favorable al reciclaje del agua residual en los centros de población.

Crecimiento.

- Prevalece la concentración de densidades poblacionales en los centros de población.
- Playas de Rosarito mantiene un crecimiento relevante en el corredor bajo la influencia de la expansión de Tijuana hacia el sur. La dinámica metropolitana y la influencia del crecimiento a lo largo del Corredor Tijuana-Rosarito 2000 detona en las reservas del centro de población de Rosarito, con resultados contrastantes por la especulación generada en áreas ejidales.
- Ensenada dirige su crecimiento hacia el noreste
- Los poblados de Primo Tapia, La Misión y Maneadero siguen creciendo, y junto con los centros de población compiten por la disponibilidad de agua y servicios urbanos.
- La ocupación turística en el corredor continúa explotando el modelo de fraccionamientos irregulares de lotes sin servicios hacia el sur de Popotla y al oriente de la carretera escénica.

- Tijuana ocupa su espacio costero con desarrollos urbanos de niveles residenciales.
- La ocupación irregular al sur de Rosarito absorbió espacios designados como de conservación y sujetas a riesgos.
- La falta de registro preciso y vigilancia en la ocupación de la zona federal marítimo terrestre limita los accesos al mar.

Infraestructura.

- La competencia por el suministro de agua de los centros de población limitó el desarrollo turístico formal en el corredor, generando mayor desarrollo irregular sin servicios y condicionando a los nuevos desarrollo a solventar sus propios recursos.
- El crecimiento de los centros de población en la zona costa estresa la explotación de la cuenca del Río Colorado y la Mesa Arenosa, compitiendo con la demanda de agua en el Valle de Mexicali.
- Se agota el sistema de pozos La Misión y se pone en riesgo el equilibrio del sistema Valle de Guadalupe y Maneadero al incrementarse la demanda de agua en la ciudad de Ensenada.
- La inversión en los sistemas de drenaje sanitario se incrementó, sin embargo, aumentan las descargas directas al mar derivado del incremento de la ocupación irregular y la incapacidad de los sistemas en las localidades suburbanas.
- Se consolida la producción de energía eléctrica y se aprovechan las vocaciones energéticas del Corredor.

Servicios Urbanos.

- Se consolida la urbanización de los centros de población, sin embargo, las áreas de crecimiento del corredor hacia el oriente siguen careciendo de infraestructura dada su irregularidad.
- Las localidades suburbanas mejoran sus servicios, sin embargo, aún persisten algunas áreas carentes de drenaje y pavimentación.
- La ocupación irregular a lo largo del derecho de vía federal de carreteras mantiene condiciones de baja calidad de urbanización.

Comunicaciones.

- La carretera libre Tijuana-Ensenada, ampliada a dos carriles por sentido favorece la articulación de las localidades suburbanas.
- La carretera libre compite con la carretera escénica en los flujos vehiculares, por lo que baja la captación de cuotas por lo que las limitaciones en mantenimiento ocasionan su deterioro.

-
- El incremento de los flujos vehiculares dentro de los centros de población y la mezcla de flujos regionales limita el funcionamiento urbano y genera mayores retardos en los desplazamientos locales y turísticos.
 - El transporte de carga obstaculiza los flujos turísticos por las carreteras.
 - El mejoramiento de los cruces fronterizos favorece los flujos transfronterizos, sin embargo aún existen problemas para la incorporación de los flujos turísticos a las vías regionales debido a los problemas de funcionamiento de la red vial de la ciudad de Tijuana.
 - En Ensenada se mejora la circulación regional gracias al libramiento, sin embargo, se congestiona el cruce por Maneadero.
 - El transporte público sigue ocasionando conflictos vehiculares en los centros de población. El transporte suburbano aunque conecta a las localidades del corredor, aun mantiene una baja calidad en el servicio.

Imagen Urbana.

- Se mejora la imagen urbana del corredor dentro de los centros de población.
- Los desarrollos turísticos nuevos se integran de mejor manera al paisaje del corredor.
- Las localidades suburbanas siguen presentando una imagen desarticulada y desordenada en el corredor.
- Prevalecen los problemas por la conformación de barreras visuales al mar en los centros de población.
- La ocupación irregular de fraccionamientos no autorizados elimina áreas naturales de valor paisajístico.

Sistema de ciudades:

- La zona metropolitana de Tijuana-Rosarito-Tecate consolida su posición como metrópoli de alcance transfronterizo, en tanto que Ensenada comparte un papel de importancia regional dentro del corredor.
- Se consolida la importancia como localidades intermedias Primo Tapia-Puerto Nuevo, La Misión-La Salina, Maneadero-Punta Banda.
- Se incrementa la relación del corredor con Valle de Guadalupe, lo que genera una conexión terrestre directa.

Desarrollo Económico:

- Continúa la contracción del mercado inmobiliario, se tiene una sobre oferta, el valor comercial se ha reducido y las inversiones programadas se encuentran frenadas.
- La existencia de los centros energéticos de la Jovita y Rosarito ofrecen oportunidades de inversión y detonan el desarrollo económico y la generación de empleos en la región.

- El desconocimiento sobre la recesión financiera en los Estados Unidos, ha contribuido a un ambiente de incertidumbre, que retrasa las decisiones de inversión y contrae la disponibilidad de crédito.
- La afluencia de visitantes también muestra una tendencia a la baja, sobre todo a partir de que el aforo vehicular sobre la carretera observó un descenso continuo.
- En materia turística, Rosarito ha sido el Municipio del COCOTREN más afectado, continuando la reducción en los niveles de ocupación hotelera. De la misma manera Ensenada alcanza bajas tasas en sus niveles de ocupación.
- En el COCOTREN la hotelería se encuentra ya, en el límite del punto de equilibrio económico óptimo. Seguramente las artesanías, las agencias de viaje, los restaurantes, los ranchos y otras actividades vinculadas con la actividad turística, se encuentran en una situación similar. El riesgo de cierres es latente y en algunos casos ya se está presentando.
- La tendencia inercial, permite vaticinar que el sector inmobiliario y turístico mantendrá su senda a la baja, en tanto los factores internos y externos que lo determinan no mejoren.
- La actividad agrícola y pesquera del corredor, se encuentra concentrada en forma significativa en el municipio de Ensenada. La agricultura se conforma fundamentalmente de producción hortícola y algunos frutales. La floricultura por su parte, se encuentra en franco declive.
- En los últimos años, la pesca ha tomado impulso gracias a la apertura de ranchos atuneros, pero las pesquerías tradicionales como el erizo, la langosta y el pepino de mar se encuentran en declive, debido a que su explotación roza los niveles máximos sostenibles. Baja California a descendido un lugar a nivel nacional, en cuanto a la actividad pesquera.

Aspectos Sociales

- Crecimiento de la población caótico.
- Turismo de baja calidad, con poca derrama económica.
- Empobrecimiento de la flora y fauna endémica.
- Actividades económicas que presentan, muchas de ellas, conflictos en el uso de suelo.
- No se han generado atractivos ni para el turismo ni para la población local (no museos, parques, etc., solo galerías particulares generadas por extranjeros).
- Desaparición de dunas por actividades motorizadas.
- Ausencia de empleo.
- Poblaciones con pocos servicios.
- Basura y playas contaminadas.
- Potencial turístico se traslada a otro tipo de desarrollo y ambientes.

Marco Institucional

- El marco normativo de carácter federal y estatal en materia de planeación urbana, turística y ambiental establece condiciones generales para el diseño de políticas y programas de desarrollo

regional sustentables. Sin embargo, hacen falta instrumentos normativos que respondan a las necesidades específicas de la región costera. En ese sentido, la versión del Programa del COCOTREN tiene el objetivo de convertirse en un instrumento normativo que cumpla con esa función, cuya creación ha constituido un avance importante.

- Una de las principales limitantes del funcionamiento actual del Programa COCOTREN es en la débil estructura administrativa, limitación de recursos visibles y de financiamiento regular y sostenido.
- El Programa COCOTREN, por otra parte, no parece fortalecer la coordinación entre los tres niveles de gobierno, entre los tres municipios a los que compete la implementación del programa y entre el sector público y los sectores privado y social.
- En la práctica, el Programa COCOTREN tiene limitaciones como instrumento rector del desarrollo urbano, turístico y ecológico de la zona costera; los recursos son reducidos para promover proyectos de visión de largo plazo. Se continúa con gestiones para proyectos de infraestructura regional con visión de impulsar la economía del Corredor Costero como los proyectos de las desalinizadoras y de mejoramiento de las carreteras con el apoyo del gobierno federal y de los sectores empresarial y social.

4.- ORDENAMIENTO TERRITORIAL

La estrategia del Programa Regional de Desarrollo Urbano, Turístico y Ecológico se proyecta en el Corredor Costero Tijuana-Playas de Rosarito-Ensenada con base en las capacidades del territorio, integrando las tendencias históricas de las actividades en la región, así como los proyectos que se encuentran en proceso de ejecución; se proponen las estrategias de ordenamiento territorial considerando los lineamientos, acciones y proyectos del Plan Estratégico de Baja California 2013-2019 y del Plan Estatal de Desarrollo de Baja California 2014-2019 para el posicionamiento del corredor costero en la dinámica de desarrollo urbano y económico del Estado.

Este apartado se elabora con base en los proyectos que actualmente se están promoviendo en el corredor, los cuales conducen a un esquema de estructura espacial, se establecen los parámetros de la estrategia que conducirán a los objetivos para el desarrollo del corredor; y en tercer término se describe el modelo de ordenamiento territorial con las políticas asignadas a las Unidades de Gestión Territorial resultantes; en la estrategia urbano-regional para el corredor, se incorporan las estrategias de integración regional de los programas de desarrollo urbano de centro de población y los programas parciales aplicables en el área del corredor, con una visión del desarrollo regional sustentable del Corredor a largo plazo.

4.1. OBJETIVOS PARA EL DESARROLLO INTEGRAL DEL CORREDOR COSTERO

La dinámica espacial y económica del Corredor Costero de Tijuana-Playas de Rosarito-Ensenada se sustenta en los ejes carreteros que comunican a los centros urbanos de Tijuana, Playas de Rosarito y Ensenada, generando un desarrollo regional con base en el paisaje escénico natural y creando un complejo regional con potencial de promoverse nacional e internacionalmente; en ésta estructura vial se identifican tres jerarquías: a) la carretera de cuota que funciona como eje carretero de flujo continuo de la movilidad regional, incluyendo el transporte de carga; b) la carretera libre como soporte de la accesibilidad a las localidades, los desarrollos urbanos y los centros turísticos; c) la integración de las vialidades regionales con la estructura vial de los centros de población que apoya la comunicación a nivel local.

La eficiencia de la estructura vial es también el soporte que permite el flujo e intercambio de bienes y servicios, considerando las actividades económicas regionales sustentadas en el potencial marítimo de los puertos del corredor, Puerto Rosarito, Puerto Costa Azul, Puerto el Sauzal y Puerto Ensenada. Es relevante para el impulso a la actividad económica del Corredor y el desarrollo regional la consolidación de la infraestructura regional energética, el impulso a las áreas de crecimiento para su apoyo, además del turismo como actividad basada en el escenario natural paisajístico. Para la consolidación del Corredor Costero se propone apoyar el desarrollo regional vinculándolo con los Centros de Población (Tijuana, Playas de Rosarito, Primo Tapia y Ensenada), las localidades

principales suburbanas (Venustiano Carranza, La Misión, El Sauzal y Maneadero) y los Centros Urbanos de Servicios propuestos: Popotla, Puerto Nuevo, La Salina y Esteban Cantú; destaca de estos centros para la consolidación urbana el de la Misión por sus características naturales, aptitud del terreno y las líneas de infraestructura regional, energética y de servicios, que favorecen la factibilidad de servicios urbanos, también su localización es estratégica para el desarrollo del Corredor, en particular se promueve en la zona un Parque Científico y de Desarrollo Tecnológico.

La franja costera y el paisaje natural se constituyen como la parte del atractivo escénico del corredor y como tal es necesario promoverla, considerando al turismo y la recreación como los ejes del desarrollo en materia turística, es el sector con mayor capacidad para aprovechar y conservar los atributos naturales y paisajísticos locales. Además del sector turístico, para el posicionamiento del corredor a nivel estatal en cuanto a su actividad económica, en la estrategia se promueven las aptitudes en otros sectores relacionados con el potencial marítimo, de pesca, carga y de infraestructura regional, energética y de servicios. La integración de las actividades potenciales del Corredor Costero con las ya consolidadas, dará impulso a la zona, para evitar la dependencia económica en algunos sectores productivos.

El desarrollo social es viable sustentarlo en la integración de la población local a las actividades productivas del corredor, la urbanización de las localidades y la dotación de instalaciones de equipamiento urbano.

La accesibilidad, movilidad y desarrollo del corredor están determinados por la eficiencia de la red carretera que distribuye los flujos vehiculares hacia los centros urbanos, subcentros urbanos y áreas recreativas de la costa, así como por el sistema de localidades que actúan como núcleos de soporte a la actividad económica del corredor. La estructura vial es también el soporte que permite el flujo e intercambio de bienes y servicios en apoyo a las actividades económicas regionales sustentadas en el potencial marítimo de los puertos del corredor, Puerto Rosarito, Puerto Costa Azul, Puerto el Sauzal y Puerto Ensenada. Para la movilidad regional se propone una vialidad principal de enlace entre la zona de Bajamar y la carretera a Valle de Guadalupe comunicando la costa con la Región del Vino. Esta comunicación regional cumple con los siguientes objetivos: favorece el flujo vehicular entre la carretera escénica y la carretera libre, dando solución alternativa al transporte de carga entre Tijuana y Ensenada, promueve la integración de nuevas áreas de crecimiento urbano, particularmente, hacia proyectos estratégicos como el Parque Científico y de Desarrollo Tecnológico, asimismo, apoya para la liberación de tráfico en el caso del cierre de alguna de las carreteras.

Para mejorar los niveles de bienestar de la población es necesario promover que los beneficios económicos de la actividad turística impulsen el mejoramiento de la infraestructura de los asentamientos humanos. En la gestión institucional se apoye la consolidación de la vocación turística y de las actividades económicas con potencial para el desarrollo regional, como la infraestructura portuaria y carretera.

En cuanto al medio ambiente, es necesario la regulación del desarrollo en la zona costera para mantener las dinámicas naturales de los ecosistemas costeros y la conservación del recurso paisajístico, para ello se identifican las zonas con valor escénico como son: Playas de Tijuana, Playas de Rosarito, Puerto Nuevo, Playa la Misión, Puerto Salina, La Marina Ensenada, Cerro Chapultepec, La Lagunita y La Bufadora, como zonas para el impulso del desarrollo turístico.

Para que el corredor costero se proyecte a nivel internacional como un atractivo complejo turístico regional, con importancia por sus actividades productivas y de desarrollo económico de importancia en el estado, se formulan los siguientes objetivos de la estrategia de ordenamiento territorial por áreas de desarrollo sustentable:

Social

Mejorar los niveles de bienestar social de la población que promuevan una distribución más equitativa de los beneficios económicos de las actividades productivas, con inversiones en la infraestructura básica de los asentamientos humanos, en el acceso al empleo y la seguridad social y en la integración del patrimonio construido y cultural de la comunidad, favoreciendo la imagen e identidad del corredor.

Económico

Impulsar el desarrollo económico con las actividades productivas potenciales del Corredor, es relevante la aptitud marítima, el desarrollo energético y de servicios, la vinculación con el desarrollo económico y turístico; un aspecto vital es el aprovechamiento de la infraestructura regional y su ampliación principalmente en la dotación de agua, construcción de desalinizadoras para la dotación de los servicios urbanos. En materia turística elevar la calidad de los servicios con la oferta de nuevos productos y atractivos locales, con mejora de la imagen del corredor integrada por sus localidades y accesos, favoreciendo el incremento en la estancia y el consumo del visitante, ampliar la base empresarial regional dedicada al turismo, el desarrollo de la actividad pesquera y de la agroindustria alimentaria. Asimismo, el Programa debe crear condiciones que promuevan un desarrollo diversificado de la economía donde concurren de manera armónica actividades vocacionales del corredor, promoviendo el desarrollo ordenado de los centros energéticos, el surgimiento de parques tecnológicos como el proyecto propuesto en La Misión, actividades portuarias (pesqueras, recreativas, turísticas y de transporte de bienes y servicios), e industrias compatibles con las actividades regionales, entre otras.

Ambiental

Proteger el ecosistema regional como recurso escénico de valor que posiciona al turismo a nivel internacional y optimizar el uso del recurso paisajístico con el manejo integral de la zona costera, considerando la prevención y la delimitación de las áreas de riesgo en los centros de población,

centros y subcentros urbanos del corredor, realizando e implementando estudios de impacto ambiental que permitan posicionar proyectos de inversión y actividades de tipo industrial en congruencia con la regulación aplicable.

Urbano

Integrar eficientemente la red vial y el sistema urbano de las localidades con el espacio costero, las zonas urbanas y las que se proyectan a largo plazo como metropolitanas, constituyéndose como los principales accesos al corredor; en segundo término, como ejes de integración de localidades de soporte y finalmente como el elemento promotor del corredor mediante una imagen urbana distintiva y ordenada. En el sistema urbano atender con infraestructura y servicios a las zonas suburbanas, mejorando la imagen urbana para la conformación de un corredor con integración a la visión regional.

Institucional

La gestión debe fomentar la competitividad del espacio mediante la promoción y cuidado del desarrollo económico, mediante un esquema de administración integral de la zona costera, donde los actores participen corresponsablemente compartiendo costos y beneficios, reconociendo en primera instancia la sustentabilidad ambiental del corredor, a partir de la protección y conservación del recurso paisajístico, así como la regularización del patrimonio físico del corredor.

4.2. APTITUD TERRITORIAL POR ACTIVIDAD PREDOMINANTE

Como parte fundamental para la estrategia de ordenamiento territorial, se le da importancia al análisis de aptitud de acuerdo con las actividades económicas predominantes en el área de aplicación del Programa del Corredor, en éste método se evalúa la capacidad del territorio para sustentar las actividades productivas que inciden en el área sujeta a ordenamiento; los sectores en que se clasifican las actividades de la población con relación a la ocupación y los espacios naturales del territorio son: Agropecuario, Turístico, Urbano y de áreas naturales; con el análisis en estos rubros se valora su potencial clasificándolo con las ponderaciones de: muy alto, alto, medio, bajo y muy bajo. De esta manera se identifican las zonas óptimas para las actividades de la población según su aptitud, a partir de los atributos que son determinantes en las actividades predominantes en la región, se toma como referencia la base de datos obtenida en el Programa Regional de desarrollo Urbano del Corredor publicado en 2001, actualizando la información en los casos que ésta no se hubiera incluido.

ZONA CON APTITUD AGROPECUARIA (RÚSTICO)

El sector agropecuario comprende la integración de las actividades agrícolas y pecuarias en la región, sin embargo, se toma como potencial de uso aquellas zonas en donde la pendiente es baja, la calidad

del suelo es óptima para esta actividad así como la pendiente y disponibilidad de agua para estos usos. Para ello se definió el modelo de aptitud de la siguiente manera:

$$\text{IARUR} = \text{IVEG} + \text{IBIOF} + \text{SUP_AGRI} + \text{SUP_PEC}$$

Donde:

IARUR=Índice de aptitud rural
 IVEG=Índice de vegetación
 IBIOF=Índice Biofísico
 SUP_AGRI=Superficie agrícola
 SUP_PEC=Superficie Pecuaria

y:

$$\text{IVEG} = \text{MATC} + \text{CHAP} + \text{VHALO} + \text{VDUNC} + \text{BOSEN} + \text{TUL} + \text{VGAL} \text{ (Todas en porcentaje de cobertura)}$$

MATC=Matorral costero
 CHAP=Chaparral
 VHALO=Vegetación Halófila
 VDUNC=Vegetación de dunas costeras
 BOSEN=Bosque de Encino
 TUL=Vegetación tular
 VGAL=Vegetación de galería

$$\text{IBIOF} = \text{A_REC} + \text{TS} + \text{PEND}$$

A_REC=Número de pozos de uso agrícola y pecuario
 TS=Tipo de suelo (consolidado/no consolidado)
 PEND=Superficie con pendientes <35°

Como resultado se obtiene que el 54% de la superficie del corredor tiene una aptitud muy baja para este sector cubriendo una superficie de 30,926.6 hectáreas. Sin embargo, aquellas zonas en donde se puede desarrollar se enfocan principalmente en la zona intermedia entre Rosarito y Ensenada así como en la región de Maneadero, cubriendo en la totalidad una superficie de 14,619.2 hectáreas en tan sólo 4 unidades (Tabla 4.1).

TABLA 4.1. RELACIÓN DE UNIDADES AMBIENTALES Y PORCENTAJE DE SUPERFICIES CON APTITUD AGROPECUARIA PARA EL COCOTREN.

CLASE	NO. UNIDADES	SUPERFICIE (Ha)	PORCENTAJE
Muy Alto	1	2,191.85	3.83
Alto	4	14,619.200	22.46
Medio	2	1,943.09	2.68
Bajo	11	8,256.03	16.95
Muy Bajo	70	30,926.60	54.08

ZONA CON APTITUD TURISTICA (URBANIZABLE)

Para la definición del modelo para este sector uno de los principales atributos contemplados y que son determinantes para definir la vocación de uso del espacio se refiere a la particularidad del paisaje, ya sea por la naturalidad del sitio o por tener vista directa al mar. Sin embargo, ya que la región no solo se caracteriza por los atributos naturales, es necesario contemplar atributos como infraestructura y servicios que permitan al sector desarrollarse apropiadamente dentro de la zona del COCOTREN. Es así que el modelo de aptitud sectorial turístico se define de la siguiente manera:

$$IATUR = IINFRA_TUR + ISERV_TUR + IINFRA_TRURAL + SOCU_TUR + IPAI$$

Donde:

IATUR=Índice de aptitud turística
 IINFRA_TUR= Índice de infraestructura turística
 ISERV_TUR=Índice de servicios turísticos
 IINFRA_TRURAL=Índice de infraestructura turística rural
 SOCU_TUR=Superficie ocupada turística
 IPAI=Índice de paisaje

y;

$$IINFRA_TUR = PUER + MAR + VIAL$$

PUER=Puerto
 MAR=Marina
 VIAL=Vialidades
 $VIAL = PAV + NPAV$
 PAV=Vialidades pavimentadas
 NPAV=Vialidades no pavimentadas

$$ISERV_TUR = IINFRA_HOT + Z_REC + DIT$$

$IINFRA_HOT = (C_HOTEL + C_MOTEL) / HOTEL$
 IINFRA_HOT=Índice de infraestructura hotelera
 C_HOTEL=Cuartos de hotel
 C_MMOTEL=Cuartos de motel
 HOTEL=Hoteles y/o moteles
 $Z_REC = AMAR + SURF + REC + IHIST$
 ZREC=Zonas recreativas
 AMAR=Actividades marinas
 SURF=Sitios para practicar surf
 REC=Establecimientos de servicios recreativos
 $IHIST = ZA + SICULT$
 IHIST=Índice histórico
 ZA=Zonas arqueológicas
 SICULT=Sitios de importancia cultural

IINFRA_TRURAL=TPK+RANCH_BAL

TPK=Sitios con tráiler park

RANCH_BAL=Sitios con ranchos o balnearios

SOCU_TUR=SUP_HABTUR+SUP_STUR

SUP_HABTUR=Superficie habitacional turística

SUP_STUR=Superficie de servicios turísticos

IPAI=PAIT+PAIC

PAIT=Paisaje terrestre

PAIC=Paisaje costero

Para el desarrollo de la actividad turística se tiene que poco más del 40% del COCOTREN tiene aptitud o vocación para este uso, esto es esencialmente debido a los atributos seleccionados para evaluar al sector, mismos que distinguen a aquellas unidades ubicadas en la franja costera contigua a la carretera como la de mejores condiciones para el desarrollo del turismo por atributos naturales (dentro de los que destaca el paisaje) o atributos como la infraestructura y servicios (Tabla 4.2).

TABLA 4.2. RELACIÓN DE UNIDADES AMBIENTALES Y PORCENTAJE DE SUPERFICIES CON APTITUD TURÍSTICA PARA EL COCOTREN.

CLASE	NO. UNIDADES	SUPERFICIE (Ha)	PORCENTAJE
Muy Alto	9	15,140.08	26.13
Alto	13	9,243.886	15.96
Medio	16	8,198.93	14.15
Bajo	12	10,946.65	18.89
Muy Bajo	38	14,407.22	24.87

ZONA CON APTITUD URBANA (URBANIZABLES)

El COCOTREN se caracteriza por tener cerca de 190 localidades tanto urbanas como suburbanas, las cuales requieren de servicios e infraestructura; sin embargo, aunque se tiene como limitante la pendiente debido a la configuración topográfica de la región, esta mancha urbana sigue en aumento hacia zonas más alejadas de la costa y en algunos casos intensificando su uso en zonas ya establecidas y en sitios en los que se localizan sobre la playa. Por ello, para determinar la aptitud para que se siga desarrollando el sector urbano se genera un modelo integrado por las variables que se describen a continuación:

$$IAURB=IINFRA_SERV+IEQUIP+IBIOF+SUP_HAB+IPU$$

Donde:

IAURB=Índice de aptitud urbana
IINFRA_SERV=Índice de infraestructura y servicios
IEQUIP=Índice de equipamiento
IBIOF=Índice biofísico
SUP_HAB=Superficie de ocupación habitacional
IPU=Índice de potencial urbano

y;

IINFRA_SERV=VIAL+ISERV+SUP_SURB+SUP_INFRA

VIAL=PAV+NPAV
VIAL=Vialidades
PAV=Vialidades pavimentadas
NPAV=Vialidades no pavimentadas

ISERV=AGUA+DREN+ELEC
ISERV=Índice de servicios
AGUA=Red de abastecimiento de agua
DREN=Red de abastecimiento de drenaje
ELEC=Red de abastecimiento de electricidad
SUP_SURB=Superficie con servicios urbanos
SUP_INFRA=Superficie con infraestructura

IEQUIP=HOSP+ESC
HOSP=Hospitales y/o clínicas
ESC=Escuelas de cualquier nivel educativo

IBIOF=POZ_U+TS+PEND
POZ_U=Pozos que puedan satisfacer necesidades urbanas
TS=Tipo de suelo (consolidado/no consolidado)
PEND= Superficie con pendiente <35°

IPU=DCU+RU
DCU=Distancia al centro de población
RU=Reserva urbana

En la franja costera evaluada, únicamente 12.9% de la superficie en tan solo 13 unidades tiene una vocación real para este uso ya que prácticamente toda la región con posibilidades a urbanizarse tienen limitantes principalmente por pendiente. Es así que, cerca del 60% del espacio no tiene aptitud para ser urbanizada, sin embargo, puede plantearse intensificar aquellas zonas ya urbanizadas o en una urbanización de baja densidad ya que se cuenta con poco más de 13, 000 ha con posibilidad media (Tabla 4.3).

TABLA 4.3. RELACIÓN DE UNIDADES AMBIENTALES Y PORCENTAJE DE SUPERFICIES CON APTITUD URBANA PARA EL COCOTREN.

CLASE	NO. UNIDADES	SUPERFICIE (Ha)	PORCENTAJE
Muy Alto	3	3,228.94	5.57
Alto	10	4,247.851	7.33
Medio	16	13,319.45	22.99
Bajo	48	21,228.01	36.64
Muy Bajo	11	15,912.52	27.47

ZONAS PREDOMINANTEMENTE AREAS NATURALES (RESERVA ECOLÓGICA)

Dada la naturaleza y dinámica en la zona del COCOTREN la conservación de los recursos naturales y de patrimonio cultural se convierte en un factor determinante para el desarrollo de otras actividades como el turismo de aventura y el desarrollo urbano inmobiliario turístico, por los atractivos paisajísticos de la zona. Es por ello que para el análisis de aptitud para este sector se identifican no solo las áreas de recursos naturales y protección de especies vegetales y animales, sino también aquellos sitios con importancia cultural. Es así que el modelo se define de la siguiente manera:

$$\text{IACON} = \text{IESIM} + \text{ISIC} + \text{IVEG}$$

Donde:

IACON=Índice de aptitud para la conservación

IESIM=Índice de especies importantes

ISIC=Índice de sitios de importancia para la conservación

IVEG=Índice de vegetación

y;

$$\text{IESIM} = \text{VEND} + \text{VPE} + \text{VCESP} + \text{V_VUL} + \text{F_PE} + \text{FAM} + \text{F_MIG} + \text{F_VUL}$$

VEND=Vegetación endémica

VPE=Vegetación con estatus de peligro de extinción

VCESP=Vegetación con estatus de cuidado especial

V_VUL=Vegetación vulnerable

F_PE=Fauna con estatus de peligro de extinción

FAM=Fauna amenazada

F_MIG=Fauna migratoria

F_VUL=Fauna vulnerable

$$\text{ISIC} = \text{INAT} + \text{IHIST}$$

INAT=HUM+DUN+Z_INUN

INAT= Índice natural

HUM=Superficie con humedal

DUN=Superficie con duna costera

Z-INUN=Cercanía a zonas con posibilidad de inundación

IHIST=ZA+SICULT

IHIST=Índice histórico

ZA= Zonas arqueológicas

SICULT=Sitios de importancia cultural

IVEG=MATC+CHAP+VHALO+VDUNC+BOSEN+TUL+VGAL

MATC=Cobertura de matorral costero

CHAP=Cobertura de chaparral

VHALO=Cobertura con vegetación halófila

VDUNC=Cobertura con vegetación de duna costera

BOSEN=Cobertura con bosque de encino

TUL=Cobertura con vegetación de tipo tular

VGAK=Cobertura con vegetación de galería

Como resultante de este análisis se obtiene que en cerca del 50% de la zona predominan las áreas naturales, esto es, principalmente en aquellas zonas que no han sido perturbadas por urbanización o actividades agrícolas. La zona entre La Misión y San Miguel, es la principal zona que mantiene en su mayor parte el espacio de manera natural. Aproximadamente el 30% del área, coincide prácticamente con aquellas zonas en las que ya se tiene un asentamiento urbano (Tabla 4.4).

TABLA 4.4. RELACIÓN DE UNIDADES AMBIENTALES Y PORCENTAJE DE SUPERFICIES CON ÁREAS NATURALES PREDOMINANTES DEL COCOTREN.

CLASE	NO. UNIDADES	SUPERFICIE (Ha)	PORCENTAJE
Muy Alto	8	4,195.17	7.24
Alto	20	23,693.144	40.89
Medio	19	10,366.74	17.89
Bajo	24	13,429.46	23.18
Muy Bajo	17	6,252.26	10.79

4.3. POLÍTICAS DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL

Las políticas de ordenamiento territorial se asignan con el análisis de la aptitud territorial, los objetivos para el modelo de ordenamiento sustentable del territorio para la conservación de las áreas con valor ambiental y escénico, así como la estrategia de impulsar el desarrollo urbano turístico como actividad económica predominante de la región en la costa de Baja California. Las políticas se dirigen a mantener las características de valor natural del territorio y sus vistas escénicas, sin comprometer el desarrollo de otras actividades que encadenen actividades económicas diversas para el impulso integral del corredor. Se establecen en congruencia con el Plan Estatal de Desarrollo Urbano (P. O. 5 de abril de 2010) y el Programa de Ordenamiento Ecológico (2014).

Con base en el análisis de las 112 Unidades Ambientales y las políticas ambientales establecidas en el Programa de Ordenamiento Ecológico, se asignan para el Corredor Costero las políticas de: Aprovechamiento Sustentable, Política de Protección y Conservación. Es conveniente precisar, que éstas políticas se asignan con carácter de ordenamiento territorial y en este sentido, la asignación de la política y el uso, se aplica territorialmente conceptualizando a las unidades de análisis identificadas en el Diagnóstico y para el efecto del Ordenamiento Territorial se agrupan como Unidades de Gestión Territorial.

Política de Aprovechamiento Sustentable

La política tiene por objetivo mantener la integridad funcional del territorio, proporcionando las medidas técnicas normativas para que la utilización de los recursos naturales genere el menor impacto posible al medio ambiente, evitando poner en peligro el equilibrio de los ecosistemas que pueda provocar un deterioro ambiental. Se aplica en zonas muy dinámicas que han alcanzado un desarrollo económico aceptable y existe concentración de la población, del desarrollo urbano y de las actividades productivas (agrícolas, industriales, turísticas, energéticas, entre otras), donde se requiere aplicar medidas tendientes a fortalecer y asegurar el uso adecuado del territorio en función de criterios económicos, urbanos, ecológicos y sus correspondientes ordenamientos y normas, para minimizar los efectos nocivos en el medio ambiente.

También aplican en las áreas que cuentan con recursos naturales susceptibles de aprovecharse de manera racional, en apego a las normas y criterios de regulación urbanos y ecológicos, requieren tener un control eficaz de su uso para prevenir un crecimiento desmedido de los asentamientos humanos y de las actividades productivas en áreas que presenten riesgos actuales o potenciales para el desarrollo urbano o productivo y que pueden poner en peligro la integridad física de los pobladores y el equilibrio de los ecosistemas, provocando un deterioro ambiental y disminuyendo la calidad de vida de la población en general.

Política de Conservación

Esta política se asigna en áreas dirigidas a la conservación de las actividades económicas tradicionales sustentables que representan una fuente de ingresos de interés para sus habitantes y son compatibles con la conservación de los ecosistemas, sus recursos naturales y con políticas derivadas de otros niveles de planeación o de ordenamiento territorial que se determinan de acuerdo con los programas locales o regionales aplicables.

Política de Protección

La política tiene por objetivo resguardar aquellas áreas con ecosistemas que dada su enorme riqueza biótica de especies endémicas de flora y fauna, su grado de fragilidad y conservación requieren contar con las medidas técnicas y normativas necesarias para asegurar la integridad de los sistemas naturales. Se permite el uso y manejo sustentable de los recursos naturales existentes, siempre y

cuando se aplique la normatividad para prevenir el deterioro ambiental y se promueva la restauración de algunos sitios dañados. También aplica en las zonas que se localizan en sitios con riesgos naturales altos y muy altos.

Aplica en zonas con ecosistemas de relevancia ecológica, que cuentan con recursos naturales únicos y de importancia económico regional que ameritan ser salvaguardados. El uso consuntivo y no consuntivo de los recursos naturales requiere contar con estudios técnicos y realizarse bajo programas de manejo integral; y en las Áreas Naturales Protegidas de acuerdo a lo establecido en su declaratoria y en su Programa de Conservación y Manejo oficialmente decretado.

Áreas Especiales de Conservación.- Se identifican áreas que por sus características son de importancia ecológica y que cuentan con estudios para su designación como zonas prioritarias para la conservación a nivel estatal y nacional; destacan por su importancia: El Estero de Punta Banda, designado como sitio Ramsar y La Lagunita, asignándoles política de Protección. En La Lagunita se han realizado estudios para que sea declarada Área Natural Protegida, ambos sitios se encuentran en Ensenada, Baja California.

Como áreas de valor ecológico para su estudio y se determine su función ambiental se identifican las cañadas, desembocaduras de arroyos en el mar y dunas; otro sitio de valor ambiental es el Cañón del Salto al oriente de la Misión.

Particularmente, es necesario realizar estudios y directrices para las dunas de Primo Tapia y el Descanso Estuario por su valor ambiental; considerando que para estos sitios en el Programa de Desarrollo Urbano de Centro de Población de Primo Tapia se determinan los coeficientes de ocupación y utilización de suelo, estableciendo como principales objetivos ambientales: a) Identificar los sitios susceptibles de declararse áreas naturales protegidas; b) Promover la demarcación de cauces de arroyos; y c) Proteger el sistema de dunas costeras por sus características ecológicas.

4.4. ESTRATEGIA DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL

Una vez definidas las políticas y con el análisis de la aptitud territorial, se elabora la estrategia de ordenamiento asignando la política y el uso, considerando la integración de objetivos específicos del Programa para el Corredor Costero. La fase de propuesta tiene como propósito obtener el patrón de ocupación del territorio que maximice el consenso, minimice los conflictos ambientales y favorezca el desarrollo sustentable del área de estudio; es en esta fase en donde se construye la estrategia de ordenamiento territorial con la definición actual de los ecosistemas a ordenar, la incorporación de los intereses sectoriales a través de la aptitud territorial, las estimaciones de tendencias de deterioro y las estrategias que maximicen el consenso y minimicen los conflictos ambientales.

Como resultante de los análisis de las Unidades Ambientales, de la aptitud y de conflictos entre los usos predominantes, se obtuvieron un total de 48 Unidades de Gestión Territorial (UGT); además, se

consideraron en el análisis los riesgos probables en cada unidad ambiental de aquellas zonas en donde se tiene Muy Alto y Alto riesgo para la población (zonas no aptas para el desarrollo urbano). Así mismo, con la información de aptitudes, conflictos, riesgos y uso actual es que se definen las políticas para cada UGT (Tabla 4.5).

La estrategia de ordenamiento territorial se diseña con los atributos y condicionantes importantes de cada una de las Unidades de Gestión Territorial que permitan desarrollar lineamientos, estrategias, programas, proyectos y acciones a corto, mediano y largo plazo.

TABLA 4.5. POLÍTICAS DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL

LIMITE ADMINISTRATIVO C. P.	CLAVE UNIDAD AMBIENTAL 2014	UGT	TOPONIMIA	POLITICA	USO
Tijuana	2.1.1.1.a	1	El Yogurt, cañada	CONSERVACION	AREA NATURAL
Tijuana	2.1.1.1.b	2	Parque Azteca, cañada	CONSERVACION	AREA NATURAL
Tijuana	2.1.1.11.a	2	Playas de Tijuana, terraza costera	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	URBANO
Tijuana	2.1.1.11.b	3	Punta Bandera, terraza costera	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	URBANO - TURISTICO
Tijuana	2.1.1.1.c	4	Costa Hermosa, cañada	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	URBANO - TURISTICO
Tijuana	2.1.1.4.a	4	Playas de Tijuana, laderas	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	URBANO
Tijuana	2.1.1.4.b	4	La Joya, laderas	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	URBANO
Tijuana	2.1.1.5.a	4	Playas de Tijuana, lomeríos	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	URBANO - TURISTICO
Tijuana	2.1.1.5.b	4	Rancho del Mar, lomeríos	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	URBANO
Tijuana	2.1.1.5.c	4	Playas de Tijuana, lomeríos	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	URBANO
Tijuana	2.1.1.6.a	4	Punta Bandera, meseta	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	URBANO
Tijuana	2.1.1.6.b	4	Real del Mar norte, meseta	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	URBANO
Tijuana	2.1.1.6.c	4	Real del Mar, meseta	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	URBANO
Tijuana	2.1.1.1.d	5	Real del Mar, cañada	CONSERVACION	AREA NATURAL
Rosarito	2.1.2.11.a	6	Punta Bandera, terraza costera	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	URBANO - TURISTICO
Rosarito	2.1.2.5.a	7	Rancho del Mar, lomeríos	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	URBANO - TURISTICO
Rosarito	2.1.2.9.a	7	Rosarito PEMEX, planicie costera	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	ENERGETICO
Rosarito	2.1.2.9.b	7	Rosarito, planicie costera	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	URBANO - TURISTICO
Rosarito	2.1.2.6.b	8	Cd. Morelos, meseta	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	URBANO
Rosarito	2.1.2.5.b	9	Rosarito-El Morro, lomeríos	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	URBANO
Rosarito	2.1.2.6.a	9	Puerto Nuevo, lomeríos	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	URBANO
Rosarito	2.1.2.1	9	Rosarito-El Mañana, meseta	CONSERVACION	AGROPECUARIO
Rosarito	2.1.2.11.b	9	El Morro, terraza costera	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	URBANO - TURISTICO
Rosarito	2.1.2.6.c	10	Popotla, meseta	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	URBANO

LÍMITE ADMINISTRATIVO C. P.	CLAVE UNIDAD AMBIENTAL 2014	UGT	TOPONIMIA	POLÍTICA	USO
Primo Tapia	2.1.3.5.a	11	Rosarito-El Morro, lomeríos	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	URBANO
Primo Tapia	2.1.3.11.a	9	El Morro, terraza costera	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	TURISTICO
Primo Tapia	2.1.3.13.a	11	El Morro, valle	CONSERVACION	AREA NATURAL
Primo Tapia	2.1.3.13.b	12	El Morro, costa	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	TURISTICO
Primo Tapia	2.1.3.5.b	11	Puerto Nuevo, lomeríos	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	URBANO
Primo Tapia	2.1.3.11.b	11	El Morro-Puerto Nuevo, terraza costera	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	URBANO - TURISTICO
Primo Tapia	2.1.3.13.c	12	Cantamar valle	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	AGROPECUARIO
Primo Tapia	2.1.3.13.d	11	Cantamar costa	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	TURISTICO
Primo Tapia	2.1.3.5.c	11	Primo Tapia, lomeríos	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	URBANO
Primo Tapia	2.1.3.11.c	11	Cantamar-Primo Tapia, terraza costera	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	URBANO
Primo Tapia	2.1.3.3.b	12	Primo Tapia costa	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	TURISTICO
Primo Tapia	2.1.3.3.a	12	Primo Tapia, Los Arenales	CONSERVACION	AREA NATURAL
Primo Tapia	2.1.3.13.e	13	El Descanso, valle	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	AGROPECUARIO
Primo Tapia	2.1.3.6.b	11	Primo Tapia, meseta	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	URBANO - TURISTICO
Primo Tapia	1.4.3.10.a	13	El Descanso, planicie salina del estuario	CONSERVACION	AREA NATURAL
Primo Tapia	2.1.3.4 a	14	El Descanso, laderas	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	AGROPECUARIO
Primo Tapia	2.1.3.4 b	14	El Descanso, laderas	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	TURISTICO AGROPECUARIO
Primo Tapia	2.1.3.11.d	14	Punta mezquitito, terraza costera	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	URBANO - TURISTICO
Primo Tapia	2.1.3.6.a	15	El Descanso meseta	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	TURISTICO AGROPECUARIO
Primo Tapia	2.2.3.4	15	La Misión, laderas	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	URBANO - AGROPECUARIO
Primo Tapia	2.2.3.12	15	La Misión, valle	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	URBANO AGROPECUARIO
Primo Tapia	2.1.3.1	16	Alisitos, cañada	CONSERVACION	ÁREA NATURAL
Primo Tapia	1.4.3.10.b	17	La Misión, estuario	CONSERVACION	ÁREA NATURAL
NA	1.4.4.10.a	18	La Misión, estuario	CONSERVACION	ÁREA NATURAL
NA	1.4.4.10.b	18	La Misión, estuario	CONSERVACION	ÁREA NATURAL
NA	2.2.4.12.a	18	La Misión, valle	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	URBANO AGROPECUARIO
NA	2.2.4.4.a	18	El Mirador -San Miguel, laderas	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	URBANO - AGROPECUARIO
NA	2.2.4.1	18	La Misión, cañada	CONSERVACION	AREA NATURAL

NOTA: NA No aplica límite de Centro de Población.

LÍMITE ADMINISTRATIVO C. P.	CLAVE UNIDAD AMBIENTAL 2014	UGT	TOPONIMIA	POLÍTICA	USO
NA	2.2.4.4.b	18	-	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	AGROPECUARIO
NA	2.1.4.6	18	-	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	TURISTICO AGROPECUARIO
NA	2.2.4.12.c	18	La Misión valle	CONSERVACION	AREA NATURAL
NA	2.2.4.5.a	19	Lomerío, Guadalupe	CONSERVACION	AREA NATURAL
NA	2.2.4.6.a	20	La Misión, Meseta	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	URBANO-TURISTICO-AGROPECUARIO
NA	2.3.4.11.a	21	La Misión-Mirador, terraza costera	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	TURISTICO
NA	1.4.4.11	22	La Salina	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	TURISTICO AREA NATURAL
NA	2.2.4.5.b	23	Guadalupe lomeríos	CONSERVACION	AREA NATURAL
NA	2.2.4.1.b	23	Cañada y arroyo	CONSERVACION	AREA NATURAL
NA	2.2.4.6.b	23	Guadalupe meseta	CONSERVACION	AGRICOLA
NA	2.2.4.12.b	23	Cañada y arroyo	CONSERVACION	AREA NATURAL
NA	2.3.4.1.a	24	Jatay, cañada	CONSERVACION	AREA NATURAL
NA	2.3.4.6.a	25	La Misión-Salsipuedes, meseta	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	URBANO-TURISTICO AGROPECUARIO
NA	2.3.4.6.c	25	La Misión meseta costa	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	TURISTICO
NA	2.3.4.11.b	26	La Misión-Mirador terraza costera	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	ENERGETICO
NA	2.3.4.6.b	26	La Misión-Salsipuedes, meseta	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	ENERGETICO
NA	2.3.4.1.b	26	Costa Azul, cañada	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	ENERGETICO
NA	2.3.4.4.b	27	El Mirador -San Miguel, laderas	CONSERVACION	AREA NATURAL AGROPECUARIO
NA	2.3.4.1.c	28	Salsipuedes, cañada	CONSERVACION	AREA NATURAL
NA	2.3.4.4.a	28	El Mirador -San Miguel, laderas	CONSERVACION	AREA NATURAL
NA	2.3.4.4.c	28	El mirador costa	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	TURISTICO
NA	2.3.4.4.d	28	El mirador lomeríos	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	TURISTICO AGROPECUARIO
NA	2.3.4.5.a	28	Los Cantiles-San Miguel, lomeríos	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	TURISTICO-AGROPECUARIO
NA	2.3.4.5.b	29	-	CONSERVACION	AREA NATURAL
Ensenada	2.3.5.5.a	30	El Mirador -San Miguel, laderas	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	URBANO-TURISTICO-AGROPECUARIO
Ensenada	2.3.5.6.a	30	San Miguel, meseta	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	TURISTICO-AGROPECUARIO
Ensenada	2.3.5.6.b	30	-San Miguel, meseta	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	URBANO - TURISTICO
Ensenada	2.3.5.1	31	Cañón del Carmen	CONSERVACION	AREA NATURAL
Ensenada	2.3.5.4.a	32	San Miguel, meseta	CONSERVACION	AREA NATURAL

NOTA: NA No aplica límite de Centro de Población.

LIMITE ADMINISTRATIVO C. P.	CLAVE UNIDAD AMBIENTAL 2014	UGT	TOPONIMIA	POLITICA	USO
Ensenada	2.3.5.4.c	32	El Mirador -San Miguel, laderas	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	URBANO-TURISTICO-AGROPECUARIO
Ensenada	2.3.5.4.b	32	El Mirador -San Miguel, laderas	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	URBANO-TURISTICO
Ensenada	2.3.5.11	32	San Miguel, terraza costera	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	URBANO- TURISTICO
Ensenada	2.3.5.12	33	San Miguel, terraza costera	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	INDUSTRIAL
Ensenada	2.3.5.5.b	33	El Sauzal, lomeríos	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	URBANO
Ensenada	2.3.5.5.c	34	Ensenada, planicie costera	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	URBANO
Ensenada	2.3.5.5.d	35	Chapultepec	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	URBANO
Ensenada	2.3.5.9	36	El Cipres Chapultepec, planicie costera	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	URBANO
Ensenada	2.3.5.2	37	Lagunita El Cipres	PROTECCION	AREA NATURAL
Ensenada	1.4.5.4.a	38	El faro monalisa,playa arenosa	CONSERVACION	AREA NATURAL
Ensenada	1.4.5.4.b	38	El faro monalisa,playa arenosa	CONSERVACION	AREA NATURAL
Ensenada	1.4.5.4.c	38	El faro monalisa,playa arenosa	CONSERVACION	AREA NATURAL
Ensenada	2.4.5.9	39	Punta Banda	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	URBANO
Ensenada	1.4.5.2.b	40	Punta Banda, planicie lodosa	PROTECCION	AREA NATURAL
Ensenada	1.4.5.8.a	40	Punta Banda, Delta arroyo san carlos	PROTECCION	AREA NATURAL
Ensenada	1.4.5.2.a	40	Punta Banda	PROTECCION	AREA NATURAL
Ensenada	1.4.5.9	40	Punta Banda, planicie costera	PROTECCION	AREA NATURAL
Ensenada	1.4.5.2.c	40	Punta Banda,planicie lodosa boca	PROTECCION	AREA NATURAL
Ensenada	2.4.5.12	41	Valle de Maneadero,parte agricola	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	URBANO - AGROPECUARIO
Ensenada	1.4.5.8.b	42	Punta Banda , delta arroyo las Aminas	PROTECCION	AREA NATURAL
Ensenada	2.5.5.12.c	43	Valle de Maneadero,poblado	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	URBANO - AGROPECUARIO
Ensenada	2.5.5.8	45	Punta Banda, piamonte	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	AGROPECUARIO
Ensenada	2.5.5.7.a.1	45	Punta Banda, montaña ladera norte	CONSERVACION	AREA NATURAL
Ensenada	2.5.5.7.a.2	45	Punta Banda, montaña ladera norte	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	URBANO- TURISTICO
Ensenada	2.5.5.7.a.3	45	Punta Banda, montaña ladera norte	CONSERVACION	AREA NATURAL
Ensenada	2.5.5.7.a.4	45	Punta Banda, montaña ladera norte	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	TURISTICO
Ensenada	2.5.5.7.b.2	46	Punta Banda, montaña ladera sur	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	TURISTICO

LÍMITE ADMINISTRATIVO C. P.	CLAVE UNIDAD AMBIENTAL 2014	UGT	TOPONIMIA	POLÍTICA	USO
Ensenada	2.5.5.7.b.3	46	Punta Banda, montaña ladera sur	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	TURISTICO
Ensenada	2.5.5.7.b.1	46	Punta Banda, montaña ladera sur	CONSERVACION	AREA NATURAL
Ensenada	1.4.5.7.b	47	Punta Banda, dunas urbanizadas	APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE	TURISTICO
Ensenada	1.4.5.7.a	48	Punta Banda, dunas no urbaniza	PROTECCION	AREA NATURAL

En la estrategia para el Ordenamiento Territorial del Corredor Costero se actualiza la zonificación y se consideran las estrategias generales propuestas por los instrumentos de planeación vigentes en la zona del Corredor Costero, así como la visión de las estrategias de impacto regional de los Programas de Desarrollo Urbano de los Centros de Población con las que se delinea la base para la propuesta de la estructura urbano regional del corredor.

4.5. ZONIFICACIÓN Y ESTRUCTURA URBANO-REGIONAL

En la definición de zonas para la estructura urbano regional se considera la delimitación de los centros de población para hacer congruente la planeación en el espacio urbano-regional, los programas que tienen incidencia en el Corredor son: a) Programa Parcial de la Delegación Playas de Tijuana; b) Programa de Desarrollo Urbano de Centro de Población de Playas de Rosarito; Programa de Desarrollo Urbano de Centro de Población de Primo Tapia y Programa de Desarrollo Urbano de Centro de Población de Ensenada. Considerando a los Centros de Población, la gestión institucional, las localidades que se van consolidando como núcleos urbanos y suburbanos, la funcionalidad integral del Corredor Costero se proyecta agrupando las zonas de la siguiente manera:

- Tres territorios municipales: Municipio de Tijuana, Municipio de Playas de Rosarito y Municipio de Ensenada.
- Cuatro Centros de Población: Tijuana, Playas de Rosarito, Primo Tapia y Ensenada; con Programas de Desarrollo Urbano de Centro de población y disposiciones normativas que se integran al corredor costero.
- Cuatro localidades Suburbanas (Venustiano Carranza, La Misión, El Sauzal y Maneadero; propuestas como centros urbanos de soporte a la dinámica económica y de servicios del corredor.
- Cuatro Centros Urbanos de Servicios: Popotla, Puerto Nuevo, La Salina y Esteban Cantú que concentran los servicios de apoyo a la actividad económica y turística del corredor.
- Se determinan cinco Zonas Estratégicas con estrategias generales de desarrollo.

ESTRUCTURA DE ENLACES

La estrategia de enlaces atiende dos propósitos: lograr la eficiencia de la movilidad regional norte-sur a través de ejes carreteros y vialidades primarias urbanas; y un segundo objetivo, conectar el corredor con el territorio interior, mediante carreteras de penetración y nuevos libramientos que se integran a la estructura vial metropolitana de Tijuana-Playas de Rosarito-Tecate.

VINCULACIÓN NORTE-SUR

- **Carretera libre Tijuana-Ensenada.** El funcionamiento y la imagen del corredor depende de la eficiencia de esta vialidad, de ahí que habrán de desarrollarse dos estrategias paralelas: por un lado, mejorar la capacidad de circulación en los tramos urbanos mediante la ampliación de carriles, ordenamiento de estacionamientos, carriles y apeaderos de transporte público, nomenclatura y señalización adecuada, así como sincronización de semáforos; por otro lado, en los tramos no urbanos, habrá de complementarse las obras de ampliación entre Rosarito y La Misión, delimitación de carriles, acotamientos, apeaderos de transporte, ruta para bicicletas, cordones y banquetas, y definir con precisión los puntos de acceso y salida de predios. A lo largo de esta carretera habrán de regularse y/o reubicarse las invasiones al derecho de vía, normarse los patrones de edificación adyacente y regularse la imagen urbana y señalética.
- **Carretera de cuota Tijuana-Ensenada.** Esta carretera funcionará como el eje de circulación continua que deberá soportar flujos regionales tanto turísticos como de carga, de ahí que su equipamiento deberá complementarse para dar cabida adecuada al incremento de transporte de carga que se generará con la ampliación de los puertos en el municipio de Ensenada. La carretera se encuentra en reparación en el tramo de Salsipuedes por deslizamiento del terreno y con proyectos para su mejor funcionamiento, se habrán de adecuar el flujo de tráfico ligero y vehículos de carga. Se propone el enlace de la carretera de cuota con la carretera libre en el tramo de Bajamar y Salsipuedes que apoyará el tráfico en la zona con problemas de deslizamientos.
- **Blv. Siglo XXI Playas de Rosarito.** Vialidad primaria que permitirá el acceso y distribución de flujos locales en la parte oriente de la ciudad de Playas de Rosarito, la cual le restará carga al tramo de la carretera de cuota que cruza la ciudad.
- **Prolongación Blv. Siglo XXI Centro de Población Primo Tapia.** La prolongación de este bulevar al sur de Playas de Rosarito tiene como función servir de eje de enlace entre los distintos desarrollos habitacionales y localidades desde Playas de Rosarito y La Misión, que actualmente dependen de manera irregular de accesos por las carreteras libre y de cuota.

- **Libramiento Ensenada.** Actualmente en construcción la primera etapa, esta vialidad permitirá liberar a la ciudad del flujo de paso, a la vez que actúa como una alternativa de acceso y desfogue de las distintas zonas al oriente de la mancha urbana. Liberará carga vehicular a la Av. Reforma y la carretera transpeninsular entre Ensenada y Maneadero, con lo cual se podrán complementar estas secciones con más equipamiento para el tránsito turístico, mejorar la imagen urbana, señalización, carril exclusivo para transporte público troncal y ciclovía. El proyecto de éste libramiento hacia el norte de Ensenada favorece la comunicación y el flujo del transporte de carga hacia la carretera libre a Tijuana y permitiría la alternativa al tráfico de la carretera de cuota, es además, la oportunidad del impulso al desarrollo regional de la zona de la Misión-Salsipuedes.

VINCULACIÓN OESTE-ESTE

- **Segundo acceso a Playas de Tijuana.** Este tramo vial vincula al libramiento Rosas Magallón con la parte sur de Playas de Tijuana, funcionando como un segundo acceso a esta zona que permitirá integrarla directamente con la parte sur y oriente de la ciudad.
- **Blv. Machado (Tijuana-Playas de Rosarito).** Vialidad que apoya la comunicación entre Tijuana y Playas de Rosarito, que actuará como alternativa a la circulación por la carretera libre y el Blv. 2000.
- **Libramiento Primo Tapia-Valle Redondo.** Eje de importancia para el transporte de carga toda vez que liga a las carreteras libre y de cuota con la zona de Valle Redondo lugar donde se planea la localización de un Centro Multimodal de Carga Metropolitano.
- **Enlace El Campito y La Misión-Valle de las Palmas.** Vialidad de carácter suburbana y solo para transporte ligero, para vincular la zona de Valle de las Palmas con la costa.
- **Enlace Bajamar-El Tigre-Valle de Guadalupe.** Enlace que conecta la carretera libre con la carretera a Francisco Zarco y Valle de Guadalupe, que tendrá la función de comunicar la zona Vinícola de Valle de Guadalupe con la costa.

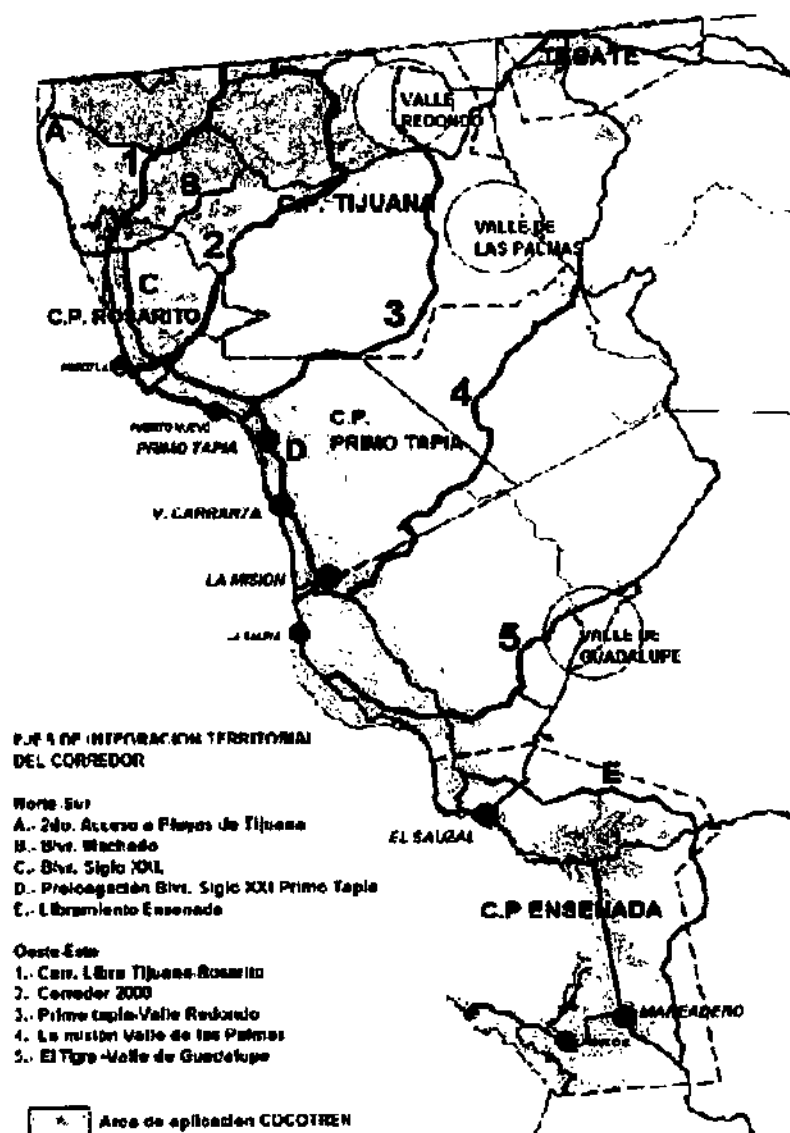


FIGURA 4.1. EJES DE INTEGRACIÓN TERRITORIAL DEL COCOTREN.

VISIÓN DE DESARROLLO Y ESTRATEGIAS POR ZONA

Tomando en cuenta la zonificación planteada y las estrategias consideradas por los instrumentos de planeación y los proyectos en proceso, en este apartado se define la visión de desarrollo por zona y las estrategias principales designadas para cada tramo del corredor.

En la siguiente tabla se sintetiza la propuesta de desarrollo por zona para el COCOTREN.

TABLA 4.6. VISIÓN DE DESARROLLO Y ESTRATEGIAS URBANO-REGIONALES POR ZONA COCOTREN.

ESTRATEGIAS PARTICULARES POR ZONA COCOTREN		
ZONA	ENFOQUE DE DESARROLLO	ESTRATEGIAS
1.- PLAYAS DE TIJUANA	Desarrollo urbano-turístico inmobiliario vinculado a la actividad de playa y la conservación del paisaje marino. <ul style="list-style-type: none"> Consolidar el crecimiento en áreas urbanas y redensificación de usos urbanos y turísticos. 	Incentivar el desarrollo turístico:
		Malecón de playas.
		Parque Metropolitano.
		Embarcadero y club de yates.
		Corredor de servicios integrados.
		Protección de costas.
2.- PLAYAS DE ROSARITO	Desarrollo urbano-turístico hotelero y de servicios especiales metropolitanos. <ul style="list-style-type: none"> Consolidación de zonas turísticas. Mejoramiento de Imagen Urbana. 	Proyecto morado.
		Apoyo a la dotación de Infraestructura Regional: Corredor Siglo XXI.
		Zona de desarrollo especial Centro Metropolitano de Convenciones.
		Ordenamiento de Playas.
		Desarrollo ordenado del centro energético Rosarito.
		Ordenamiento carretero y estructura vial intraurbana.
3.- PRIMO TAPIA	Desarrollo urbano-turístico hotelero costero integrado a subcentros urbanos de soporte: <ul style="list-style-type: none"> Desarrollo Turístico Hotelero Mejoramiento de Imagen Urbana 	Desalación de agua de mar.
		Reglamentación de imagen urbana.
		Promover Inversión Turística y de Servicios Urbanos:
		Desarrollo turístico campestre cañadas El Morro y El Descanso.
		Turismo recreativo-deportivo Mesa, El Descanso y Mesa de los Indios.
		Regulación y aprovechamiento ambiental de imagen paisajística de dunas.
		Ecoturismo en zona de montaña.
		Consolidación de servicios urbanos Primo Tapia, Venustiano Carranza y La Misión.
		Programa de crecimiento urbano de Puerto Nuevo.
4.- LA MISIÓN SALSIPUEDES	Desarrollo urbano sustentable: <ul style="list-style-type: none"> Infraestructura Regional Energética y de Servicios Desarrollo Urbano-Turístico sustentable. 	Regularización de la propiedad y reglamentación de imagen urbana.
		Ordenamiento carretero y estructura vial secundaria.
		Impulso al Desarrollo del Crecimiento Urbano Ordenado Programa Regional de Desarrollo Urbano de Crecimiento de La Misión-El Sauzal.
		Desarrollo ordenado del centro energético La Jovita.
		Integración vial Valle de Guadalupe.
		Turismo Rural.

ESTRATEGIAS PARTICULARES POR ZONA COCOTREN		
ZONA	ENFOQUE DE DESARROLLO	ESTRATEGIAS
		Protección de áreas de conservación y cantiles.
		Programa de crecimiento urbano de La Salina.
		Mejoramiento ambiental de playas y protección de Arroyo La Misión.
		Regulación de Asentamientos Humanos en zona de riesgos por fallas geológicas.
5.- ENSENADA	Desarrollo urbano y turístico sustentable en armonía con el entorno natural: Consolidación Turística. Mejoramiento de la Imagen Urbana. Promover la inversión en Infraestructura y Equipamiento Urbano.	Consolidación del Desarrollo Urbano y Turístico: Libramiento Ensenada.
		Transporte troncal.
		Ampliación carretera La Bufadora.
		Ordenamiento carretero.
		Desarrollo de ciclovías en zona urbana.
		Desalación de agua de mar.
		Reglamentación de imagen urbana y proyecto Corredor Reforma.
		Revitalización zona centro y corredor costero.
		Preservación Laguna Costera Punta Banda.
		Playa Pública.
		Protección de costas.
		Centro Integralmente planeado El Ciprés.
		Fideicomiso de la administración de playas y zonas de conservación.
		Subcentros ambientales.

4.6. PROYECTOS ESTRATEGICOS

Las expectativas de desarrollo que se promueven en el Corredor Costero corresponden a proyectos y/o acciones de gobierno en marcha y otras son propuestas de inversión privada que pueden impactar en la configuración territorial del corredor. A continuación se enlistan los principales proyectos que se están gestionando actualmente en el Corredor.

Estos proyectos se pueden clasificar de la siguiente manera:

- a) De impulso a la Movilidad Regional: Mejoramiento de Cruces fronterizos, accesos carreteros, construcción y/o ampliación de vialidades, mejoramiento de nodos viales principales.
- b) De soporte al Desarrollo Regional: Plantas desalinizadoras.
- c) De Desarrollo y Posicionamiento Económico: Centros energéticos de Rosarito y La Jovita; y ampliación de puertos.
- d) De impulso y Consolidación Urbano-Regional: Aeropuerto (Ojos Negros), Centro de Convenciones.

Habría que mencionar que gran parte de los proyectos se refieren a mejoras en la estructura vial y

carretera, todos ellos ligados a la programación de acciones de los gobiernos federal, estatal y municipales. Los proyectos más importantes para el soporte del desarrollo en el Corredor, son la construcción de las plantas desalinizadoras en Ensenada, La Misión y Playas de Rosarito las cuales forman parte de la programación de acciones del Programa Estatal Hídrico 2008-2013. En el plano privado destaca la promoción del aeropuerto de Ensenada (proyecto en Ojos Negros) y la combinación de inversiones pública y/o privada en materia energética en dos zonas: como centros de infraestructura energética y de servicios: Centro Energético de Rosarito y Centro Energético La Jovita en los municipios de Playas de Rosarito y Ensenada, respectivamente.

PROYECTOS ESTRATEGICOS

DESARROLLO REGIONAL

- 1.1. Posicionamiento del polo de desarrollo turístico Internacional del Centro de Convenciones Metropolitano.
- 1.2. Proyecto Distrito Turístico y Comercial Zona Rosarito. Programa de Mejoramiento Urbano del Centro Histórico Tradicional de Rosarito.
- 1.3. Programa Regional de Desarrollo Urbano de Crecimiento de la Zona de la Misión- El Sauzal.
- 1.4. Proyecto del Parque Científico y Desarrollo Tecnológico, Valle de Jatay.
- 1.5. Programa Sectorial de Desarrollo Industrial de Ensenada.
- 1.6. Centro Integralmente Planeado de la Reserva del Ciprés.

MOVILIDAD INTERMUNICIPAL

- 2.1. Estudio de transporte turístico de cruces fronterizos a sitios de interés escénico, lugares representativos, playas de Tijuana, Playas de Rosarito, Popotla, Puerto Nuevo, Ruta del Vino, Ensenada y La Bufadora.
- 2.2. Mejoramiento de carretera de cuota y carretera libre.
- 2.3. Proyectos de libramientos y vialidades primarias en zona urbanas.
- 2.4. Blv. Siglo XXI Playas de Rosarito.
- 2.5. Acondicionamiento de rutas de movilidad no motorizada de atractivo turístico y recreativo.
- 2.6. Estudio y proyecto del Blv. Siglo XXI en Primo Tapia.
- 2.7. Proyecto de carretera de enlace Bajamar-El Tigre.
- 2.8. Libramiento Ensenada.

DESARROLLO TURISTICO

- 3.1. Estudio del Parque de la Mesa Redonda. Playas de Rosarito.
- 3.2. Proyecto del Parque Submarino Rosarito de Arrecifes Artificiales.
- 3.3. Estudio para la difusión y promoción de la industria fílmica en el Corredor Costero, a nivel estatal e internacional.
- 3.4. Fomentar los programas recreativos y deportivos (carreras pedestres, ciclismo, surf, etc. que impulsen la actividad turística.
- 3.5. Promoción de la Ruta del Vino y su integración al desarrollo regional de la costa .
- 3.6. Estación Turística Valle de Guadalupe.

3.7. Centro de Interpretación Ambiental Estero Punta Banda.

INFRAESTRUCTURA REGIONAL

- 4.1. Aeropuerto Binacional de Tijuana y estudio de capacidad de instalaciones a largo plazo.
- 4.2. Promover inversiones para el desarrollo portuario pesquero, turístico y energético.
- 4.3. Puerto de abrigo Popotla.
- 4.4. Ampliación y mejoras Puerto el Sauzal asociado con Proyecto Ferrocarril a Tecate.
- 4.5. Ampliación puerto Ensenada.
- 4.6. Proyecto aeropuerto internacional Ensenada (Ojos Negros).
- 4.7. Elaboración del Programa Integral Hidráulico y de Saneamiento del corredor con visión metropolitana.
- 4.8. Promover estrategias para el uso racional del agua, fomentar la innovación tecnológica para la desalación de agua de mar y salobres, aprovechamiento y reuso de agua residual.
- 4.9. Impulsar proyectos y construcción de plantas desalinizadoras; construcción de las plantas desalinizadoras de Playas de Rosarito, La Misión (La Jovita) y Ensenada.

GESTION INSTITUCIONAL

- 5.1. Coordinación institucional de Estado y Municipios en la gestión de proyectos Metropolitanos.
- 5.2. Coordinación institucional de Estado y Municipios para la planeación, gestión territorial, estudios de límites municipales y sistematización del Sistema de Información Geográfica.
- 5.3. Promoción del corredor costero como zona turística estatal para la atracción de inversiones.
- 5.4. Elaborar proyectos para el mejoramiento y cuidado de la imagen turística del Corredor Costero.
- 5.5. Impulso a sistemas de organización y seguridad pública que mejoren la imagen turística del corredor costero.

Finalmente, dos planteamientos de gestión urbana y regional influyen en las expectativas de desarrollo del corredor: la conformación de la zona metropolitana de Tijuana-Rosarito-Tecate y la estrategia de integración regional del triángulo intermunicipal Tijuana-Tecate-Ensenada.

Derivado de la ejecución de estos proyectos, la estructura territorial del corredor modificará sus relaciones funcionales al aparecer nuevos núcleos de actividad poblacional y económica; los cambios que se pueden prever en las interacciones de las localidades y espacios de actividad en el corredor son los siguientes:

- a) Actuación de localidades en bloque: tendencia de consolidación de la zona metropolitana.
- b) Interiorización de la dinámica costera y exteriorización de la dinámica terrestre: Valle de las palmas, Valle de Guadalupe.
- c) Conurbación lineal: Rosarito-La Misión-La Salina.

- d) Expansión de las relaciones marítimas: El Sauzal, Puerto de Ensenada, Puerto de Popotla.
- e) Nuevas centralidades: Centro de convenciones metropolitano, desarrollo regional en la zona La Misión- Salsipuedes, consolidación del Centro Energético La Jovita.

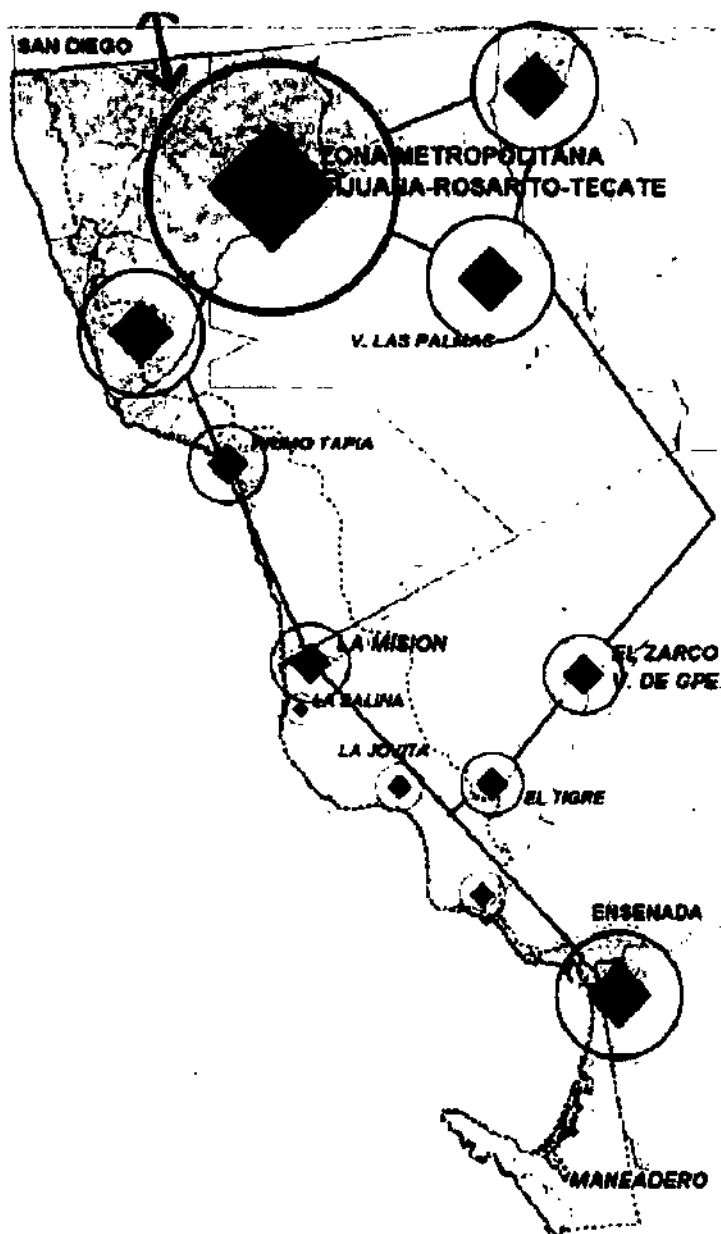


FIGURA 4.2. VISIÓN DE LA ESTRUCTURA TERRITORIAL PARA EL COCOTREN.

4.7. CRITERIOS DE DESARROLLO URBANO

Las tablas de los criterios de desarrollo urbano tienen por objetivo la caracterización del potencial y aptitud para el desarrollo de las actividades productivas, en base a las políticas adoptadas en el modelo de ordenamiento territorial; para cada política particular, se muestra la tendencia y los usos del suelo que tienen compatibilidad con los objetivos propios del desarrollo urbano y regional sustentable. Estos criterios de desarrollo urbano permiten el análisis de compatibilidad de usos del suelo al nivel de las unidades territoriales del Corredor Costero, en los casos que por la tipología del uso del suelo, se requiera un estudio específico, se realizará de acuerdo con las características particulares de la zona.

En la caracterización de los usos de suelo del Corredor se identifican como predominantes, los usos: urbanos, urbano turístico, turístico, de infraestructura energética y de servicios, así como de áreas naturales, en las cuales se incluyen las tierras dedicadas a usos agropecuarios. Con el propósito que los centros energéticos se desarrollen de manera armónica, articulada y controlada con el resto de las aptitudes territoriales del corredor, en congruencia con las premisas de desarrollo del nivel regional, se establecen criterios específicos de desarrollo urbano en dichos centros energéticos, identificando aquellos procesos compatibles o complementarios de acuerdo a las características de estos dos centros.

Los conceptos utilizados en la tipología de usos de suelo son los siguientes:

- **Urbano:** Comprendidos regularmente en los centros de población, zonas urbanas consolidadas incluyen habitación, industria, comercio y servicios, así como los destinos relativos al equipamiento e infraestructura urbana.
- **Turístico:** Uso de aprovechamiento dedicados predominantemente a alojamientos temporales o permanentes, con fines vacacionales o recreativos.
- **Urbano-turístico:** Comprendidos regularmente en zonas urbanas consolidadas susceptibles de un aprovechamiento más intenso, sin menoscabo de los valores naturales y paisajísticos.
- **Agropecuario:** Los terrenos propios para las actividades de agricultura, cultivos o pastizales y la ganadería.
- **Energético:** Corresponde a zonas específicas del Corredor donde están dadas las condiciones favorables para el desarrollo de infraestructura energética y de servicios.
- **Infraestructura Regional:** Los sistemas y redes de distribución de bienes y servicios.

TABLA 4.7. CRITERIOS DE DESARROLLO URBANO

CRITERIOS DE DESARROLLO URBANO		
	CRITERIOS GENERALES DE DESARROLLO URBANO POR POLÍTICA PARTICULAR	CRITERIOS GENERALES PARA LA DOTACIÓN DE INFRAESTRUCTURA Y EQUIPAMIENTO
APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE		
ASu	<p>APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE URBANO. Se permite el desarrollo de actividades económicas y de desarrollo urbano, considerando los criterios de planeación, ordenamiento territorial, ecológico y programas de desarrollo urbano. El uso industrial es compatible para agroindustria y/o alimentos, así como actividades que impulsen los aspectos productivos de la comunidad. Los usos industriales, deben ubicarse en parques o núcleos industriales, cumpliendo con los criterios de los programas en materia ambiental.</p> <p>Se aplican los criterios de desarrollo urbano establecidos en los Programas de Desarrollo Urbano de Centro de Población.</p>	<p>Impulsar el desarrollo urbano a través de la creación de infraestructura y servicios urbanos, bajo un marco de ordenamiento que promueva el uso adecuado del territorio y la conservación de las áreas naturales, para minimizar los efectos nocivos en el medio ambiente.</p> <p>En zonas urbanas y suburbanas se dirige a la consolidación urbana a través de la dotación de servicios urbanos, infraestructura y equipamiento (salud, educación, deporte y recreación).</p>
ASua	<p>APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE URBANO AGROPECUARIO. Son compatibles las modalidades de uso de suelo: habitacional, comercial, equipamiento e infraestructura básica para el crecimiento urbano en las zonas urbanas y suburbanas establecidas, concentradoras de población.</p> <p>El uso industrial es compatible para agroindustria y/o alimentos o actividades locales del sector primario, que impulsen los aspectos productivos de la comunidad, debe ubicarse en parques o núcleos industriales, cumpliendo los criterios de los programas en materia ambiental.</p> <p>Son zonas en proceso de consolidación urbana colindando con actividades agropecuarias, limitar la expansión urbana en terrenos de alta productividad agrícola.</p>	<p>Bajo criterios de sustentabilidad de las zonas agrícolas, promover la consolidación de las áreas urbanas y suburbanas, a través de la dotación de equipamiento, servicios urbanos e infraestructura básica (salud, educación, deporte y recreación, a escala local, jerarquía básica o concentración rural). Orientar el crecimiento urbano en los terrenos de menor productividad agrícola.</p>
ASuta	<p>APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE URBANO, TURISTICO, AGROPECUARIO. Son compatibles las modalidades de uso de suelo: habitacional, habitacional turístico, de servicios turísticos, comercial, equipamiento e infraestructura básica para el crecimiento urbano en las zonas urbanas y suburbanas establecidas, concentradoras de población. Es prioritaria la promoción del turismo autosuficiente que se integre a las</p>	<p>Bajo criterios de sustentabilidad y consolidación de las zonas agrícolas, dotar de infraestructura básica y equipamiento (salud, educación, deporte y recreación, a escala local, jerarquía básica o concentración rural) a las áreas suburbanas establecidas. Promover el uso racional del agua, tratamiento y aprovechamiento de aguas residuales.</p> <p>Regular que la dotación de infraestructura y equipamiento, apoye a las áreas urbanas y</p>

CRITERIOS DE DESARROLLO URBANO		
	CRITERIO DE DESARROLLO URBANO PARA ZONAS AGROPECUARIAS	CRITERIO DE DESARROLLO URBANO PARA ZONAS TURÍSTICAS
	<p>características de la región cumpliendo los criterios establecidos en planes y programas de desarrollo urbano y ecológicos. La densificación se ajustará a estudios de capacidad de infraestructura; las áreas de conservación se delimitarán por los estudios específicos de las áreas de valor ambiental.</p> <p>El uso industrial es compatible para agroindustria y/o alimentos o actividades locales del sector primario, que impulsen los aspectos productivos de la comunidad, debe ubicarse en parques o núcleos industriales, cumpliendo los criterios de los programas en materia ambiental.</p> <p>En zonas en proceso de consolidación urbana colindando con actividades agropecuarias, limitar la expansión urbana en terrenos de alta productividad agrícola.</p>	<p>suburbanas, concentradoras de población. Impulsar la construcción de infraestructura turística, promover obras para el abasto de agua y el tratamiento de aguas residuales. Dotar del equipamiento urbano con señalética, identidad local y calidad de la imagen urbana de promoción a los servicios turísticos.</p>
ASa	<p>APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE AGROPECUARIO. La política se orienta al uso ordenado de las actividades productivas del sector primario, particularmente las agrícolas; son compatibles los usos de suelo habitacional y comercial para el crecimiento urbano en las zonas urbanas establecidas, concentradoras de población. El uso industrial es compatible para agroindustria, alimentos o actividades productivas locales del sector primario, que impulsen los aspectos productivos de la comunidad.</p>	<p>Bajo criterios de sustentabilidad y consolidación de las zonas agrícolas, dotar de servicios urbanos, infraestructura básica y equipamiento (salud, educación, deporte y recreación, a escala local, jerarquía básica o concentración rural) a las áreas suburbanas establecidas. Promover el uso racional del agua, tratamiento y aprovechamiento de aguas residuales.</p>
ASt	<p>APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE TURISTICO. Son compatibles las modalidades de usos de suelo: habitacional turístico y de servicios turísticos; es prioritaria la promoción del turismo autosuficiente que se integre a las características de la región cumpliendo los criterios establecidos en planes y programas de desarrollo urbano y ecológico. En desarrollos de la costa, la densificación se ajustará a estudios de capacidad de infraestructura; las áreas de conservación se delimitarán por los estudios específicos de mareas y elementos naturales de valor ecológico.</p>	<p>Promover la construcción de infraestructura portuaria (rampas, botadero, marinas, atracadero y demás infraestructura para los servicios náuticos). Regular que la dotación de infraestructura y equipamiento, salud, educación, servicios urbanos, deporte, recreación, a escala local, jerarquía básica o concentración rural apoye a las áreas urbanas y suburbanas, concentradoras de población.</p> <p>Impulsar la construcción de infraestructura turística, promover obras para el abasto de agua y el tratamiento de aguas residuales.</p>
ASut	<p>APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE URBANO TURISTICO. Esta política está orientada al desarrollo urbano turístico bajo esquemas de</p>	<p>Impulsar la construcción de infraestructura urbana y turística, principalmente en la dotación de agua, saneamiento y programas de mejoramiento de la</p>

CRITERIOS DE DESARROLLO URBANO		
	CRITERIOS GENERALES DE DESARROLLO URBANO POR POLÍTICA PARTICULAR	CRITERIOS GENERALES PARA LA DOTACIÓN DE INFRAESTRUCTURA Y EQUIPAMIENTO
	<p>sustentabilidad, se permite el desarrollo urbano en las modalidades de usos de suelo: habitacional urbano y de servicios turísticos, los proyectos turísticos deben integrarse a las características de la región cumpliendo los criterios establecidos en la normatividad urbana y ambiental.</p> <p>Son compatibles las modalidades de uso de suelo: habitacional urbano, turístico, equipamiento e infraestructura; fomentar el turismo rural, tradicional y ecoturismo. Promover la elaboración de programas regionales que definan características para la integración de desarrollos urbanos con características de identidad regional.</p>	<p>imagen urbana.</p> <p>Dotar del equipamiento urbano con señalética, identidad local y calidad de la imagen urbana de promoción a los servicios turísticos.</p>
ASta	<p>APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE TURISTICO AGROPECUARIO. Esta política está orientada al desarrollo urbano turístico bajo esquemas de sustentabilidad, son compatibles las modalidades de usos de suelo: habitacional, turístico y de servicios turísticos, los proyectos turísticos deben integrarse a las características de la región cumpliendo los criterios establecidos en la normatividad urbana y ambiental.</p> <p>Fomentar el turismo rural, tradicional y ecoturismo. Promover la elaboración de programas regionales que definan características para la integración de desarrollos urbanos con características de identidad regional.</p> <p>Promover el uso ordenado de las actividades productivas del sector primario, particularmente las agrícolas. El uso industrial es compatible para agroindustria, alimentos o actividades productivas locales del sector primario, que impulsen los aspectos productivos de la comunidad.</p>	<p>Impulsar la construcción de infraestructura turística, principalmente en la dotación de agua, saneamiento y programas de mejoramiento de la imagen urbana.</p> <p>Dotar del equipamiento urbano con señalética, identidad local y calidad de la imagen urbana de promoción a los servicios turísticos.</p>
ASi	<p>APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE INDUSTRIAL. Son compatibles los usos industriales que impulsen los aspectos productivos de la localidad, deben ubicarse en núcleos industriales, cumpliendo los criterios de los programas en materia ambiental.</p>	<p>Promover sistemas que permitan el uso eficiente del agua, el reuso y aprovechamiento de sistemas de energía renovable, regular que la dotación de infraestructura apoye a las áreas urbanas y suburbanas establecidas.</p>
ASe	<p>APROVECHAMIENTO SUSTENTABLE</p>	<p>Promover el desarrollo económico con inversiones</p>

CRITERIOS DE DESARROLLO URBANO		
	CRITERIOS GENERALES DE DESARROLLO URBANO POR POLÍTICA PARTICULAR	CRITERIOS GENERALES PARA LA DOTACIÓN DE INFRAESTRUCTURA Y EQUIPAMIENTO
	<p>ENERGETICO. Se dirige a regular el uso y aprovechamiento del suelo para actividades de infraestructura energética y de servicios cumpliendo con la normatividad federal, estatal y municipal.</p> <p>Regular el uso de suelo de las actividades de infraestructura energética y que en su localización queden comprendidas zonas de amortiguamiento a los riesgos propios de su actividad.</p>	<p>en infraestructura energética y de servicios, cumpliendo con la normatividad que promueva el uso ordenado del territorio y regule los impactos en el medio ambiente.</p> <p>Regular la compatibilidad de actividades en las zonas colindantes, propiciando usos de suelo de actividades de almacenamiento o industriales, evitando el asentamiento y concentración de la población en el radio de influencia que determinen los estudios de riesgos y urbanos requeridos para los usos de infraestructura energética y especiales.</p>
CONSERVACIÓN		
C	<p>Se aplica para actividades vinculadas con el ecoturismo y el turismo rural, los proyectos de desarrollo turístico y de aventura se permiten de acuerdo a la evaluación de la capacidad de carga que presenten las áreas con aptitud para esta actividad, los estudios de riesgo y condicionantes establecidas por la SEMARNAT y la Secretaría de Protección al Ambiente del Estado.</p> <p>Se permite el aprovechamiento y uso artesanal de recursos naturales, bajo programas de manejo y asesoría técnica.</p> <p>Para realizar actividades en las Áreas Naturales Protegidas relativas al aprovechamiento sustentable de recursos naturales, investigación, ecoturismo y educación ambiental, se debe contar con los estudios técnicos, según lo establecido en sus Programas de Conservación y Manejo; Asimismo, atender las restricciones ambientales de las Regiones Terrestres Prioritarias.</p>	<p>Se permite el desarrollo de infraestructura básica para el desarrollo de las actividades productivas permitidas en esta política.</p> <p>Se requieren Manifiesto de Impacto Ambiental, Planes de Manejo, Soluciones propias de infraestructura y lo establecido por la normatividad federal, estatal y municipal; cumplir con lo establecido por el Programa de Ordenamiento Ecológico de Baja California.</p>
PROTECCIÓN		
P	<p>Se aplica en las Unidades de Gestión Territorial con ecosistemas de relevancia ecológica, dada su riqueza biótica de especies endémicas de flora y fauna, su grado de fragilidad y conservación requieren contar con las medidas técnicas y normativas necesarias para asegurar la integridad de los sistemas naturales. Se permiten actividades de acuerdo a la evaluación de la capacidad de carga que presenten las áreas con aptitud para esta actividad. Se permite el uso</p>	<p>Se permite el desarrollo de infraestructura básica para el desarrollo de las actividades productivas permitidas en esta política.</p> <p>Se requieren Manifiesto de Impacto Ambiental, Planes de Manejo, Soluciones propias de infraestructura y lo establecido por la normatividad federal, estatal y municipal; cumplir con lo establecido por el Programa de Ordenamiento Ecológico de Baja California.</p>

CRITERIOS DE DESARROLLO URBANO	
USOS DEL SUELO	LINEAMIENTOS DE INFRAESTRUCTURA Y EQUIPAMIENTO
<p>doméstico de los recursos naturales exclusivamente para las comunidades que habitan la zona. Se permite el uso no consuntivo en actividades orientadas a la investigación y la educación ambiental.</p> <p>Para realizar actividades en las Áreas Naturales Protegidas relativas al aprovechamiento sustentable de recursos naturales, investigación, ecoturismo y educación ambiental, se debe contar con los estudios técnicos, según lo establecido en sus Programas de Conservación y Manejo; Asimismo, atender las restricciones ambientales de las Regiones Terrestres Prioritarias.</p>	

CRITERIOS DE DESARROLLO URBANO
<p>El Programa Regional de Desarrollo Urbano, Turístico y Ecológico del Corredor Costero Tijuana-Rosarito-Ensenada considera la normatividad de los Programas de Desarrollo Urbano de Centro de Población, las políticas y estrategias establecidas por el Programa del COCOTREN se dirigen al ordenamiento del territorio con visión regional a largo plazo, considerando la importancia del proceso de expansión y conurbación de las zonas urbanas que vincula el corredor y conforma una región con características metropolitanas.</p> <p>Al actualizarse los PDUCP se deben evaluar los lineamientos generales, las políticas de ordenamiento territorial y los usos establecidos por el presente Programa Regional, para casos específicos que requieran un análisis particular, se convocará a la Comisión Coordinadora de Desarrollo Urbano.</p> <p>En cuanto a los usos del suelo para las Acciones de Urbanización fuera de los límites de Centro de Población y las obras de infraestructura regional, para la aprobación del uso del suelo se requiere el Dictamen Técnico de Congruencia expedido por la SIDUE, los estudios de Manifiesto de Impacto Ambiental, de Impacto Urbano, la solución propia de la infraestructura y lo establecido por la normatividad federal, estatal y municipal. Para las acciones de urbanización en las que aplica la normatividad y autorizaciones del gobierno federal, previamente se expedirá la opinión técnica y dictamen de congruencia de las autoridades estatales correspondientes.</p> <p>Para los predios que se encuentren fuera de las zonas con Programa de Desarrollo Urbano de Centro de Población o no cuenten con lineamientos específicos de usos de suelo, se requiere la elaboración de estudios urbanos, según el tipo de desarrollo a realizar.</p> <p>ESTUDIOS URBANOS</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Estudio de autosuficiencia en la dotación de infraestructura y servicios urbanos. ▪ Estudio de compatibilidad de uso del suelo y densidades. ▪ Uso de Zona Federal Marítimo Terrestre.

CRITERIOS DE DESARROLLO URBANO

- Estudio de integración vial y accesibilidad.
- Estudio de mercado.
- Promoción del desarrollo local.

USOS DE INFRAESTRUCTURA REGIONAL Y ESPECIALES

Son actividades de infraestructura regional:

Son actividades de infraestructura regional:

- Presas, plantas desaladoras y potabilizadoras de agua.
- Acueductos.
- Plantas de tratamiento de aguas residuales.
- Lagos artificiales.
- Rellenos sanitarios.

- Confinamiento de residuos industriales.
- Tratamiento de residuos peligrosos.
- Puertos fronterizos.
- Infraestructura de comunicaciones y transporte.
- Puertos y Marinas.
- Estaciones intermodales de transporte (marino-terrestre-aéreo).

- Subestación eléctrica.
- Líneas eléctricas de alta tensión.
- Gasoducto y poliductos.
- Aeropuertos y aeropistas.
- Almacenaje y regasificación remota de gas natural y de gas licuado de petróleo (GLP).
- Fuentes alternativas de energía (energías renovables).

USOS EN CENTROS ENERGÉTICOS

En cuanto a los usos de suelo para las Acciones de Urbanización en materia de infraestructura energética y de servicios en los Centros Energéticos, para la aprobación del uso del suelo se requiere cumplir con la normatividad Federal, Estatal y Municipal.

Las actividades de infraestructura energética y de servicios, para los Centros Energéticos y de Servicios, son:

ACTIVIDADES Y PROMEDIO		
Operación de instalaciones para el transporte, recepción y entrega de energéticos, transportados vía terrestre o marítima.	X	X
Almacenaje y mezcla de energéticos.	X	X
Regasificación de gas natural licuado.		X
Desalinización de agua.	X	X
Extracción criogénica de nitrógeno y otros componentes del aire y su distribución		X
Generación y transmisión de energía eléctrica	X	X
Recepción y entrega de carro-tanques con energéticos.	X	X
Manejo de componentes y aditivos de energéticos.	X	X
Suministro de energéticos .	X	X
Procesamiento de gas natural, gas L. P. y sus componentes y la licuefacción de gas natural.		X
Uso de agua de mar como medio de transferencia de calor (para enfriamiento o calentamiento) en los procesos de transformación.	X	X
Recepción, generación, transformación, conversión, despacho,	X	X

CRITERIOS DE DESARROLLO URBANO

transferencia, carga, almacenamiento, compresión, procesamiento, control de emisiones a la atmósfera, transporte de productos energéticos, insumos o subproductos cuyo manejo sea compatible con los procesos anteriores.

LINEAMIENTOS EN PLAYAS, ZONA FEDERAL MARÍTIMO TERRESTRE Y MAR TERRITORIAL

Para los desarrollos de las costas, la construcción y operación de la infraestructura portuaria y las instalaciones de servicios portuarios. rampas, botadero, marinas, atracadero, etc., se sujetan a los estudios de factibilidad financiera, la regulación y autorizaciones de la Federación en lo relativo a los estudios ambientales, de Zona Federal Marítimo Terrestre, así como a la opinión técnica emitida por las autoridades estatales correspondientes.

En el caso de áreas costeras incluir los siguientes estudios:

- Estudio de mareas y corrientes.
- Estudio de batimetría.

En base a los principios de los Artículos 7 y 17 del Reglamento para el uso y aprovechamiento del Mar Territorial, Vías Navegables, Playas, Zona Federal Marítimo Terrestre y terrenos ganados al mar, publicado en el Diario Oficial el 21 de agosto de 1991, que establecen el derecho para disfrutar las playas y la zona federal marítimo terrestre por toda persona, así como el respeto de los propietarios al libre acceso a dichos bienes de propiedad nacional, con las consideraciones establecidas en los citados Artículos, se determina:

En las autorizaciones de los desarrollos urbanos que se expidan en el Corredor Costero de Tijuana-Rosarito-Ensenada se proyecte el derecho de vía y se construyan accesos públicos a las playas en distancias recomendables de 200 metros y máximas de 500 metros entre éstos; preferentemente en los límites de los predios de acuerdo a las características de las playas, las edificaciones existentes, considerando si los litorales son de acantilados, escenarios paisajísticos, de valor recreativo, turístico o cultural, según se determine por estudios específicos a las zonas y características de las playas, con aprobación de las autoridades municipales. Este criterio de desarrollo urbano para los accesos a las playas aplica a los estudios y proyectos que se realicen en el Corredor Costero, con las limitaciones y promoviendo su aplicación en los desarrollos autorizados, de acuerdo a la factibilidad técnica y aprobación de las autoridades municipales.

Son aplicables los Criterios de Desarrollo Urbano publicados en el Diario Oficial del 14 de agosto de 1990 establecidos en el Programa Nacional de Desarrollo Urbano 1990-1994:

- No se debe permitir el desarrollo urbano en la primera duna de playa a lo largo del litoral.
- La franja costera de resguardo tendrá como mínimo 20 metros a partir de la cota máxima de distancia de marea alcanzada en 20 años (pleamar). No es conveniente construir por debajo de 5 metros de altura como mínimo de la cota de marea señalada.
- No se debe permitir el desarrollo urbano en áreas por debajo del nivel máximo de mareas, sobre zonas inundables periódicamente como esteros, canales marítimos o lagunas. Deberá protegerse las áreas urbanas vulnerables al riesgo de oleaje huracanado, a través de la construcción de protecciones tales como diques, rompeolas, escolleras, o dragados, además de prever franjas de resguardo con una distancia mínima de 30 metros a partir del alcance máximo de oleaje registrado en los últimos 20 años, según el tipo de relieve de terreno continental y/o marino.

ESTUDIOS DE EVALUACIÓN ECOLÓGICA

- Manifiesto de Impacto Ambiental.
- Plan de manejo integral de ecosistemas existentes en el cual se incluyan los siguientes aspectos: caracterización ambiental, identificación de hábitats importantes, servicios ambientales que ofrece el ecosistema, escenarios de aprovechamiento turístico y estrategias de conservación.
- Estudios requeridos para la evaluación de los espacios territoriales identificados con valor ecológico; tal es el caso de las Áreas Naturales Protegidas, Parques Nacionales, Sitios RAMSAR, y Áreas Especiales de Conservación, identificadas en el Programa de Ordenamiento Ecológico de Baja California

CRITERIOS DE DESARROLLO URBANO**LINEAMIENTOS AMBIENTALES**

- Los lineamientos ambientales son los establecidos por el Programa de Ordenamiento Ecológico del Estado de Baja California, como normatividad en materia de ecología y aplicables en el ordenamiento territorial, tienen como objetivo optimizar el uso, aprovechamiento y en su caso, la conservación de los recursos naturales; los lineamientos ambientales se clasifican en lineamientos generales, aplicables para el área de ordenamiento; lineamientos por política, aplicables a las unidades de gestión ambiental y lineamientos específicos, aplicables a las Áreas Especiales de Conservación.
- Los lineamientos ambientales, los Planes y Programas de Ordenamiento Ecológico que integran la normatividad en materia de ecología, se aplican de acuerdo con la actualización y vigencia de las publicaciones oficiales de la Secretaría de Protección al Ambiente.

5. PROGRAMAS Y ACCIONES

En este apartado se integran de forma programática las acciones, obras y servicios a realizarse de acuerdo a estudios de pre-factibilidad y costo beneficio para cumplir con las estrategias planeadas y la visión a largo plazo del Corredor Costero. También, se especifica la participación y responsabilidad de los proyectos de los sectores públicos: Federal, Estatal y Municipal; Privado y Social. En la selección de proyectos propuestos en el proceso del programa, se ha requerido una priorización-selección con el fin de detectar los proyectos que mejorarán notablemente la calidad de vida de los habitantes del Corredor Costero. La priorización no pretende descartar ningún proyecto, su ejecución se propone en función a las fuentes de recursos y disponibilidad de financiamiento.

En la selección de proyectos se desarrolló una metodología que considera evaluar la importancia de cada uno de los proyectos de los ejes estratégicos: desarrollo social, económico, ambiental, urbano e institucional, de acuerdo a los siguientes criterios, entre otros: Programas de planeación que inciden en el Corredor Costero, promoción de la inversión, fuentes de financiamiento, promoción de la participación ciudadana y articulación con otros ejes estratégicos.

5.1. PROGRAMAS Y CORRESPONSABILIDAD

En los programas, tanto el Estado como los ciudadanos son corresponsables en la construcción de la sociedad que se desea, ambos deciden y actúan en el camino común; es así como la Constitución establece que el principio de la corresponsabilidad se ejerce sobre los distintos ámbitos: económicos, social, político, cultural, geográfico, ambiental, etc.

Los ciudadanos, sus comunidades y grupos vecinales participan en la gestión pública de los servicios dentro de la visión ciudadana; la corresponsabilidad Estado-Ciudadanos exige la voluntad de coordinación y participación de ambas partes para la realización de las acciones y proyectos, la participación ciudadana es también, orientación de los programas públicos a las necesidades sentidas por las comunidades.

El nivel de corresponsabilidad de los sectores público, privado y social para los proyectos toma como integrantes a los siguientes actores:

Sector Público

- Federal.
- Estatal.
- Municipal.
- Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática.
- Comisión Federal de Electricidad.

-
- Secretaría de Economía.
 - Secretaría de Seguridad Pública.
 - Secretaría de Planeación y Finanzas.
 - Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano.
 - Secretaría de Educación y Bienestar Social.
 - Secretaría de Desarrollo Social.
 - Secretaría de Desarrollo Económico.
 - Secretaría de Fomento Agropecuario.
 - Secretaría de Salud.
 - Secretaría de Turismo del Estado.
 - Secretaría de Pesca y Acuicultura.
 - Secretaría del Trabajo y Previsión Social.
 - Secretaría de Protección al Ambiente.
 - Procuraduría General de Justicia.
 - Dirección de Control y Evaluación Gubernamental.
 - Dirección del Registro Público de la Propiedad y de Comercio.
 - Consejo Estatal de Población.
 - Comité de Planeación para el Desarrollo del Estado.
 - Administradora de la Vía Corta Tijuana- Tecate.
 - Comisión Estatal de Energía de Baja California.
 - Comisión Estatal de Servicios Públicos de Tijuana.
 - Comisión Estatal de Servicios Públicos de Ensenada.
 - Comisión Estatal del Agua.
 - Junta de Urbanización del Estado.
 - Instituto para el Desarrollo Inmobiliario y de la Vivienda para el Estado de B.C.
 - Secretaría de Desarrollo Social.
 - Secretaría de la Reforma Agraria.
 - Fideicomiso Fondo Nacional de Habitaciones Populares.
 - Comisión Nacional de Vivienda.
 - Instituto de Fondo Nacional de la Vivienda para los trabajadores.
 - Comisión para la Regularización de la Tenencia de la Tierra del Estado.
 - Fideicomiso Corredor Tijuana-Rosarito 2000.
 - Fideicomiso Público de Administración para las Reservas Territoriales de El Monumento.
 - Instituto Municipal de Investigación y Planeación Urbana de Ensenada.
 - Instituto Metropolitano de Planeación de Tijuana.
 - Instituto Municipal de Planeación de Playas de Rosarito.
 - Dirección de Administración Urbana Municipal.
 - Comité de Planeación para el Desarrollo Municipal.
 - Secretaría del Medio Ambiente, Recursos Naturales y Pesca.

Sector Privado

- Agricultura.
- Ganadería.
- Comercio.
- Energético.

- Servicios.
- Recreación.
- Cámara y Asociaciones.
- Sistemas de Información Turística Estatal.
- Sistema Nacional de información Turística.
- Sistema para el desarrollo Integral de la Familia.
- Instituto de la Mujer.
- Fondo de Desarrollo para la Mujer.
- Cámara Nacional de Comercio.

Sector Social

- Colegios.
- Instituciones de Educación Superior.
- ONG's.
- Comunidad.
- Colegio de Bachilleres de Estado de Baja California.
- Colegio de Estudios Científicos y Tecnológicos del Estado de Baja California .
- Colegio Nacional de Educación Profesional Técnica del Estado de Baja California.
- Instituto de Cultura de Baja California.
- Instituto de Infraestructura Física y Educativa de Baja California.
- Instituto del Deporte y la Cultura Física de Baja California.
- Instituto de Servicios Educativos y Pedagógicos de Baja California.
- Universidad Tecnológica de Tijuana.
- Fideicomiso para el programa especial de Financiamiento a la Vivienda del Magisterio.
- Fideicomiso Fondo Mixto de Fomento a la Investigación Científica y Tecnológica en el Estado.
- Universidad Autónoma de Baja California.
- Cámara Mexicana de la Industria de la Construcción.
- Centro de Estudios Tecnológicos y Superiores.
- Secretaría de Educación Pública.
- Universidad Politécnica de Baja California.
- Fideicomiso para el Programa Nacional de Becas y Financiamiento para Estudios de Tipo Superior en el Estado.
- Fideicomiso Público de Investigación y Administración para la Operación del Programa Denominado Escuelas de Calidad.
- Dirección del Colegio de Bachilleres.
- Consejo Nacional para la Cultura y las Artes.
- Instituto Nacional de Antropología e Historia.

5.2. PROGRAMAS Y PROYECTOS ASOCIADOS

TABLA 5.1. CORRESPONSABILIDAD DE PROYECTOS.

CORRESPONSABILIDAD DE PROYECTOS						
COMPONENTE	PROGRAMA O PROYECTO ASOCIADO	SECTOR				
		PUBLICO			P R I V A D O	S O C I A L
		F	E	M		
DESARROLLO REGIONAL	PLANEACIÓN URBANA Y LINEAMIENTOS DE ZONAS ESTRATÉGICAS DEL CORREDOR					
	Programa Regional de Desarrollo Urbano de Crecimiento de la Zona de La Misión-El Sauzal.	X	X	X	X	
	Programa de Desarrollo Urbano de Crecimiento de la Zona La Salina.	X	X	X	X	
	Programa de manejo para la protección de los ecosistemas costeros que reflejan la calidad del ambiente con indicadores y estrategia de monitoreo.	X	X	X	X	
	Formular los programas maestros de control y aprovechamiento de la Zona Federal Marítimo Terrestre en las Playas: Puerto Nuevo, Popotla, Cantamar, Campo López, Santa María, La Fonda, La Burrita, Punta Piedra, Playa Mal Paso, Playa La Salina; evaluando las playas de alto valor para su regulación.	X	X	X	X	
	Programa Sectorial de Desarrollo Industrial de Ensenada.		X	X	X	X
	Programa de Constitución de Reservas Territoriales Reservas en centros urbanos y suburbanos, para dirigir el crecimiento urbano ordenado: Primo Tapia, La Misión y Maneadero.		X	X		
	Centro Integralmente Planeado de la Reserva Urbana del Ciprés. Estudio de aprovechamiento de terrenos y factibilidad de Aeropista en el Ciprés.		X	X	X	
	Distrito Turístico y Comercial en el Centro Histórico de Ensenada.		X	X	X	X
	Estudio de identificación de accesos al mar para la infraestructura de desarrollo marítimo para el turismo y la pesca.	X	X	X		
	Elaborar estrategia de desarrollo de infraestructura marítima para el turismo y la pesca, con inversión pública y privada.	X	X	X		
	Proyecto Distrito Turístico y Comercial "Zona Rosarito". Programa de Mejoramiento Urbano del Centro Histórico Tradicional de Rosarito.	X	X	X	X	X
	Continuidad y conclusión del Parque Metropolitano Rosarito, en el Cañón Rosarito.	X	X	X	X	X
	Programa y Proyectos de regeneración urbana del Centro Tradicional de Primo Tapia.	X	X	X	X	X
	Programa de Protección y Conservación del Patrimonio Histórico, Cultural, y Arquitectónico.		X	X		X
	Planeación, control y regulación de asentamientos humanos en zonas de riesgos y zona de deslaves Salsipuedes.		X	X		
	Ordenar la Zona Turística Costera considerando andadores peatonales, difusión cultural, equipamiento, estacionamientos y regulación de actividades comerciales, eventos deportivos, recreación, concesión de actividades turísticas y zonas de transición.	X	X	X	X	X
	Programa Sectorial de la Zona Costa para el desarrollo de áreas verdes y espacios públicos.					
	Reglamento para Zonas Turísticas del Corredor Costero Tijuana-Playas de Rosarito-Ensenada.		X	X	X	X
	Actualización o elaboración de Ordenamiento Urbanístico para los Desarrollo Turísticos en el Estado de Baja California.		X	X	X	X

CORRESPONSABILIDAD DE PROYECTOS

COMPONENTE	PROGRAMA O PROYECTO ASOCIADO	SECTOR				
		PUBLICO			P R I V A D O	S O C I A L
		F	E	M		
	▪ Aplicar la normatividad para el desarrollo de los terrenos intraurbanos, con políticas de densificación y movilidad urbana, vivienda vertical y ciudad compacta.					
	▪ Elaborar reglamentos de uso de playas arenosas y rocosas para ordenar usos no compatibles (tráfico de motos, caballos, estacionamientos y bañistas).		X	X	X	
	▪ Normatividad de imagen para la carretera libre. Diseño urbano e integración de espacios para bicicletas, andadores, señalética e información turística.		X	X	X	X
	▪ Incorporar la realización de estudios de mecánica de suelos para desarrollos en zonas identificadas de alto riesgo.		X	X		
	▪ Normatividad de usos de suelo en función de los servicios ambientales: biodiversidad, utilidad escénica y paisajística, valor agregado del paisaje en el producto turístico y potencial recreativo.		X	X		
	▪ Elaborar la reglamentación de Imagen urbana del Corredor Costero Tijuana-Rosarito-Ensenada.	X	X	X		
	▪ Integrar la figura de las servidumbres de paso a las playas para la implementación sólida de política pública y de actos de dominio público en la ZOFEMAT.	X	X	X		
	▪ Gestionar el ordenamiento de la Zona Federal Marítimo Terrestre (ZOFEMAT) del Corredor Costero.	X	X	X		
	▪ Programa de regularización de la Tenencia de la Tierra Ejidal en Zonas Urbanas.	X	X	X		
	▪ Programa de ordenamiento de las zonas de playa con medidas de control del ambulante, con facultades a los Ayuntamientos de Tijuana, Playas de Rosarito y Ensenada.		X	X		
GESTIÓN	▪ Promover el seguimiento a las reformas en proceso en la Comisión Fronteriza del Senado para la certidumbre de la propiedad de predios en zonas litorales y fronteras.	X	X	X		
	▪ Control de asentamientos humanos en zonas de riesgo.	X	X	X		
	▪ Homologar mecanismos de cooperación entre gobiernos estatal y municipales con propietarios ejidales para incorporación de suelo ejidal a usos urbanos y turísticos.	X	X	X		
	▪ Elaboración de declaratorias para el rescate de dunas y otras áreas de conservación.	X	X	X		X
	▪ Mejoramiento ambiental de playas y protección de arroyo La Misión.	X	X	X	X	X
	▪ Preservación de Laguna Costera Punta Banda.	X	X	X		
	▪ Derivación del Acueducto Río Colorado (Tramo Tanamá-Sistema Morelos).	X	X	X		
	▪ Ampliación de la planta de tratamiento Rosarito.	X	X	X		
	▪ Tratamiento y aprovechamiento de aguas residuales de desarrollos urbanos que inciden en los Arroyos Huahuatay y Rosarito.	X	X	X		
	▪ Desarrollo de infraestructura marítima para el turismo y la pesca, con inversión pública y privada (Marina Turística Rosarito, Marina Turística El Descanso).					
INFRAESTRUCTURA REGIONAL	▪ Incremento en la capacidad de 20.4 a 30.0 Mbd del Poliducto Rosarito-Mexicali y Sistema de cero paros de estaciones por cortes de energía.	X	X			

CORRESPONSABILIDAD DE PROYECTOS						
COMPONENTE	PROGRAMA O PROYECTO ASOCIADO	SECTOR				
		PUBLICO			P R I V A D O	S O C I A L
		F	E	M		
	▪ Proyecto Aeropuerto Internacional Ensenada (Ojos Negros).	X	X	X	X	
	▪ Proyecto Ferrocarril Tecate-Sauzal.	X	X	X		
	▪ Puerto de abrigo Popotla.					
	▪ Ampliación y modernización del puerto El Sauzal.	X	X	X		
	▪ Puerto Modelo para Embarcaciones y/o cruceros, Ensenada, B. C.	X	X			
	▪ Sistema de riego de planta de tratamiento del Sauzal y tratamiento terciario de aguas residuales de la zona norte de Ensenada	X	X	X		
	▪ Impulsar proyectos y construcción de plantas desalinizadoras: Playas de Rosarito, La Misión (La Jovita), Ensenada.		X	X	X	
	▪ Complemento de planta de tratamiento El Naranjo y tratamiento terciario a aguas residuales.		X	X		
MOVILIDAD REGIONAL	▪ Consolidación de infraestructura y servicios urbanos en centros de servicios Primo Tapia. Venustiano Carranza, La Misión, Maneadero, Esteban Cantú.	X	X	X	X	
	▪ Cruces Fronterizos Chaparral, Otay I y Otay II (Tijuana).	X	X			
	▪ Ampliación de Aeropuerto Binacional de Tijuana y estudio de capacidad de instalaciones a largo plazo.	X	X			
	▪ Libramiento Ensenada. Tramo Ensenada - Maneadero.	X	X	X		
	▪ Blv. Siglo XXI Playas de Rosarito.	X	X	X		
	▪ Estudio para la demarcación de derechos de vía y proyecto para la continuación del Blv. Siglo XXI en Primo Tapia.	X	X	X		
	▪ Libramiento Ensenada. Tramo Carretera Tecate Ensenada- Carretera libre Tijuana.	X	X	X		
	▪ Carretera Valle de Guadalupe-Ojos Negros. (Conexión Aeropuerto Internacional de Ensenada con la zona costa y Tijuana).	X	X	X		
	▪ Proyectos de libramientos y vialidades primarias en zonas urbanas y suburbanas ligados a las carreteras escénica y libre.	X	X	X		
	▪ Nodo Rancho del Mar. Acceso al Fraccionamiento Metropolitano	X	X	X		
	▪ Mejoramiento de carretera de cuota.	X	X	X		
	▪ Ampliación y Mejoramiento de carretera libre.	X	X	X		
	▪ Proyecto y construcción de carretera de enlace Bajamar-El Tigre (Integración de Valle de Guadalupe al Corredor Costero).	X	X	X		
	▪ Fortalecer la red de conexión multimodal.	X	X	X	X	
	▪ Integrar las zonas rurales del COCOTREN a través de rutas suburbanas.	X	X	X	X	
	▪ Diseño de rutas turísticas y adecuación vial de ciclistas en subcentros urbanos.	X	X	X	X	
	▪ Acondicionamiento de rutas de movilidad no motorizada de atractivo turístico.					
	▪ Desarrollar un sistema de transporte turístico costero con orígenes y destinos turístico-comerciales de centros y subcentros urbanos del Corredor, estaciones de transferencia del pasaje público al turístico, estacionamientos y acceso a playas.	X	X	X	X	
	▪ Ampliación de carretera a La Bufadora.	X	X	X	X	
DESARROLLO ECONÓMICO	DESARROLLO TURÍSTICO					
	▪ Proyecto de la imagen promocional turística del Corredor Costero.		X	X		
	▪ Programa de mejoramiento de imagen urbana de zonas turísticas Puerto	X	X	X		

CORRESPONSABILIDAD DE PROYECTOS

COMPONENTE	PROGRAMA O PROYECTO ASOCIADO	SECTOR				
		PUBLICO			P R I V A D O	S O C I A L
		F	E	M		
	Nuevo, Playa La Misión, La Bufadora.					
	▪ Programa de mejoramiento de imagen urbana y malecón de Playas de Tijuana.	X	X	X		
	▪ Estudio para la difusión y promoción de la industria fílmica en el Corredor Costero, a nivel estatal e internacional.	X	X	X	X	
	▪ Promoción y posicionamiento del polo de desarrollo turístico Internacional del Centro de Convenciones Metropolitano.		X	X	X	
	▪ Estudio de transporte turístico de cruces fronterizos a sitios de interés escénico: Playas de Tijuana, Playas de Rosarito, Poptla, Puerto Nuevo, Playa La Misión, Ruta del Vino, Ensenada y La Bufadora.	X	X	X	X	
	▪ Estudio del Parque de la Mesa Redonda, Playas de Rosarito.	X	X	X		
	▪ Proyecto del Parque Submarino Rosarito de Arrecifes Artificiales.	X	X	X	X	
	▪ Programa de Rescate y conservación de Puntos de Surf. (Rescate de accesos a la costa).	X	X	X	X	X
	▪ Proyecto de la Ruta Ecoturística Cañón Rosarito.		X	X	X	
	▪ Fomentar los programas recreativos y deportivos que impulsan la actividad turística: carreras ciclistas, pedestres, surf, etc.		X	X	X	
	▪ Promover proyectos de rutas de movilidad no motorizada de atractivo turístico y recreativo.		X	X	X	X
	▪ Promoción de la Ruta del Vino y su integración al desarrollo económico regional de la zona costa.		X	X		
	▪ Proyecto e inversiones para el Centro Regional de Oficios Artesanales (Mercado Regional de Artesanías). Playas de Rosarito.	X	X	X		
	▪ Proyecto de Estación Turística Valle de Guadalupe ligada a ferrocarril turístico.		X	X	X	
	▪ Desarrollar el turismo médico en el corredor para elevar los niveles de gasto y estancia del visitante.	X	X	X	X	
	▪ Impulsar el desarrollo urbano de centros y subcentros para posicionar las actividades comerciales y los servicios turísticos.	X	X	X	X	
	▪ Proyecto del Centro de Interpretación Ambiental Estero Punta Banda.		X	X	X	
	▪ Expansión del Museo el Caracol.	X	X			
FINANCIAMIENTO	▪ Promover inversiones para el proyecto del Parque Científico y de Desarrollo Tecnológico en Valle de Jatay.		X	X	X	X
	▪ Plan de gestión y promoción para el desarrollo de parques industriales en Ensenada.	X	X	X		
	▪ Promover inversiones para el desarrollo portuario, pesquero, turístico, y energético.	X	X	X	X	X
	▪ Programa de Ordenamiento Acuícola para la administración y desarrollo sustentable de las actividades acuícolas de Ensenada.	X	X	X		
	▪ Fideicomisos para la administración de playas y zonas de conservación	X	X	X		
	▪ Mercado Regional de Productos Pesqueros y Agrícolas de Ensenada.		X	X	X	X
	▪ Recinto Turístico de Ensenada.		X	X	X	X
	▪ Diseño y consenso de esquemas financieros para la reactivación y ocupación del desarrollo inmobiliario.	X	X	X	X	X
	▪ Determinar la rentabilidad del inventario habitacional actual y su posible desplazamiento a compradores nacionales de menores ingresos.	X	X	X	X	X
	▪ Diversificación de actividades económicas: agricultura, floricultura,	X	X	X	X	X

CORRESPONSABILIDAD DE PROYECTOS

COMPONENTE		PROGRAMA O PROYECTO ASOCIADO	SECTOR				
			PUBLICO			P R I V A D O	S O C I A L
			F	E	M		
DESARROLLO INSTITUCIONAL	GESTIÓN	pesquerías en pequeña escala e industria ligera.					
		▪ Diseñar estímulos fiscales para desarrollos habitacionales turísticos con estándares internacionales de sustentabilidad en el uso de energéticos.	X	X	X	X	X
		▪ Apoyar la creación de micro y pequeña empresa (turismo rural, cooperativas artesanales, pesqueras)	X	X	X	X	
		▪ Promover la inversión pública para el manejo costero y marítimo.	X	X	X	X	
		▪ Institucionalización del organismo de coordinación de autoridades de los municipios de Tijuana, Playas de Rosarito y Ensenada.	X	X	X		
		▪ Promover los estudios y proyectos de factibilidad de la ruta de transporte de carga por ferrocarril, vinculando el cruce fronterizo de Jacumé con los puertos marítimos y la comunicación ferroviaria con Ensenada (comunicación ferroviaria factible de asociarse a múltiples proyectos).	X	X	X	X	
		▪ Promover la asociación y participación de propietarios, desarrolladores inmobiliarios y organismos financieros y dependencias relacionadas con la operación y construcción de servicios públicos.	X	X	X	X	X
		▪ Gestionar el ordenamiento de la Zona Federal Marítima y Terrestre (ZOFEMAT).	X	X	X		
		▪ Incrementar la participación y delegar derechos y obligaciones a municipios y ayuntamientos en el manejo de la zona marítima y costera	X	X	X		
		▪ Impulsar el manejo integral de las zonas costeras considerando la asociación de los recursos ambientales, socioculturales e institucionales en el conflicto y posibles sinergias de las actividades existentes.	X	X	X	X	X
		▪ Creación de asociaciones civiles y redes sociales de propietarios, comerciantes e investigadores para la administración y promoción del Corredor Costero.	X	X	X	X	X
		▪ Impulsar la formación de recursos humanos considerando las necesidades de un modelo productivo diversificado e interdependiente en términos sectoriales.	X	X	X	X	X
		▪ Promover convenio con la federación para el traslado de recursos de la carretera de cuota al mantenimiento de la carretera libre.	X	X	X		
		▪ Promover programas de educación formal para hacer compatible la explotación con la conservación de recursos costeros y marinos.	X	X	X	X	
		▪ Integrar los servicios del COCOTREN con su entorno inmediato considerando la infraestructura, los atractivos, la imagen y la seguridad pública.	X	X	X	X	X

6. INSTRUMENTOS DE GESTIÓN DEL PROGRAMA

La fase operativa del Programa Regional de Desarrollo Urbano Turístico y Ecológico del Corredor Costero Tijuana-Rosarito-Ensenada, se lleva a cabo con la regulación y aplicación de la normatividad de las instancias ejecutoras de los tres órdenes de gobierno, con la participación de los sectores social y privado en el seguimiento de los estudios, proyectos, programas y acciones que se proponen, así como las inversiones que se han de promover y atraer para el desarrollo económico. Por las características del Corredor Costero son de particular importancia las acciones en materia de infraestructura y del sector turístico.

6.1 INSTRUMENTOS ADMINISTRATIVOS

El procedimiento para la formalización del Programa Regional de Desarrollo Urbano, Turístico y Ecológico cumple con lo establecido en la Ley de Desarrollo Urbano del Estado, en el proceso de elaboración se sometió a consideración de los Ayuntamientos, se presentó a consulta pública y con la aprobación de la Comisión Coordinadora de Desarrollo Urbano, se publica en el Periódico Oficial; mencionando que se suscribe el **Convenio de Coordinación** para la ejecución del Programa Regional de Desarrollo Urbano, Turístico y Ecológico del Corredor Costero Tijuana, Rosarito Ensenada.

En el Convenio de Coordinación se establece la integración del Comité Técnico del COCOTREN para la administración, operación y evaluación de los programas, proyectos y acciones, promoviendo la gestión de los recursos para su implementación. El Comité Técnico se conforma por el Gobierno del Estado, a través de la Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano, la Secretaría de Planeación y Finanzas, la Secretaría de Protección al Ambiente, la Secretaría de Desarrollo Económico, la Secretaría de Turismo, la Secretaría General de Gobierno por medio de la Dirección Estatal de Protección Civil y los Presidentes Municipales de Tijuana, Playas de Rosarito y Ensenada.

El Sistema Estatal de Planeación Democrática establece el proceso para la planeación del desarrollo, como medio que considera los mecanismos para la elaboración, el seguimiento y la evaluación de los planes y programas, considerando las atribuciones de la administración pública federal, estatal y municipal. A las entidades de la administración pública estatal en materia de desarrollo urbano les corresponde la evaluación sistemática de los objetivos y prioridades de los ordenamientos de planeación regional o metropolitanos. Particularmente a la Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano del Estado le compete regular, verificar y evaluar los Programas Regionales y Sectoriales en materia de ordenamiento territorial y de desarrollo urbano.

A través de la Secretaría de Finanzas, el Ejecutivo del Estado tiene la función de evaluar periódicamente el estado que guardan los programas y presupuestos, así como los resultados de su ejecución; también, es autoridad con atribución en la participación de la formulación, ejecución y aprobación de los planes y programas, la Comisión Coordinadora de Desarrollo Urbano.

En el ámbito local las instancias con atribución para la elaboración, instrumentación, operatividad y evaluación de los planes y programas son las Secretarías de Desarrollo Urbano y las instancias de planeación del COCOTREN son el Instituto Metropolitano de Planeación de Tijuana, Instituto Municipal de Planeación de Playas de Rosarito y el Instituto Municipal de Investigación y Planeación de Ensenada, Baja California.

6.2 INSTRUMENTOS FINANCIEROS

La regulación de la captación de recursos y las fuentes de financiamiento se sustenta en la normatividad y el marco jurídico, el financiamiento es un tema importante para la gestión municipal, dependiendo de los presupuestos asignados para la ejecución de las obras y acciones. Las fuentes de financiamiento para el municipio consisten en: a) Recursos asignados por Ley; Recaudación de impuestos y de ingresos transferidos por el gobierno federal o estatal. b) La capacidad de autogestión, proporciona ingresos extraordinarios que se promueven por los gobiernos municipales: Subvenciones, transferencias, o aportaciones especiales otorgados por organismos públicos y privados; los fondos de ayuda de organismos internacionales; la autogestión es necesaria para las fuentes alternativas o complementarias del financiamiento municipal.

Los Fondos para el desarrollo regional se promueven suscribiendo convenios de colaboración con organismos internacionales de importancia mundial y nacional, como son:

- El Banco Mundial.
- El Banco de Desarrollo de América del Norte.
- La Unión Europea.
- La Organización Mundial de Turismo.
- La UNESCO.
- La asociación de Estados del Caribe.
- La Comisión de Cooperación Ecológica Fronteriza.
- El Banco Nacional de Obras y Servicios.
- Fondo Nacional de Fomento al Turismo.

Los convenios incluyen asistencia técnica y financiera, en áreas como salud, educación, transportes, infraestructura, turismo y otras.

Con base en el Catálogo de Programas Federales 2014 elaborado por el Instituto Nacional para el Federalismo y el Desarrollo Municipal, se hace una selección de los programas federales considerando los que más impactan para las acciones de desarrollo regional en materia de desarrollo urbano y que promueven por la federación para el financiamiento con participación de los municipios, que son propios para promoverse en el Corredor Costero Tijuana-Rosarito-Ensenada, éstos son:

SECRETARIA DE DESARROLLO AGRARIO, TERRITORIAL Y URBANO.

- Programa de Fomento a la Urbanización Rural.
- Programa Habitat.
- Programa Rescate de Espacios Públicos.
- Programa Vivienda Digna.
- Programa Vivienda Rural.
- Programa de Apoyo a los avecindados en condiciones de pobreza patrimonial para regularizar Asentamientos Humanos Irregulares.
- Programa de Conservación para el Desarrollo Sostenible.
- Programa de Prevención de Riesgos en los Asentamientos Humanos.
- Programa de Consolidación de Reservas Urbanas.
- Programa de Reordenamiento y Rescate de Unidades Habitacionales.

SECRETARIA DE DESARROLLO SOCIAL

- Programa de Desarrollo de Zonas Prioritarias.

COMISION NACIONAL DEL AGUA

- Programa Agua Limpia.
- Programa para la Construcción y Rehabilitación de Sistemas de Agua Potable y Saneamiento en Zonas Rurales.
- Programa de Agua Potable Alcantarillado y Saneamiento en Zonas Urbanas.
- Programa de Tratamiento de Aguas Residuales.

SECRETARIA DE TURISMO

- Programa para el Desarrollo Regional Turístico Sustentable

FONDO NACIONAL DE FOMENTO AL TURISMO

- Programa de Asistencia Técnica a Estados y Municipios.

SECRETARIA DE ECONOMIA

- Programa para el desarrollo de las industrias de Alta Tecnología.

BANCO NACIONAL DE OBRAS Y SERVICIOS

- Servicios Financieros.
- Proyecto Nacional de Eficiencia Energética para el Alumbrado Público Municipal.

ANEXO 7.1. Localidades por zona en el COCOTREN

LOCALIDADES DEL CENTRO DE POBLACION DE TIJUANA

GEOCODIGO	LOCALIDAD	LONGITUD	LATITUD	POBLACION TOTAL 2010
020041855	ALCANZANDO LA VISIÓN	1170457	322803	17
020041926	ANTORCHA CAMPESINA	1170517	322831	480
020041927	ANTORCHÁ II	1170544	322815	68
020041766	BAJA MALIBÚ	1170544	322503	50
020040529	BAJA MALIBÚ (CAMPO TURÍSTICO)	1170522	322522	312
020041767	BRISAS DEL MAR	1170537	322520	130
020040570	CAMPO KOA	1170528	322530	8
020041812	CARRIZALEJO	1170655	322757	5
020041600	DON BERNÁ	1170603	322730	4
020041965	EL GUAJUCO	1170439	322613	1
020040577	EL MONTE	1170516	322805	5
020041424	EL MORRO (SOTERO)	1170601	322739	6
020041427	EL PIRUL	1170542	322832	11
020041212	EL PORVENIR	1170423	322551	5
020041315	FAMILIA CHIPRESS	1170652	322754	4
020041593	FAMILIA CRUZ GARCÍA	1170538	322813	15
020040226	FAMILIA GÓMEZ	1170547	322559	1
020041324	FAMILIA GORDILLO	1170610	322829	5
020041341	FAMILIA HERNÁNDEZ	1170411	322517	5
020040445	FAMILIA MENDOZA	1170521	322637	1
020041962	FAMILIA NÚÑEZ CASTILLO	1170550	322819	1
020041330	FAMILIA NÁJERA	1170616	322656	11
020041210	FAMILIA PEDA	1170457	322552	2
020041335	FAMILIA RAMÍREZ FLORES	1170614	322722	11
020041198	FAMILIA TORRES	1170631	322714	1
020041813	HACIENDA DEL MAR	1170538	322541	584
020041442	HERMANOS TORRES	1170457	322510	8
020041216	LA BARRANCA	1170508	322517	4
020040679	LA ESPERANZA (GRANJAS FAMILIARES)	1170618	322746	1173
020041875	LA JOYA	1170707	322911	12
020041458	LAS CRUCES (EL CHARRO)	1170552	322745	3
020041298	LOS DELFINES	1170540	322530	52
020041214	MAR DE PLATA	1170516	322538	1
020041605	NINGUNO	1170529	322741	1
020041815	NINGUNO	1170615	322733	46
020041963	NINGUNO	1170602	322818	7
020041218	NOTHING [BAR]	1170415	322514	2
020041385	PLAYA BLANCA	1170545	322511	12
020040597	PUNTA BANDERAS	1170702	322757	41
020040531	RANCHO BAJAMOSAL	1170522	322759	2
020041854	RANCHO CHAIRES	1170601	322744	5
020041195	RANCHO DE LOS OLIVOS	1170525	322854	3
020041765	RANCHO ECUESTRE	1170421	322523	8
020041967	RANCHO JALISCO	1170519	322802	2
020041968	RANCHO MALVERDE	1170516	322759	3
020040446	REAL DEL MAR	1170459	322659	12
020040678	REAL DEL MAR	1170551	322650	397
020041964	REAL DEL ORO	1170500	322615	1
020041901	ROBERTO YAHUACA	1170604	322910	372

LOCALIDADES DEL CENTRO DE POBLACION DE TIJUANA

GEOCODIGO	LOCALIDAD	LONGITUD	LATITUD	POBLACION TOTAL 2010
020040606	SAN ANTONIO DEL MAR	1170558	322559	400
020041221	SAN INOCENCIO (PROYECTO MÉXICO) [CASA HOGAR]	1170413	322523	22
020041919	SAN MARINO	1170524	322452	306
020041209	SANTA LUCÍA	1170432	322615	11
020040671	SANTA TERESITA	1170544	322549	2
020041345	TERRAZAS DEL SOL	1170527	322822	254
020041814	VISTA AZUL	1170637	322718	6
TOTAL 56 LOCALIDADES				4,911

LOCALIDADES DEL CENTRO DE POBLACION DE PLAYAS DE ROSARITO

GEOCODIGO	LOCALIDAD	LONGITUD	LATITUD	POBLACION TOTAL 2010
020050360	AGUA MARINA	1170054	321900	5
020050091	AGUAJE DE LA CABADA	1170131	322007	15
020050005	BUENA VENTURA	1170216	321821	5
020050006	BUENAVISTA	1170203	321707	2
020050007	CALAFIA	1170116	321608	24
020050345	CAMPO CASTILLO	1170535	322437	20
020050012	CAMPO TORRES	1170539	322449	21
020050037	CIUDAD MORELOS	1170038	322038	2040
020050302	COSTA DE ORO	1170207	321821	12
020050032	CRREAD	1170010	322000	73
020050033	CUATRO MILPAS	1170154	322004	1
020050212	CUMBRES DE POPOTLA	1170054	321734	5
020050105	EL AGUAJITO	1170022	322110	8
020050106	EL AGUAJITO	1170006	322100	4
020050116	EL MIRADOR	1170048	321655	35
020050117	EL NARANJO	1170058	321702	6
020050065	FAMILIA LEYVA	1170159	322012	4
020050129	LA ESPERANZA	1170225	321820	4
020050296	LA HERRADURA	1170138	321952	2
020050137	LAS DELICIAS	1170019	321945	1
020050298	LAS ESPUELAS	1170156	321844	4
020050138	LAS MORAS	1170133	321834	5
020050141	LOS ARBOLITOS	1170450	322321	3
020050300	LOS ARROYOS	1170021	321754	7
020050322	MAR DE POPOTLA	1170040	321712	39
020050321	MINA DE ACEITE	1170425	322413	4
020050028	MISIÓN DEL MAR 1RA. Y 2DA. SECCIÓN	1170123	321809	663
020050299	NINGUNO	1170029	321814	3
020050060	NINGUNO [INSTITUTO BÍBLICO BAUTISTA]	1170022	322002	52
020050372	PARCELA NUEVE	1170502	322334	3
020050133	PERLA DEL PACÍFICO	1170439	322324	6
020050373	POLÍGONO DOS	1170453	322407	12
020050086	POPOTLA	1170148	321641	7

LOCALIDADES DEL CENTRO DE POBLACION DE PLAYAS DE ROSARITO

GEOCODIGO	LOCALIDAD	LONGITUD	LATITUD	POBLACION TOTAL 2010
020050305	PUERTO POPOTLA	1170207	321655	46
020050365	PUNTA AZUL	1170248	321931	5
020050297	RANCHO ANAHÍ	1170201	321955	27
020050102	RANCHO DEL CARMEN	1170104	321715	1
020050103	RANCHO DEL MAR	1170506	322411	135
020050083	RANCHO EVELIA	1170219	321722	10
020050146	RANCHO MATAJANIL	1170224	321828	42
020050209	RANCHO YUGO	1170412	322441	3
020050156	SAN JOSÉ DE LOS HAROS	1170109	321951	2
020050236	SANTA PAULA	1165955	321740	4
020050162	TERRAZAS DEL MAR	1170041	321636	110
020050193	TERRAZAS DEL PACÍFICO	1170119	321638	141
020050195	VILLA LEPRO	1170457	322433	28
TOTAL 46 LOCALIDADES				3649

LOCALIDADES FUERA DEL CENTRO DE POBLACION DE PLAYAS DE ROSARITO

GEOCODIGO	LOCALIDAD	LONGITUD	LATITUD	POBLACION TOTAL 2010
020050272	AGUAJE DE MARIANO	1165315	321144	32
020050002	ALISITOS	1165308	320735	28
020050092	ALISITOS	1165254	320733	4
020050003	BAHÍA CANTILES (CANTILES DORADOS)	1165618	321449	5
020050010	CAMPO LÓPEZ	1165352	320922	11
020050011	CAMPO MARTHA	1165916	321537	5
020050264	CAMPO REAL	1165443	321451	4
020050016	CASA LA MINA	1165213	321404	1
020050100	CRISTO REY	1165724	321554	2
020050034	CUENCA LECHERA	1165411	321129	270
020050163	DE RAÚL [CENTRO TURÍSTICO]	1165631	321455	2
020050009	DON TOMÁS [CAMPO]	1165911	321537	7
020050008	EL CAMPITO	1165433	321047	232
020050108	EL CORONEL	1165739	321645	2
020050029	EL CORRAL DEL MORRO	1165955	321548	13
020050036	EL DESCANSO	1165410	321210	567
020050111	EL DESCANSO	1165127	321125	4
020050316	EL MÉDANO	1165543	321412	8
020050307	EL MEZQUITITO	1165348	320916	1
020050076	EL MORRO	1170031	321603	15
020050304	EL MORRO	1170004	321551	6
020050078	EL MORRO KILÓMETRO TREINTA Y OCHO	1165940	321544	143
020050081	EL PESCADOR [CENTRO TURÍSTICO]	1165617	321441	48
020050087	EL PORTAL	1165926	321548	6
020050249	EL REFUGIO	1165755	321623	204
020050325	EL VILLA	1165400	321108	1
020050038	FAMILIA ÁLVAREZ	1165203	321151	5

LOCALIDADES FUERA DEL CENTRO DE POBLACION DE PLAYAS DE ROSARITO

GEOCODIGO	LOCALIDAD	LONGITUD	LATITUD	POBLACION TOTAL 2010
020050041	FAMILIA DÍAZ	1165509	321412	6
020050042	FAMILIA GILBERTH	1165435	321420	4
020050044	FAMILIA MACÍAS	1165337	321438	3
020050356	FAMILIA MELÉNDEZ FIGUEROA	1165419	321345	7
020050045	FAMILIA MORA (EJIDO CÁRDENAS)	1165533	321544	6
020050049	FAMILIA SANDOVAL (LOS TRES CHICHOS)	1165649	321546	9
020050276	FRACCIONAMIENTO CASA DEL REY	1165250	320759	8
020050320	FRACCIONAMIENTO CENTINELA	1165542	321458	40
020050035	GAVIOTAS [CURIOS]	1165735	321513	43
020050355	HACIENDA DEL SOL	1165933	321706	89
020050052	HACIENDA VISTA MAR	1165403	321009	6
020050314	KILÓMETRO CUARENTA Y TRES	1165636	321458	28
020050061	KILÓMETRO CUARENTA Y UNO Y MEDIO	1165726	321514	2
020050126	LA BURRITA	1165305	320643	1
020050051	LA FONDA [CAMPO TURÍSTICO]	1165305	320711	6
020050274	LA MORITA	1165216	321403	1
020050064	LADRILLERA PESCADOR	1165608	321500	636
020050246	LAS FLORES	1165950	321710	29
020050056	LAS GAVIOTAS	1165753	321516	69
020050358	LAS ROCAS	1165110	320630	14
020050185	LOMA BONITA [GRANJAS]	1165448	321550	1
020050340	LOMAS DE CANTAMAR	1165502	321438	39
020050266	LOMAS DE PUERTO NUEVO	1165548	321526	13
020050020	LOS CHICHOS	1165649	321539	16
020050308	LOS DELFINES	1165334	320834	2
020050255	LOS MISTERIOS	1165653	321523	16
020050242	MAR DE CALAFIA	1170010	321647	25
020050023	MARÍA ISABEL [CLUB CAMPESTRE]	1165942	321722	33
020050202	MARBELLA	1165540	321439	185
020050196	MARENA [CLUB]	1165852	321534	43
020050070	MARENA COVE [KILÓMETRO CINCUENTA Y UNO Y MEDIO]	1165441	321112	21
020050074	MEDIO CAMINO	1165419	321018	14
020050337	MISIÓN EL DESCANSO	1165436	321235	5
020050075	MISIÓN VIEJO	1165446	321156	24
020050278	NINGUNO	1165053	320734	4
020050279	NINGUNO	1165315	320831	3
020050309	NINGUNO	1165330	320839	2
020050310	NINGUNO	1165315	320829	2
020050312	NINGUNO	1165515	321407	8
020050318	NINGUNO	1165403	321416	17
020050079	PATERSON	1165138	320619	3
020050084	PLAYAS LA MISIÓN	1165252	320549	64
020050085	PLAZA DEL MAR	1165320	320815	7
020050306	PUERTA DEL MAR	1165353	320938	18
020050090	PUERTO NUEVO	1165606	321434	135
020050273	RANCHO CARDOZO	1165321	321201	1
020050099	RANCHO COTA	1165439	321415	9
020050101	RANCHO DAYSIS	1165424	321145	4
020050227	RANCHO EL DESCANSO	1165417	321255	25

LOCALIDADES FUERA DEL CENTRO DE POBLACION DE PLAYAS DE ROSARITO

GEOCODIGO	LOCALIDAD	LONGITUD	LATITUD	POBLACION TOTAL 2010
020050123	RANCHO GUADALUPE	1165328	321446	3
020050222	RANCHO LOMAS PELONAS	1165138	320610	8
020050145	RANCHO LUÉVANO	1165724	321612	3
020050147	RANCHO MÉDANO	1165424	321418	22
020050149	RANCHO PARAÍSO	1165532	321554	2
020050150	RANCHO REYNOSO	1165536	321404	30
020050281	RANCHO RUIZ	1165319	321147	24
020050160	RANCHO SANTINI	1165808	321525	15
020050165	RINCONADA	1165137	321402	1
020050167	ROSA MAR	1165807	321520	5
020050025	SANTA ANITA	1165209	320603	1284
020050238	SANTA ISABEL DEL MAR	1165922	321722	5
020050362	SOL Y MAR	1165909	321652	4
020050022	VALLES DEL MAR	1165711	321605	10
020050194	VENUSTIANO CARRANZA	1165356	320959	538
020050363	VILLAS DE CASA BLANCA	1165757	321528	2
020050361	VILLAS DE SAN ÁNGEL	1170032	321625	4
020050226	VILLAS DE SAN PEDRO	1165946	321554	120
020050263	VILLAS SAN JAVIER	1165519	321510	3
020050247	VISTA AL MAR	1165846	321542	10
020050230	VISTA MARINA	1165623	321510	939
TOTAL 97 LOCALIDADES				6,404

LOCALIDADES FUERA DEL CENTRO DE POBLACION DE ENSENADA

GEOCODIGO	LOCALIDAD	LONGITUD	LATITUD	POBLACION TOTAL 2010
020012145	AGUA CALIENTE	1164841	320610	3
020012691	BAJA MAR SAN DIEGO	1165140	320109	19
020011184	BAJAMAR SANTO TOMÁS	1165126	320100	22
020012142	BELLA VISTA	1165104	320611	72
020012141	BUENA VISTA	1165031	320557	262
020012159	CAMPO COVARRUBIAS	1165250	320247	2
020010858	CAMPO MARISOL	1165300	320249	6
020012692	CAMPO RIVERA	1165251	320305	5
020012693	EJIDO ENSENADA	1165144	320235	40
020012156	EL GIRASOL	1165303	320503	1
020010862	EL HORNO	1164740	320215	7
020014916	EL JOROL	1164402	315758	4
020010132	EL JUNCO	1164411	315735	3
020012488	EL MILAGRO	1164412	315749	35
020010861	EL SALTO	1164631	320210	12
020013625	JATAY DE CUTUY	1164954	320200	6
020010151	LA MISIÓN	1165108	320534	920
020013344	LA MISIÓN [CAMPO TURÍSTICO]	1165237	320520	25
020012146	LA PALMA	1164919	320607	7

LOCALIDADES FUERA DEL CENTRO DE POBLACION DE ENSENADA

GEOCODIGO	LOCALIDAD	LONGITUD	LATITUD	POBLACION TOTAL 2010
020013823	LA PILA	1164839	320612	5
020012157	LA SALINA	1165242	320336	12
020010081	LAS CHICHIHUAS	1164544	320016	10
020012154	MAL PASO	1165241	320503	4
020012494	NINGUNO	1164435	315906	3
020014148	NINGUNO	1164949	320555	24
020014151	NINGUNO	1164650	320138	1
020013825	PITONES	1164550	320108	5
020012151	PUNTA PIEDRA	1165305	320510	13
020011201	RANCHO BONITO	1164448	315848	3
020014941	RANCHO FLORALICIA	1164408	315746	2
020012158	RANCHO TORRES	1165217	320334	15
020011700	RANCHO VIEJO	1164703	320447	2
020012701	SAN PEDRO	1164517	320010	2
020011871	SANTA ROSA	1164606	320100	9
020014094	SANTA ROSA	1164637	320118	3
020014143	SANTA ROSA	1164649	320118	4
020012160	URSULO GALVÁN	1165236	320205	64
TOTAL 37 LOCALIDADES				1,632

LOCALIDADES DEL CENTRO DE POBLACION DE ENSENADA

GEOCODIGO	LOCALIDAD	LONGITUD	LATITUD	POBLACION TOTAL 2010
020011115	AGUACALIENTE	1163938	314303	10
020014490	AISLADO EL SALITRAL	1163710	314451	39
020010254	ALEGRE (EL TIGRE)	1164405	315649	12
020011170	ARCE (EJIDO NACIONALISTA)	1163536	314438	34
020013172	ARNÁIZ	1164108	314339	5
020013283	BAJA BEACH AND TENNIS CLUB	1163813	314436	23
020014973	BRECHAS EL MIRADOR	1163614	314059	162
020011217	BUENOS AIRES	1163737	314226	2
020014925	CÍBOLA DEL MAR	1164315	315410	43
020013329	CAMPO NÚMERO CINCO	1164322	314344	4
020013328	CAMPO NÚMERO CUATRO	1163758	314455	26
020011168	CAMPO NÚMERO SEIS (ARBOLITOS)	1164105	314212	8
020013327	CAMPO NÚMERO TRES	1163826	314413	7
020013326	CAMPO NÚMERO UNO	1163845	314341	9
020013577	CAMPO TONY'S (TONY'S CAMP)	1163710	314540	2
020011251	CARPIO (EJIDO NACIONALISTA)	1163622	314328	7
020015037	COLINAS DEL PEDREGAL	1163602	314045	4
020011297	COLONIA COSTA AZUL	1163628	314436	121
020014638	COLONIA XOCHILTEPEC	1163625	314521	8
020010184	CORONEL ESTEBAN CANTÚ	1163835	314219	468
020012487	EJIDO LEY FEDERAL DE REFORMA AGRARIA (EL TIGRE)	1164401	315651	22
020013888	EL ÁGUILA (EJIDO NACIONALISTA)	1163540	314231	19

LOCALIDADES DEL CENTRO DE POBLACION DE ENSENADA

GEOCODIGO	LOCALIDAD	LONGITUD	LATITUD	POBLACION TOTAL 2010
020010678	EL AGUAJE	1163806	314153	53
020013895	EL CACHANILLA (RANCHO LOS TAMAYOS)	1163656	314336	5
020010440	EL CARMEN	1164257	315539	2
020013920	EL MIRADOR	1163458	314003	17
020010677	EL RAMAJAL	1163730	314108	50
020011721	EL RINCÓN	1164041	314326	9
020014634	EL SALITRAL	1163607	314420	439
020013759	EL SALITRAL (PARCELA NÚMERO CIENTO DOS) [ENGORDA]	1163543	314541	3
020014185	FAMILIA ÁLVAREZ (EJIDO NACIONALISTA)	1163646	314206	16
020013413	FAMILIA ÁVALOS CALDERÓN (EJIDO NACIONALISTA)	1163537	314541	10
020013287	FAMILIA BAZA	1163550	314323	12
020014186	FAMILIA BRAVO (EJIDO NACIONALISTA)	1163448	314228	8
020013438	FAMILIA CURIEL	1163952	314205	3
020013786	FAMILIA ESPINOZA (EJIDO NACIONALISTA)	1163615	314221	6
020014183	FAMILIA LARA (EJIDO NACIONALISTA)	1163612	314355	6
020014904	FRACCIÓN ALVARADO	1163607	314507	21
020014523	II SECCIÓN EJIDO ESTEBAN CANTÚ	1163755	314142	217
020010329	LA BUFADORA	1164250	314323	54
020013969	LA ESPERANZA	1163506	314011	3
020012190	LA GRULLA SC (LA GRULLA) [CLUB DE CAZADORES]	1163738	314202	2
020011444	LA JOYA [CAMPO TURÍSTICO]	1163952	314254	148
020014903	LAS BRISAS DOS	1163613	314626	30
020014918	LOMAS DE SAN MIGUEL	1164407	315446	52
020013173	LOMAS DEL MAR	1164127	314335	18
020014317	LOS PIRULES	1164231	315436	8
020014926	MESA DEL CARMEN	1164441	315424	2
020014599	NINGUNO	1163631	314450	45
020014539	PARCELA CIENTO CINCUENTA Y TRES	1163551	314220	11
020013789	PARCELA CIENTO CUARENTA Y SEIS (EJIDO NACIONALISTA)	1163504	314228	7
020013771	PARCELA CIENTO DIECIOCHO (EJIDO NACIONALISTA)	1163516	314301	3
020013778	PARCELA CIENTO TREINTA (EJIDO NACIONALISTA)	1163545	314250	10
020013775	PARCELA CIENTO VEINTICUATRO (EJIDO NACIONALISTA)	1163714	314238	7
020013777	PARCELA CIENTO VEINTINUEVE (EJIDO NACIONALISTA)	1163559	314250	18
020013758	PARCELA NÚMERO CIENTO (EJIDO NACIONALISTA)	1163704	314304	11
020013766	PARCELA NÚMERO CIENTO CATORCE (EJIDO NACIONALISTA)	1163616	314252	8
020013760	PARCELA NÚMERO CIENTO CINCO (EJIDO NACIONALISTA)	1163506	314334	5
020013792	PARCELA NÚMERO CIENTO CINCUENTA (EJIDO NACIONALISTA)	1163702	314207	2
020013796	PARCELA NÚMERO CIENTO CINCUENTA Y CINCO (EJIDO NACIONALISTA)	1163543	314213	2
020013795	PARCELA NÚMERO CIENTO CINCUENTA Y CUATRO (EJIDO NACIONALISTA)	1163548	314219	1
020013798	PARCELA NÚMERO CIENTO CINCUENTA Y OCHO (EJIDO NACIONALISTA)	1163450	314217	17
020013797	PARCELA NÚMERO CIENTO CINCUENTA Y SIETE (EJIDO NACIONALISTA)	1163505	314212	7
020013794	PARCELA NÚMERO CIENTO CINCUENTA Y TRES (EJIDO NACIONALISTA)	1163612	314208	15
020013793	PARCELA NÚMERO CIENTO CINCUENTA Y UNO (EJIDO NACIONALISTA)	1163639	314207	15
020013784	PARCELA NÚMERO CIENTO CUARENTA (EJIDO NACIONALISTA)	1163640	314213	3
020013788	PARCELA NÚMERO CIENTO CUARENTA Y CINCO (EJIDO NACIONALISTA)	1163520	314227	7

LOCALIDADES DEL CENTRO DE POBLACION DE ENSENADA

GEOCODIGO	LOCALIDAD	LONGITUD	LATITUD	POBLACION TOTAL 2010
020013787	PARCELA NÚMERO CIENTO CUARENTA Y CUATRO (EJIDO NACIONALISTA)	1163606	314227	5
020013791	PARCELA NÚMERO CIENTO CUARENTA Y NUEVE (EJIDO NACIONALISTA)	1163715	314203	2
020013785	PARCELA NÚMERO CIENTO CUARENTA Y UNO (EJIDO NACIONALISTA)	1163633	314219	21
020013772	PARCELA NÚMERO CIENTO DIECINUEVE (EJIDO NACIONALISTA)	1163506	314302	4
020013769	PARCELA NÚMERO CIENTO DIECISÉIS (EJIDO NACIONALISTA)	1163548	314313	117
020013770	PARCELA NÚMERO CIENTO DIECISIETE (RANCHO LUCERO)	1163529	314305	32
020013763	PARCELA NÚMERO CIENTO DIEZ (RANCHO CARRILLO)	1163715	314245	11
020013812	PARCELA NÚMERO CIENTO OCHENTA Y SIETE (EJIDO NACIONALISTA)	1163709	314110	82
020013767	PARCELA NÚMERO CIENTO QUINCE (EJIDO NACIONALISTA)	1163559	314301	12
020013768	PARCELA NÚMERO CIENTO QUINCE (EJIDO NACIONALISTA)	1163706	314245	9
020013802	PARCELA NÚMERO CIENTO SESENTA Y CUATRO (EJIDO NACIONALISTA)	1163635	314154	10
020013801	PARCELA NÚMERO CIENTO SESENTA Y DOS (EJIDO NACIONALISTA)	1163714	314152	42
020013805	PARCELA NÚMERO CIENTO SESENTA Y NUEVE (RANCHO HERMANOS LÓPEZ)	1163524	314207	267
020013804	PARCELA NÚMERO CIENTO SESENTA Y OCHO (EJIDO NACIONALISTA)	1163648	314139	21
020013803	PARCELA NÚMERO CIENTO SESENTA Y SEIS (EJIDO NACIONALISTA)	1163548	314151	1
020013800	PARCELA NÚMERO CIENTO SESENTA Y UNO (EJIDO NACIONALISTA)	1163722	314139	12
020013807	PARCELA NÚMERO CIENTO SETENTA Y CINCO (EJIDO NACIONALISTA)	1163707	314121	3
020013806	PARCELA NÚMERO CIENTO SETENTA Y DOS (RANCHO DOÑA ESTÉFANA)	1163433	314202	8
020013810	PARCELA NÚMERO CIENTO SETENTA Y NUEVE	1163548	314140	3
020013808	PARCELA NÚMERO CIENTO SETENTA Y SEIS (EJIDO NACIONALISTA)	1163641	314118	4
020013809	PARCELA NÚMERO CIENTO SETENTA Y SIETE	1163627	314125	55
020014190	PARCELA NÚMERO CIENTO SETENTA Y UNO (EJIDO NACIONALISTA)	1163458	314202	10
020013765	PARCELA NÚMERO CIENTO TRECE (EJIDO NACIONALISTA)	1163732	314241	6
020013780	PARCELA NÚMERO CIENTO TREINTA Y DOS (EJIDO NACIONALISTA)	1163511	314249	22
020013783	PARCELA NÚMERO CIENTO TREINTA Y NUEVE (EJIDO NACIONALISTA)	1163702	314217	40
020013781	PARCELA NÚMERO CIENTO TREINTA Y TRES (EJIDO NACIONALISTA)	1163453	314246	9
020013779	PARCELA NÚMERO CIENTO TREINTA Y UNO (RANCHO OLIVAS)	1163527	314249	7
020013776	PARCELA NÚMERO CIENTO VEINTISIETE (RANCHO MAGADA)	1163640	314238	52
020013774	PARCELA NÚMERO CIENTO VEINTIUNO (SANTA MARÍA)	1163449	314305	14
020013687	PARCELA NÚMERO CINCO (EJIDO NACIONALISTA)	1163530	314603	18
020013734	PARCELA NÚMERO CINCUENTA Y NUEVE (EJIDO NACIONALISTA)	1163508	314442	1
020013733	PARCELA NÚMERO CINCUENTA Y OCHO (EJIDO NACIONALISTA)	1163518	314442	19
020013732	PARCELA NÚMERO CINCUENTA Y SIETE (FAMILIA ARCE)	1163551	314437	30
020014187	PARCELA NÚMERO CUARENTA Y CINCO (EJIDO NACIONALISTA)	1163514	314457	4
020013722	PARCELA NÚMERO CUARENTA Y CUATRO (EJIDO NACIONALISTA)	1163522	314457	12
020013706	PARCELA NÚMERO CUARENTA Y TRES (EJIDO NACIONALISTA)	1163515	314518	17
020013685	PARCELA NÚMERO CUATRO (RANCHO CARRILLO)	1163538	314602	10
020013753	PARCELA NÚMERO NOVENTA (RANCHO VICTORIA)	1163648	314321	2
020013757	PARCELA NÚMERO NOVENTA Y CINCO (EJIDO NACIONALISTA)	1163503	314335	53
020013756	PARCELA NÚMERO NOVENTA Y CUATRO (RANCHO JAYME)	1163516	314334	10

LOCALIDADES DEL CENTRO DE POBLACION DE ENSENADA

GEOCODIGO	LOCALIDAD	LONGITUD	LATITUD	POBLACION TOTAL 2010
020013754	PARCELA NÚMERO NOVENTA Y DOS (EJIDO NACIONALISTA)	1163532	314332	9
020013755	PARCELA NÚMERO NOVENTA Y TRES (EJIDO NACIONALISTA)	1163553	314333	39
020013751	PARCELA NÚMERO OCHENTA Y CINCO (EJIDO NACIONALISTA)	1163555	314345	50
020013752	PARCELA NÚMERO OCHENTA Y SIETE (RANCHO SANDOVAL)	1163526	314347	11
020013750	PARCELA NÚMERO OCHENTA Y UNO (DOS FRESNOS)	1163528	314405	7
020013690	PARCELA NÚMERO OCHO (RAMÍREZ)	1163522	314550	10
020013741	PARCELA NÚMERO SESENTA Y SIETE (LAS PALMAS)	1163615	314404	142
020013742	PARCELA NÚMERO SETENTA (EJIDO NACIONALISTA)	1163516	314435	97
020013749	PARCELA NÚMERO SETENTA Y NUEVE (RANCHO ALEGRE)	1163544	314409	22
020013748	PARCELA NÚMERO SETENTA Y OCHO (EJIDO NACIONALISTA)	1163601	314403	5
020013743	PARCELA NÚMERO SETENTA Y UNO (EJIDO NACIONALISTA)	1163506	314436	24
020013684	PARCELA NÚMERO TRES (SANTA MARÍA)	1163555	314603	2
020013682	PARCELA NÚMERO UNO (EJIDO NACIONALISTA)	1163600	314620	4
020013705	PARCELA NÚMERO VEINTISÉIS (EJIDO NACIONALISTA)	1163530	314514	5
020014189	PARCELA SESENTA Y OCHO (EJIDO NACIONALISTA)	1163545	314423	3
020014930	PLAYA CIBOLA DEL MAR	1164357	315406	11
020012221	PLAYA DORADA [CAMPO]	1163910	314322	34
020013174	PUERTO ESCONDIDO	1164146	314321	34
020012224	PUNTA BANDA (EL RINCÓN DE PUNTA BANDA)	1164001	314301	41
020012223	PUNTA ESTERO	1163740	314141	70
020013143	RANCHO BUENA VISTA (EJIDO NACIONALISTA)	1163429	314116	7
020014944	RANCHO CANTARRANAS	1164402	315704	6
020015031	RANCHO COMPANETLÁN	1163447	314104	34
020014184	RANCHO DÍAZ (EJIDO NACIONALISTA)	1163657	314241	16
020011687	RANCHO DE DIOS	1163612	314341	35
020013942	RANCHO ESPARZA	1163421	314049	4
020012486	RANCHO GARCÍA	1164410	315611	4
020013683	RANCHO HERNÁNDEZ (EJIDO NACIONALISTA)	1163545	314623	12
020015027	RANCHO LIBORIO SILVA	1163631	314305	14
020013764	RANCHO MARTÍNEZ	1163647	314256	2
020014043	RANCHO MONTES (EJIDO NACIONALISTA)	1163516	314406	11
020014919	RANCHO OASIS	1164253	315539	12
020013171	RANCHO PACKARD	1164145	314346	13
020014592	RANCHO SOLORIO	1163622	314316	41
020014913	RANCHO VALVITA	1163529	314625	17
020014182	RANCHO VERDUGO (EJIDO NACIONALISTA)	1163659	314239	2
020010909	RANCHO ZAMORA (PARCELA CUATROCIENTOS VEINTISÉIS)	1163540	314140	19
020014188	SAN FELIPE (EJIDO NACIONALISTA)	1163558	314545	4
020014075	SAN ISIDRO (EJIDO NACIONALISTA)	1163537	314558	9
020014078	SAN JORGE (EJIDO NACIONALISTA)	1163724	314323	4
020011555	SAN MIGUEL	1164352	315448	8
020011812	SAN MIGUEL (CÍBOLAS DE MAR)	1164328	315425	129
020011929	TRES HERMANAS	1164157	314359	2
020011962	VILLARINO [CAMPO VILLARINO] [CAMPAMENTO TURÍSTICO]	1164011	314301	17
TOTAL 151 LOCALIDADES				4,522

**ANEXO 7.2 ÁREAS GEOSTADISTICAS
(AGEB). LOCALIDADES URBANAS DEL
COCOTREN**

AGEB DE LA LOCALIDAD DE TIJUANA	
CLAVE GEOGRAFICA AGEB	POBLACION TOTAL 2010
0200400011312	1,246
0200400011399	2,234
0200400011401	4,746
0200400011420	4,853
0200400011473	4,303
0200400011488	4,648
0200400011562	4,498
0200400011613	2,744
0200400012876	1,626
0200400013681	1,381
0200400013696	2,556
0200400013709	1,706
020040001379A	3,173
0200400013817	3,760
0200400015599	2,504
0200400016281	120
0200400016296	182
0200400016309	2,675
020040001653A	1,958
0200400016544	1,772
0200400016559	572
0200400016563	165
0200400016864	116
020040001735A	213
0200400017364	73
0200400017383	21
0200400017434	783
0200400017449	2,582
020040001767A	213
020040001774A	4
0200400017970	167
TOTAL 31 AGEB TIJUANA	57,594

AGEB DE LA LOCALIDAD DE PLAYAS DE ROSARITO	
CLAVE GEOGRAFICA AGEB	POBLACION TOTAL 2010
0200500010167	698
0200500010171	2,370
0200500010186	3,421
0200500010190	389
0200500010218	607
0200500010237	3,493
0200500010260	532
020050001028A	2,105
0200500010311	2,636
020050001035A	2,611
0200500010379	1,882
0200500010383	821
0200500010400	1,319
0200500010415	830
020050001042A	3,689
0200500010434	1,429
0200500010449	987
0200500010453	958
0200500010468	173
0200500010472	747
0200500010538	59
0200500010970	549
0200500010985	770
020050001099A	960
0200500011004	818
0200500011080	1,863
0200500011095	811
0200500011165	370
TOTAL 28 AGEB ROSARITO	37,897

AGEB DE LA LOCALIDAD PRIMO TAPIA	
CLAVE GEOGRAFICA AGEB	POBLACION TOTAL 2010
0200500890523	792
0200500890966	1,231
0200500891150	-
0200500891108	75
0200500890504	1,267
0200500890491	708
0200500890951	767
0200500890947	81
TOTAL 8 AGEBS PRIMO TAPIA	4,921

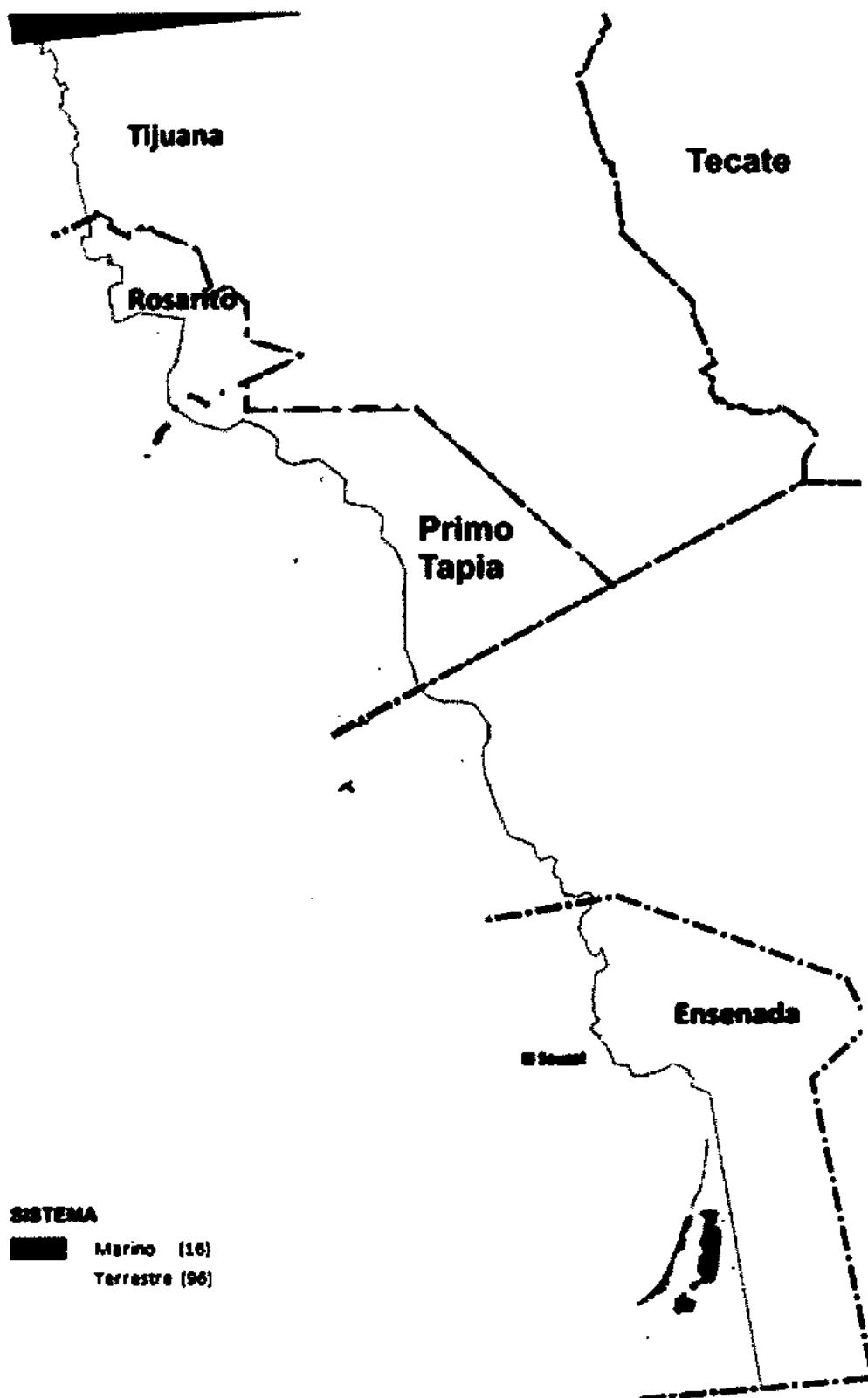
NOTA: En censo INEGI 2010 se encuentran en la localidad de Playas de Rosarito.

AGEB DE LA LOCALIDAD EL SAUZAL	
CLAVE GEOGRAFICA AGEB	POBLACION TOTAL 2010
0200102470308	4,193
0200102477409	1,624
0200102477466	332
0200102477470	343
0200102477485	708
TOTAL 5 AGEBS EL SAUZAL	7,200

NOTA: En censo INEGI 2010 se encuentran en la localidad de Ensenada.

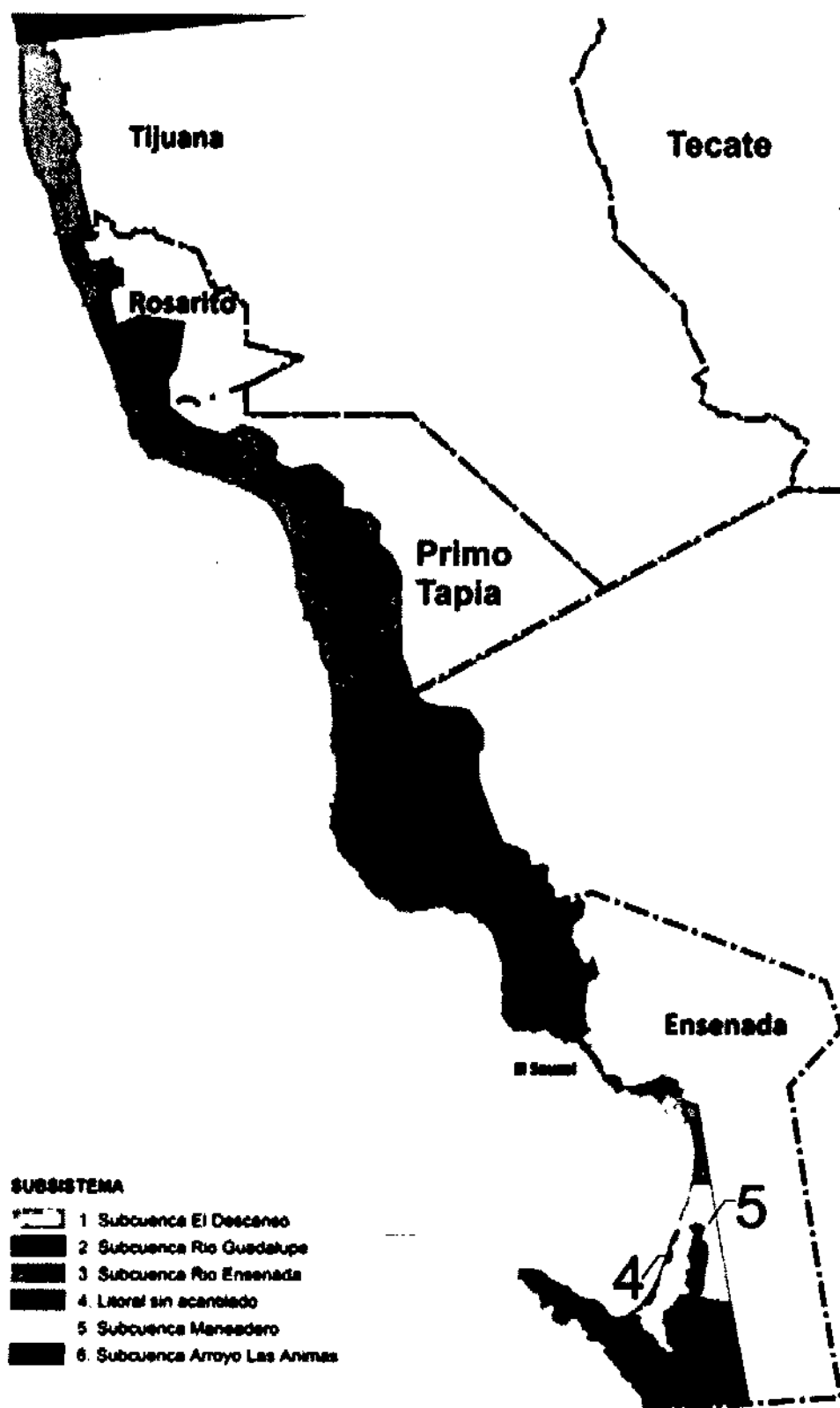
AGEB DE LA LOCALIDAD ENSENADA	
CLAVE GEOGRAFICA AGEB	POBLACION TOTAL 2010
0200100010628	1,650
0200100010647	2,666
0200100010651	386
0200100010717	187
0200100010721	1,079
0200100010825	1,297
020010001083A	1,985
0200100010929	881
0200100011626	4
0200100015991	161
0200100016148	1,131
0200100017625	178
0200100017979	5,628
0200100017998	1,436
0200100018036	393
0200100018040	722
0200100018055	916
020010001806A	1,947
0200100018074	3,837
0200100019763	1,271
0200100019778	617
TOTAL 21 AGEB ENSENADA	28,372

ANEXO 7.3 MAPAS DESCRIPTIVOS



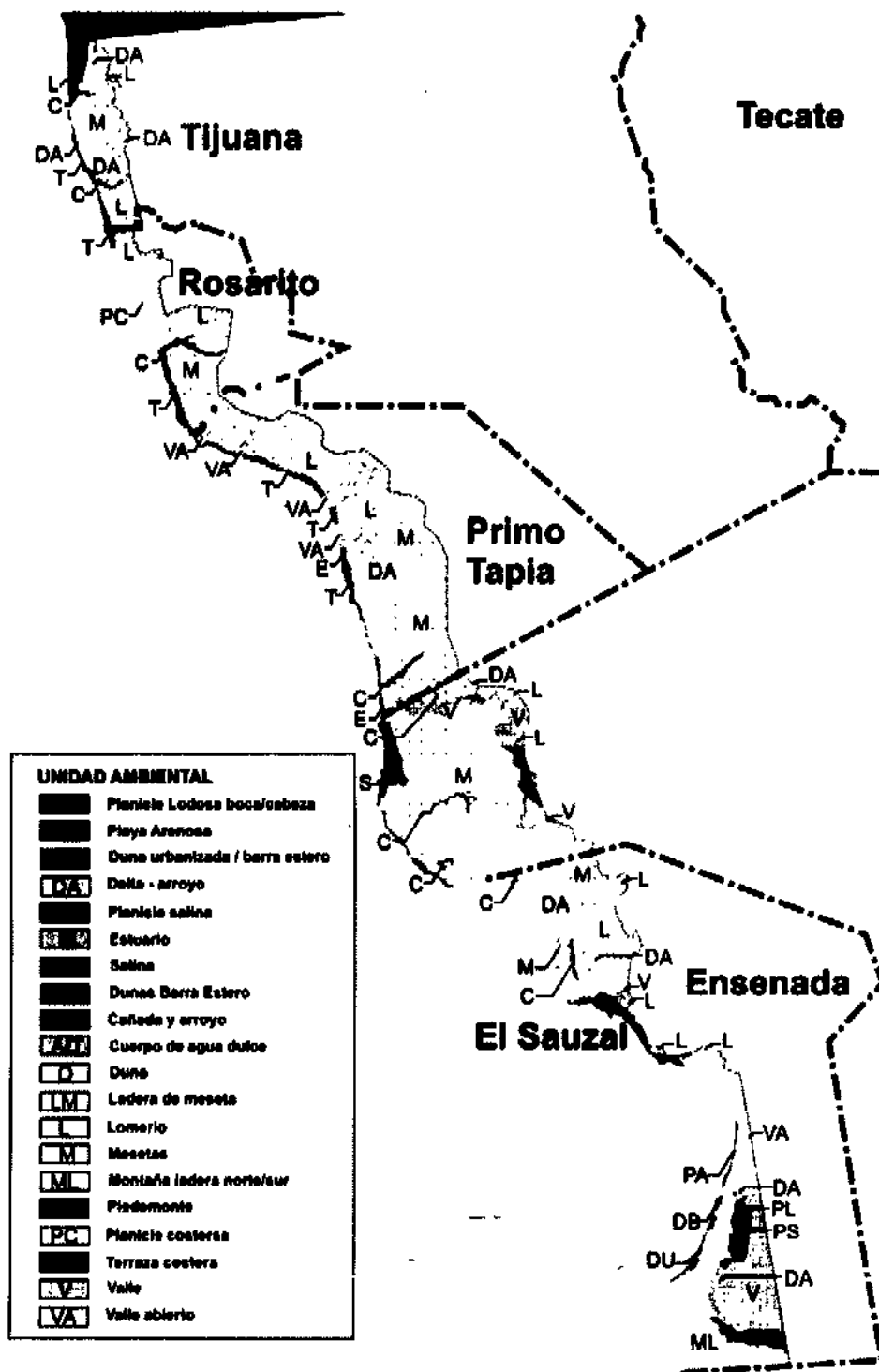
Tercer Nivel Jerárquico (Sistema) de la Regionalización Ecológica.

Los niveles jerárquicos 1 y 2 corresponden a Zona Ecológica y Provincia Ecológica.

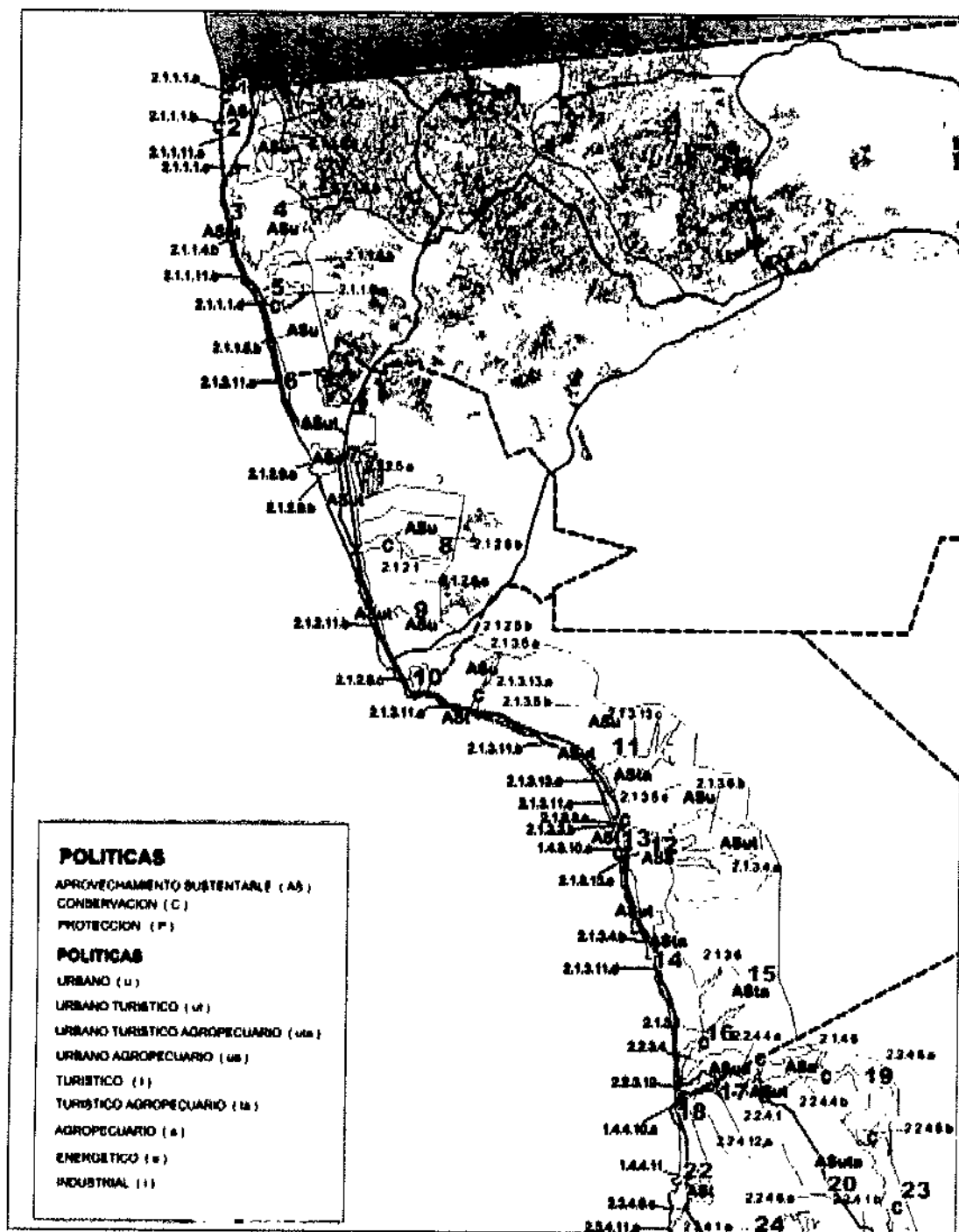


Cuarto Nivel Jerárquico (Subsistema) de la Regionalización Ecológica, correspondiente a las Subcuencas.

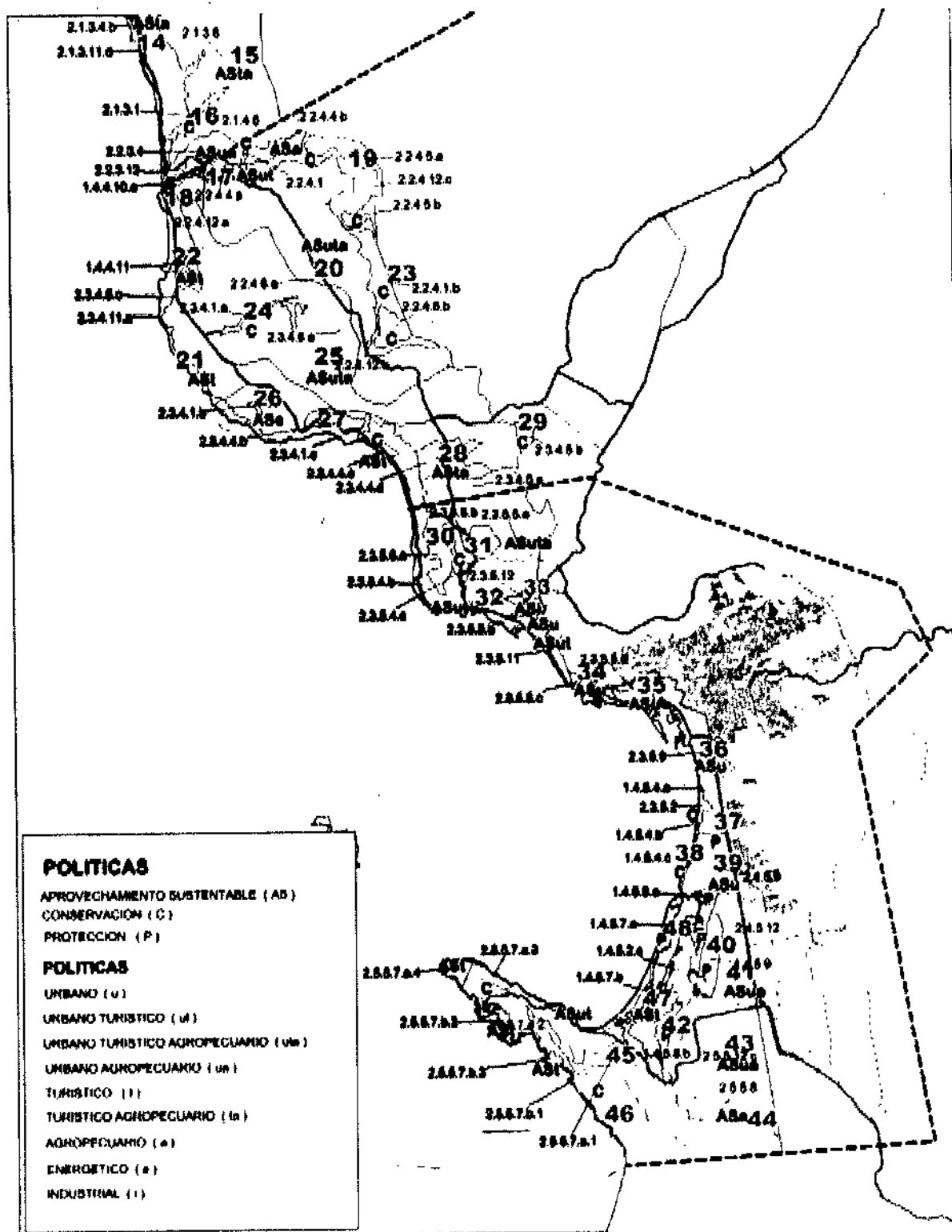




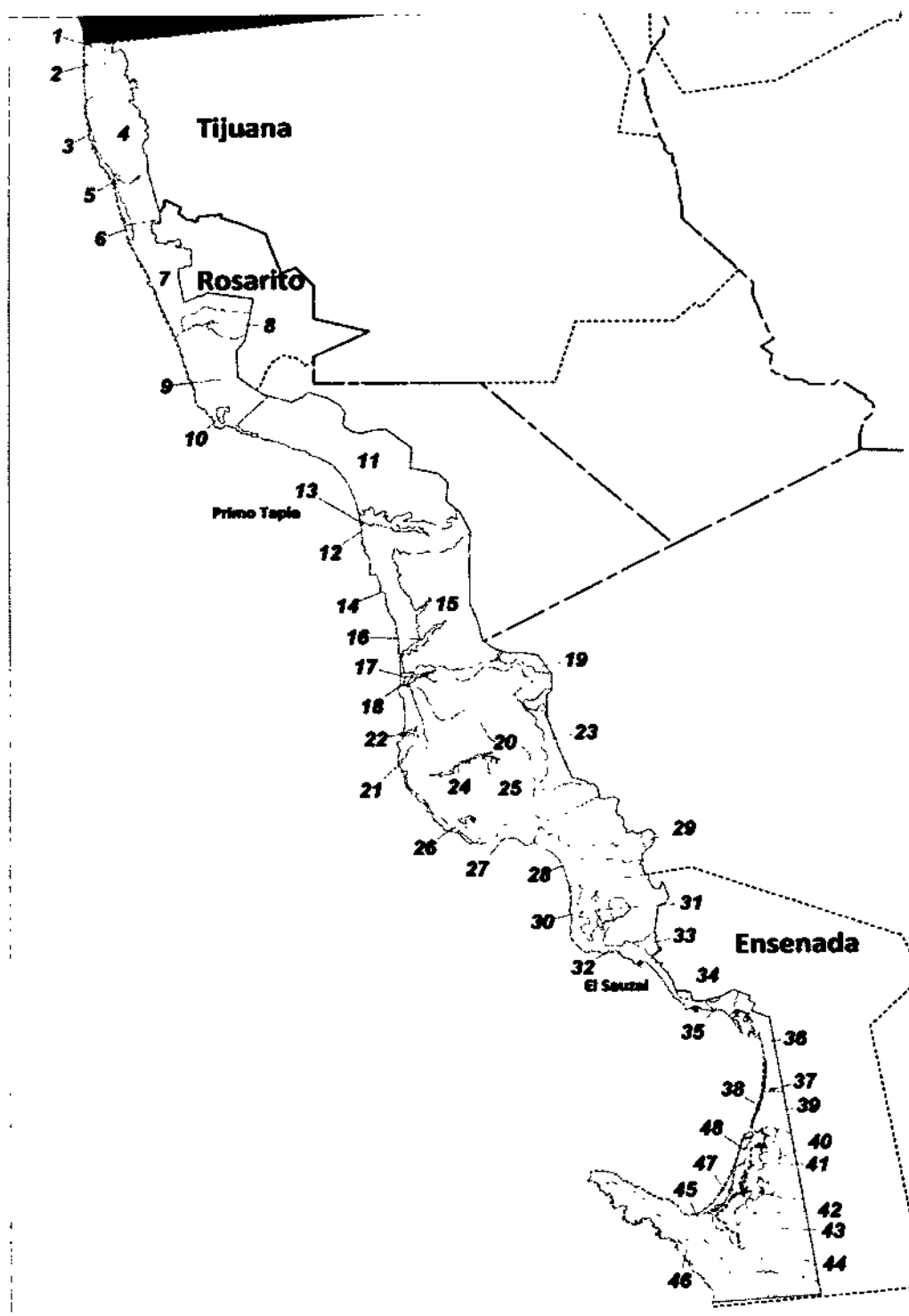
Sexto Nivel (Unidad Ambiental) de la Regionalización Ecológica



Unidades de Gestión Territorial -1



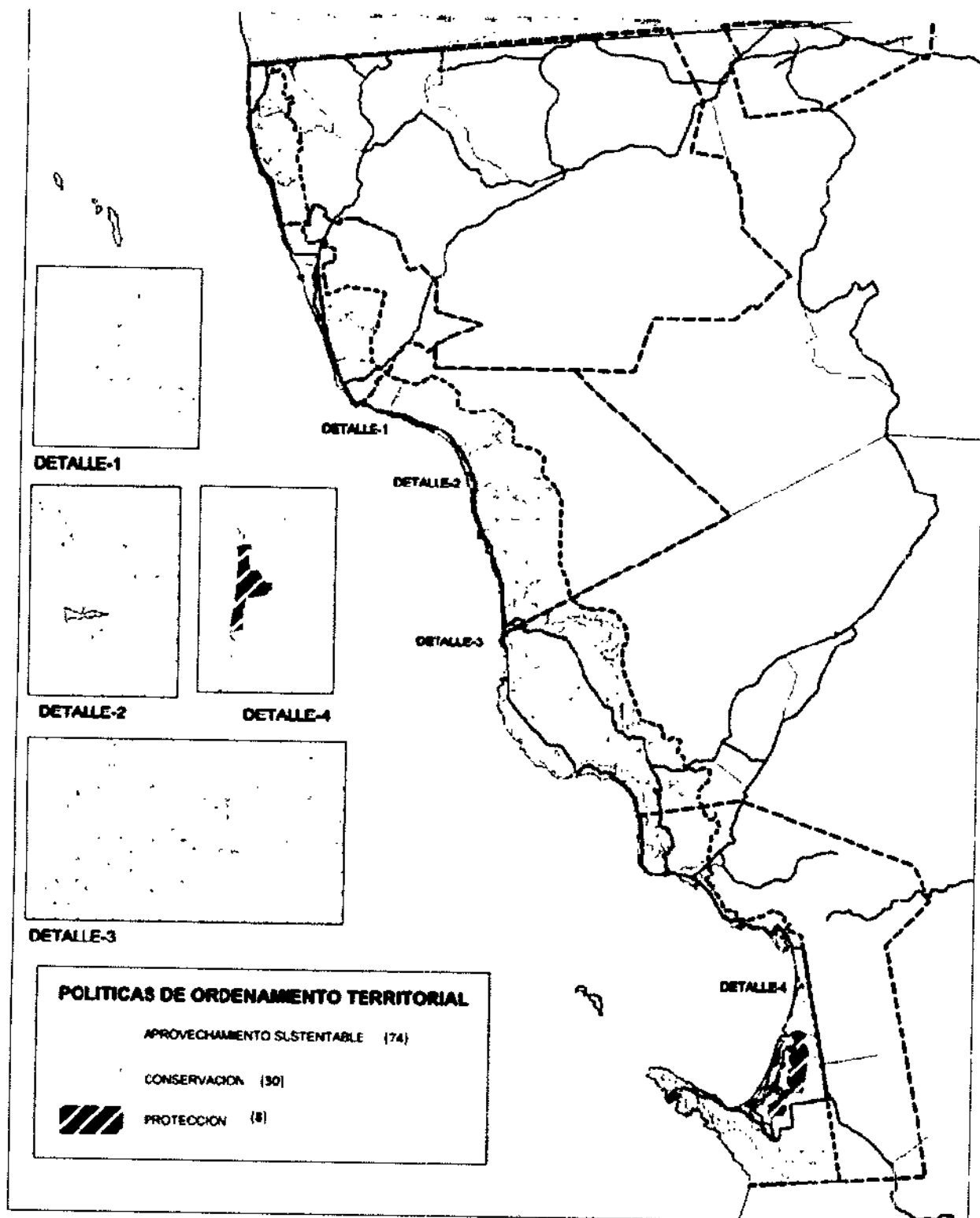
Unidades de Gestión Territorial -2



Unidades de Gestión Territorial



Políticas de Ordenamiento Territorial



Políticas de Ordenamiento Territorial

Comisión Coordinadora de Desarrollo Urbano del Estado

ING. MANUEL GUEVARA MORALES
Secretario de Infraestructura y Desarrollo Urbano

ARQ. GERMAN JESUS LIZOLA MARQUEZ
Subsecretario de Infraestructura y Desarrollo Urbano

LIC. ANTONIO VALLADOLID RODRIGUEZ
Secretario de Planeación y Finanzas del Estado

ARQ. CARLOS B. GRAIZBORD ED
Secretario de Protección al Ambiente del Estado

DR. JORGE ENRIQUE ASTIAZARAN ORCI
Presidente Municipal de Tijuana

LIC. SILVANO ABARCA MACKLIS
Presidente Municipal de Playas de Rosarito

MTRO. GILBERTO ANTONIO HIRATA CHICO
Presidente Municipal de Ensenada

MTRA. FERNANDA ELVIRA VILAFRANCA AGUIRRE
Delegado de SEDATU en Baja California

C. P. RAUL LOPEZ MORENO
Director General de la Junta de Urbanización del Estado

LIC. CESAR ALEJANDRO MONRAZ SUSTAITA
Director General del INDIVI

C. P. ARTURO ALVARADO GONZALEZ
Director General de la CESPE

LIC. ALFONSO ALVAREZ JUAN
Director General de la CESPT

ING. ENRIQUE RUELAS LOPEZ
Director General de la Comisión Estatal del Agua

C. P. JORGE MANUEL LABASTIDA BONIFANT
Presidente del Consejo de Urbanización Municipal de Ensenada

ING. ARNOLDO OLIVARRIA GONZALEZ
Director de Obras y Servicios Públicos de Playas de Rosarito

ARQ. NORMAN BORQUEZ DOMINGUEZ
Dirección de Obras e Infraestructura Urbana de Tijuana, B. C.

Créditos Técnicos

ING. ARQ. CARLOS LOPEZ RODRIGUEZ

Director de Ordenamiento Territorial

ARQ. JOSE GUADALUPE RODRIGUEZ RESENDIZ
Jefe del Departamento de Planeación Urbana y Regional

ING. DELIA MORENO AYALA
Jefe del Departamento de Información Geográfica

ARQ. CARLOS ARREOLA RIZO
Coordinador Técnico

PERSONAL TECNICO

ARQ. ALMA GABRIELA OSUNA SALGADO

ARQ. MA. JAQUELINE VICENTE ALVAREZ

ARQ. ANAHI ESTRADA TORRES

ARQ. ROSA NINFA ORNELAS GALINDO

ARQ. VICTOR HUGO RANGEL RAMIREZ

ARQ. PAULINA COLUMBA SALCIDO MURILLO

ING. NATALIO HERNANDEZ YAÑEZ

LIC. KARLO OMAR LIMON GONZALEZ

SR. SALVADOR MORA GUZMAN

ARQ. ARMANDO ACEVES VARGAS

ING. MA. DE LOURDES ALVAREZ HERNANDEZ

LIC. GUILLERMO ESCARCEGA BASTIDAS

ARQ. JOSE LUIS LOPEZ VELAZQUEZ

ING. JOSE GPE. QUIÑONEZ RODRIGUEZ

C. BLANCA LETICIA RODRIGUEZ QUINTERO

ING. JOSE JUAN VITAL ZAMORA

LIC. JAVIER MONTOYA CABRERA

C. JOSE LUIS LIZARRAGA LARA

C. ARTURO OJEDA GOMEZ

CONVENIO DE COORDINACIÓN PARA LA EJECUCIÓN DEL "PROGRAMA REGIONAL DE DESARROLLO URBANO, TURÍSTICO Y ECOLÓGICO DEL CORREDOR COSTERO TIJUANA-ROSARITO-ENSENADA", UBICADO EN LOS MUNICIPIOS DE TIJUANA, PLAYAS DE ROSARITO Y ENSENADA, BAJA CALIFORNIA, QUE CELEBRAN POR UNA PARTE EL PODER EJECUTIVO DEL GOBIERNO DEL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA, AL QUE EN LO SUCESIVO SE LE DENOMINARÁ "EL EJECUTIVO", REPRESENTADO POR FRANCISCO ARTURO VEGA DE LAMADRID, GOBERNADOR DEL ESTADO, ASISTIDO POR FRANCISCO RUEDA GÓMEZ, SECRETARIO GENERAL DE GOBIERNO, CON LA COMPARECENCIA DE MANUEL GUEVARA MORALES, SECRETARIO DE INFRAESTRUCTURA Y DESARROLLO URBANO Y, POR OTRA PARTE LOS MUNICIPIOS DE TIJUANA, PLAYAS DE ROSARITO Y ENSENADA, BAJA CALIFORNIA, A QUIENES SE LES DENOMINARÁ "LOS AYUNTAMIENTOS", REPRESENTADOS POR SUS PRESIDENTES MUNICIPALES, JORGE ENRIQUE ASTIAZARÁN ORCÍ, SILVANO ABARCA MACKLIS Y GILBERTO ANTONIO HIRATA CHICO, RESPECTIVAMENTE, ASISTIDOS POR LOS RESPECTIVOS SECRETARIOS DEL AYUNTAMIENTO, BERNARDO PADILLA MUÑOZ, LUIS FERNANDO SERRANO GARCÍA Y JESÚS JAIME GONZÁLEZ AGUNDEZ; A QUIENES ACTUANDO DE MANERA CONJUNTA SE LES DENOMINARÁ COMO "LAS PARTES" AL TENOR DE LOS SIGUIENTES ANTECEDENTES, DECLARACIONES Y CLÁUSULAS:

ANTECEDENTES

I.- Que el Plan Estatal de Desarrollo 2014-2019, establece como objetivo general en el Eje 5, Infraestructura para la Competitividad y el Desarrollo, dotar al Estado de infraestructura para un desarrollo competitivo, eficientando los servicios de agua potable y saneamiento en los cinco municipios, disponiendo de suelo, vivienda y equipamiento de calidad que permitan desarrollar el potencial y la formación integral de su población, bajo un marco participativo y sustentable. Asimismo busca fortalecer el Sistema de Administración Urbano Territorial observando las nuevas políticas y estrategias federales del ordenamiento territorial agrupando y coordinando los aspectos relativos al suelo, desde la planeación territorial urbana, los sistemas de información Geoestadística, el financiamiento, la normatividad y los riesgos ambientales.


Para ello trabaja en la actualización de los planes y programas de desarrollo urbano acordes a las nuevas políticas y estrategias federales y de ordenamiento territorial; la actualización de los planes y programas de desarrollo urbano observando las nuevas políticas y estrategias federales del ordenamiento territorial de la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano.

II.- Que conforme a las atribuciones derivadas de los artículos 15 y 16 de la Ley General de Asentamientos Humanos y artículo 10, fracción IV y XIII, de la Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Baja California, es facultad del Ejecutivo Estatal elaborar, aprobar, publicar, ejecutar, controlar, evaluar y revisar los programas regionales de desarrollo urbano, con la concurrencia de los ayuntamientos involucrados, debiendo establecer una coordinación con dichos ayuntamientos, para su ejecución.

III.- Que en este respecto y con la participación de "LOS AYUNTAMIENTOS", se elaboró la actualización del "Programa Regional de Desarrollo Urbano, Turístico y Ecológico del Corredor Costero Tijuana-Rosarito-Ensenada", que comprenden los Municipios de Tijuana, Playas de Rosarito y Ensenada en la entidad, documento que fue sometido a la consulta pública a través del Comité de Planeación para el Desarrollo del Estado (COPLADE), el día 11 de agosto del 2014, según se desprende de los acuerdos contenidos en el acta del COPLADE; así como la aprobación por parte de la Comisión Coordinadora de desarrollo urbano del 11 de noviembre del año 2014.

IV.- Que conforme al artículo 43 de la Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Baja California el

Programa Regional de Desarrollo Urbano, Turístico y Ecológico del Corredor Costero Tijuana-



Rosarito-Ensenada" fue puesto a consideración de **"LOS AYUNTAMIENTOS"** para que expresaran sus opiniones en la consulta pública realizada por el Comité de Planeación para el Desarrollo del Estado, según consta en la convocatoria del día 11 de agosto del año 2014 y oficio de fecha 1 de septiembre del año 2014, y una vez recibidas las observaciones de **"LOS AYUNTAMIENTOS"** y ajustado el proyecto del Programa a las mismas, fue sometido al dictamen técnico de la Comisión Coordinadora de Desarrollo Urbano, el cual dictaminó en forma favorable, y a efecto de dar cumplimiento al artículo mencionado, es indispensable el concertar un Convenio de Coordinación entre **"LAS PARTES"** involucradas, para los efectos de sentar las bases de operación del programa regional.

V.- Que en fecha 16 de noviembre del 2001 se publicó en el Periódico Oficial de Baja California el Convenio de Coordinación para la ejecución del "Programa Regional de Desarrollo Urbano, Turístico y Ecológico del Corredor Costero Tijuana-Rosarito-Ensenada", con el objeto de ejecutar y operar de manera coordinada el referido programa, instrumento que requiere actualizarse a efecto de revitalizar las bases de cooperación entre **"LAS PARTES"**.

DECLARACIONES

I.- DECLARA "EL EJECUTIVO":

I.1.- Que de acuerdo a lo dispuesto en los artículos 40, 42 fracción I y 43 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 1 y 4 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Baja California, el Estado de Baja California es una entidad libre y soberana que forma parte integrante de la Federación.

I.2.- Que el ejercicio del Poder Ejecutivo se deposita en el Gobernador del Estado de Baja California, quien está facultado para proveer en la esfera administrativa todo lo que estime conveniente para el más exacto y eficaz cumplimiento de sus atribuciones, así como para conducir la planeación estatal de desarrollo, pudiendo convenir para la realización de cualquier propósito en beneficio colectivo; por lo que de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 40 y 49 fracciones XXVI de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Baja California, 2, 3, 6 y 7 de la Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de Baja California y 10 fracción IV, de la Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Baja California, su titular cuenta con las facultades necesarias para celebrar el presente Convenio.

I.3.- Que de acuerdo con los artículos 17, segundo párrafo, 19 fracción XXIV, de la Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de Baja California, la Secretaría General de Gobierno es la dependencia de la administración pública centralizada a la que le corresponde asistir jurídicamente al Poder Ejecutivo en todos los negocios en que intervenga como parte, que afecten su patrimonio o tenga interés jurídico.

En representación de la Secretaría General de Gobierno comparece su titular y el ejercicio de sus funciones es con base en lo precisado en los artículos 5 y 6 fracción XXVII, de su Reglamento Interno.

I.4.- Que de acuerdo con los artículos 17 fracción V, 27 fracciones I y XVI de la Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de Baja California, 12, fracción II de la Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Baja California, la Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano, es la dependencia de la administración pública centralizada a la que le corresponde coordinar la ejecución de los programas referentes a los asentamientos humanos, urbanismo, vivienda y obras públicas, de acuerdo con los objetivos y metas que establezcan el Plan Estatal de Desarrollo y el Gobernador del Estado, así como elaborar en los términos de la Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Baja California con la participación de los ayuntamientos, los Programas Regionales de Desarrollo Urbano para someterlos al dictamen de la Comisión Coordinadora de Desarrollo Urbano del Estado.

En representación de la Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano del Estado comparece su titular y el ejercicio de sus funciones es con base en lo dispuesto en los artículos 8 y 10 fracciones I, IX y XXVI, de su Reglamento Interno.

I.5.- Que conforme a los artículos 5 de la Ley Orgánica de la Administración Pública para el Estado de Baja California; 11, y 64 primer párrafo, de la Ley de Planeación para el Estado de Baja California, y 4º y 5º de la Ley de Presupuesto y Ejercicio del Gasto Público del Estado de Baja California, las dependencias y entidades de la administración pública estatal, deben planear y conducir su programación, presupuestación y ejercicio del gasto público estatal, con sujeción a los objetivos, estrategias y prioridades del Plan Estatal de Desarrollo aprobado y los programas que de éste deriven, así como a los que fije el Gobernador del Estado.

I.6.- Que según lo establecido en el artículo 65 de la Ley de Planeación para el Estado de Baja California, el Ejecutivo Estatal podrá celebrar convenios de coordinación con los municipios para coadyuvar, en el ámbito de sus respectivas jurisdicciones, a la consecución de sus objetivos de la planeación estatal; y para que las acciones a realizarse por el Estado y los municipios se planeen e instrumenten de manera conjunta.

I.7.- Que para efectos legales correspondientes del presente Instrumento, señala como domicilio el ubicado en Calzada Independencia número 994, Edificio del Poder Ejecutivo, Tercer Piso, del Centro Cívico y Comercial Mexicali, de la ciudad de Mexicali, Baja California, código postal 21000.

II.- DECLARAN "LOS AYUNTAMIENTOS":

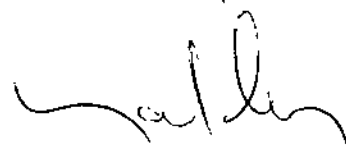
II.1.- Que son entidades de derecho público, con personalidad jurídica y patrimonio propios, como lo dispone el artículo 115 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y el numeral 76 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Baja California. Tienen plena capacidad jurídica para adquirir, poseer, permutar o enajenar toda clase de bienes, así como para celebrar contratos, obligarse, ejecutar obras, establecer y explotar servicios públicos de naturaleza municipal y realizar todos los actos y ejercer todas las acciones previstas en las leyes, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 6 de la Ley del Régimen Municipal para el Estado de Baja California.

II.2.- Que por el Municipio de Tijuana, comparece Jorge Enrique Astiazarán Orcí, como representante legal del municipio de Tijuana, Baja California y órgano ejecutivo del Ayuntamiento de Tijuana, Baja California, en los términos del Artículo 7 Fracción IV de la Ley del Régimen Municipal para el Estado de Baja California y el Artículo 16 Fracción V del Reglamento de la Administración Pública del Ayuntamiento de Tijuana, Baja, California y cuenta con las facultades para la celebración del presente Convenio de Coordinación.

Que Bernardo Padilla Muñoz, Secretario de Gobierno Municipal del Ayuntamiento de Tijuana, Baja California, cuenta con las facultades para la celebración del presente Convenio de Coordinación, en términos de lo previsto en los artículos 1, 6 fracción II, 7, 8 y 17 fracciones I y XXVI, del Reglamento de la Administración Pública Municipal del Ayuntamiento de Tijuana, Baja California.

Que para los fines y efectos legales del presente instrumento, señala como domicilio el ubicado en Avenida Independencia No. 1350, Zona Río, C.P. 22320, Tijuana, Baja California.

II.3.- Que por el Municipio de Playas de Rosarito, comparece Silvano Abarca Macklis, Presidente Municipal de Playas de Rosarito, Baja California, quien cuenta con las facultades para la celebración



del presente Convenio de Coordinación, en términos de lo previsto en los artículos 115 fracciones I y III de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, 83 fracciones I, VIII y XII de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Baja California, 3, 6, 7 Ley del Régimen Municipal para el Estado de Baja California, 1, 3, 6, 17, del Reglamento Interior de la Administración Pública Municipal para el Municipio de Playas de Rosarito, Baja California.

Que Luis Fernando Serrano García, Secretario General del Ayuntamiento de Playas de Rosarito, Baja California, cuenta con las facultades para la celebración del presente Convenio de Coordinación, en términos de lo previsto en los artículos 1, 7, 23 fracción I, 30 fracciones I y XXI del Reglamento Interior de la Administración Pública Municipal para el Municipio de Playas de Rosarito, Baja California.

Que para los fines y efectos legales del presente instrumento, señala como domicilio el ubicado en Casa Municipal, segundo piso, Calle José Haroz, Aguilar No. 2000, Int. 203, Fracc. Villa Turística, C.P. 22710, Playas de Rosarito, Baja California.

II.4.- Que por el Municipio de Ensenada, comparece Gilberto Antonio Hirata Chico, Presidente Municipal de Ensenada, Baja California, quien cuenta con las facultades para la celebración del presente Convenio de Coordinación, en términos de lo previsto en los artículos 115 fracciones I y III de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, 83 fracciones I, VIII y XII de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Baja California, 3, 6, 7 Ley del Régimen Municipal para el Estado de Baja California, 1, 3, 6, 21 y 22 del Reglamento Interior de la Administración Pública Municipal para el Municipio de Ensenada, Baja California.

Que Jesús Jaime González Agundez, Secretario General del Ayuntamiento de Ensenada, Baja California, cuenta con las facultades para la celebración del presente Convenio de Coordinación, en términos de lo previsto en los artículos 32 inciso a) fracción II, y 45 fracciones I, V y XXI del Reglamento Interior de la Administración Pública Municipal para el Municipio de Ensenada, Baja California.

Que para los fines y efectos legales del presente instrumento, señala como domicilio el ubicado en Palacio Municipal, Transpeninsular 6500, Ex Ejido Chapultepec; C.P. 22870, Ensenada, Baja California.

II.5.- Que participaron activamente durante el proceso de elaboración y consulta del "**Programa Regional de Desarrollo Urbano, Turístico y Ecológico del Corredor Costero Tijuana-Rosarito-Ensenada**", definiendo de manera conjunta con "**EL EJECUTIVO**" la zonificación primaria de los usos del suelo, de acuerdo a los potenciales socioeconómicos y naturales, obteniendo el consenso de la comunidad y los propietarios de los predios en que se realizará el Programa Regional.

II.6.- Que cuentan con la infraestructura operativa necesaria para dar cumplimiento a las atribuciones legales que por virtud del presente Convenio resulta indispensable ejercer dentro de sus respectivas jurisdicciones, queda el "**Programa Regional de Desarrollo Urbano, Turístico y Ecológico del Corredor Costero Tijuana-Rosarito-Ensenada**" integrado al proceso operativo de planeación municipal, como parte integrante del mismo.

III.- DECLARAN "LAS PARTES":

Que se reconocen mutuamente la personalidad con la que comparecen, contando con facultades suficientes para obligarse en los términos del presente instrumento, las cuales a la fecha de la suscripción no les han sido revocadas, limitadas o modificadas en forma alguna, por lo que es su voluntad concertar a través del presente Convenio, sujetándose a las siguientes:



CLÁUSULAS

PRIMERA.-"EL EJECUTIVO" y "LOS AYUNTAMIENTOS", convienen en **ejecutar y operar** de manera coordinada el **"Programa Regional de Desarrollo Urbano, Turístico y Ecológico del Corredor Costero Tijuana-Rosarito-Ensenada"**, que en lo sucesivo y para los efectos de este instrumento se denominará **"PROGRAMA DEL CORREDOR COSTERO TIJUANA-ROSARITO-ENSENADA"**.

SEGUNDA.-"EL EJECUTIVO" y "LOS AYUNTAMIENTOS", convienen en aplicar, a través de las dependencias competentes, el **"PROGRAMA DEL CORREDOR COSTERO TIJUANA-ROSARITO-ENSENADA"**, dentro de los límites aprobados.

TERCERA.-"LAS PARTES" se comprometen a promover la elaboración de los instrumentos administrativos, jurídicos, financieros, de difusión y participación de la comunidad, previstos en el **"PROGRAMA DEL CORREDOR COSTERO TIJUANA-ROSARITO-ENSENADA"**, a través de un Comité Técnico.

CUARTA.-"EL EJECUTIVO" y "LOS AYUNTAMIENTOS", convienen en apoyar la Integración de un Comité Técnico con las siguientes dependencias:


- Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano del Estado.
- Secretaría de Planeación y Finanzas.
- Secretaría de Protección al Ambiente del Estado.
- Secretaría de Desarrollo Económico.
- Secretaría de Turismo del Estado.
- Secretaría General de Gobierno por conducto de la Dirección de Protección Civil.
- Los Presidentes Municipales del Municipio de Tijuana, Municipio de Playas de Rosarito y Municipio de Ensenada.

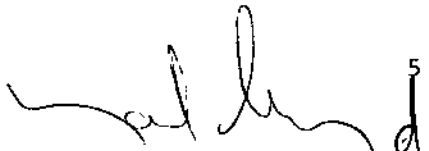
El Comité Técnico podrá reunirse a solicitud de **"LOS AYUNTAMIENTOS"** y/o **"EL EJECUTIVO"** para tratar asuntos relacionados al **"PROGRAMA DEL CORREDOR COSTERO TIJUANA-ROSARITO-ENSENADA"**.

Será Presidente del Comité, el Secretario de Infraestructura y Desarrollo Urbano del Estado. Las sesiones se efectuarán por lo menos cuatro veces al año, requerirán la presencia mínima del cincuenta por ciento más uno de sus integrantes, y los acuerdos se tomarán por mayoría de votos presentes, correspondiendo al presidente el voto de calidad en caso de empate. En ausencia del Presidente, asumirá sus funciones el Subsecretario de Infraestructura y Desarrollo Urbano del Estado.

El titular de la Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano será el representante legal del Comité. El Secretario Ejecutivo del Comité Técnico, quien será designado por el Secretario de Infraestructura y Desarrollo Urbano, formulará la convocatoria para las sesiones. Los Presidentes Municipales de los Municipios correspondientes, ocurrirán a las sesiones personalmente o por conducto del servidor público responsable del desarrollo urbano en su Municipio.

QUINTA.- El Comité Técnico del **"PROGRAMA DEL CORREDOR COSTERO TIJUANA-ROSARITO-ENSENADA"** tendrá las siguientes facultades y obligaciones:

-  **A)** Implementar políticas y criterios de aplicación, para la ejecución de los proyectos de desarrollo que sean contemplados por el sector público y privado que impacten al Corredor Costero Tijuana-



Rosarito-Ensenada, emitiendo las opiniones técnicas a los que se ajustarán dichos proyectos, conforme al **"PROGRAMA DEL CORREDOR COSTERO TIJUANA-ROSARITO-ENSENADA"**.

- B) Mantener la operatividad del **"PROGRAMA DEL CORREDOR COSTERO TIJUANA-ROSARITO-ENSENADA"**, mediante la difusión, actualización de la información pertinente al desarrollo urbano del área de influencia, así como los diferentes programas de fomento a la inversión turística que sean implementados por los tres niveles de gobierno.
- C) Actuar como instancia de conciliación y decisión de las controversias que respecto de la aplicación del **"PROGRAMA DEL CORREDOR COSTERO TIJUANA-ROSARITO-ENSENADA"**, formulen **"EL EJECUTIVO"** y **"LOS AYUNTAMIENTOS"**.
- D) Reunirse a solicitud de **"LOS AYUNTAMIENTOS"** y/o **"EL EJECUTIVO"** para tratar asuntos relacionados al **"PROGRAMA DEL CORREDOR COSTERO TIJUANA-ROSARITO-ENSENADA"**.

SEXTA.- "LOS AYUNTAMIENTOS" de acuerdo con los límites territoriales establecidos por el Congreso del Estado, y de conformidad con lo previsto en la Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Baja California, analizarán las solicitudes que formulen los sectores públicos y privados y expedirán las constancias para el uso de suelo y autorizaciones de acciones de urbanización conforme al **"PROGRAMA DEL CORREDOR COSTERO TIJUANA-ROSARITO-ENSENADA"**, y de los Programas Parciales que de él se deriven.

SÉPTIMA.- Para la interpretación y resolución de las controversias que se llegaran a presentar con motivo de la aplicación del **"PROGRAMA DEL CORREDOR COSTERO TIJUANA-ROSARITO-ENSENADA"**, **"LAS PARTES"** acuerdan someterse a las decisiones que emita el Comité Técnico.

OCTAVA.- El presente Convenio surtirá sus efectos a partir de su suscripción y permanecerá vigente en forma indefinida. Conforme a lo establecido en el artículo 44 de la Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Baja California, deberá publicarse en el Periódico Oficial del Estado de Baja California.


Asimismo, dicho instrumento jurídico podrá ser revisado, adicionado o modificado por **"LAS PARTES"**, de común acuerdo, siempre y cuando no se contravengan las disposiciones aplicables.

NOVENA.- "LAS PARTES" acuerdan dejar sin efectos el Convenio de Coordinación celebrado el 14 de septiembre del 2001 y publicado en el Periódico Oficial del Estado el 16 de noviembre del 2001, no obstante los procedimientos y trámites que al amparo del mismo se encuentren en trámite, continuaran substanciándose conforme al mismo, hasta su total conclusión.

Leído que fue el presente documento, **"LAS PARTES"** lo suscriben en cinco ejemplares, en la ciudad de Tijuana, Baja California, a los veinticuatro días del mes de noviembre de dos mil catorce.

POR **"EL EJECUTIVO"**


FRANCISCO ARTURO VEGA DE LAMADRID
GOBERNADOR DEL ESTADO



FRANCISCO RUEDA GOMEZ
SECRETARIO GENERAL DE GOBIERNO



MANUEL GUEVARA MORALES
SECRETARIO DE INFRAESTRUCTURA
Y DESARROLLO URBANO

POR "LOS AYUNTAMIENTOS"

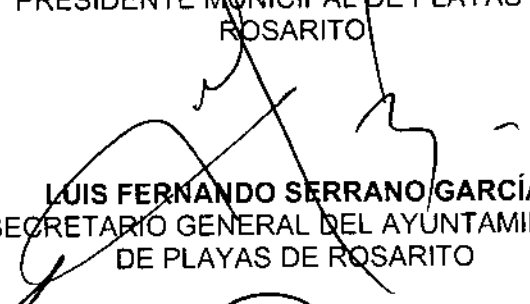


JORGE ENRIQUE ASTIAZARN ORCÍ
PRESIDENTE MUNICIPAL DE TIJUANA



SILVANO ABARCA MACKLIS
PRESIDENTE MUNICIPAL DE PLAYAS DE
ROSARITO

BERNARDO PADILLA MUÑOZ
SECRETARIO DE GOBIERNO DEL
AYUNTAMIENTO DE TIJUANA



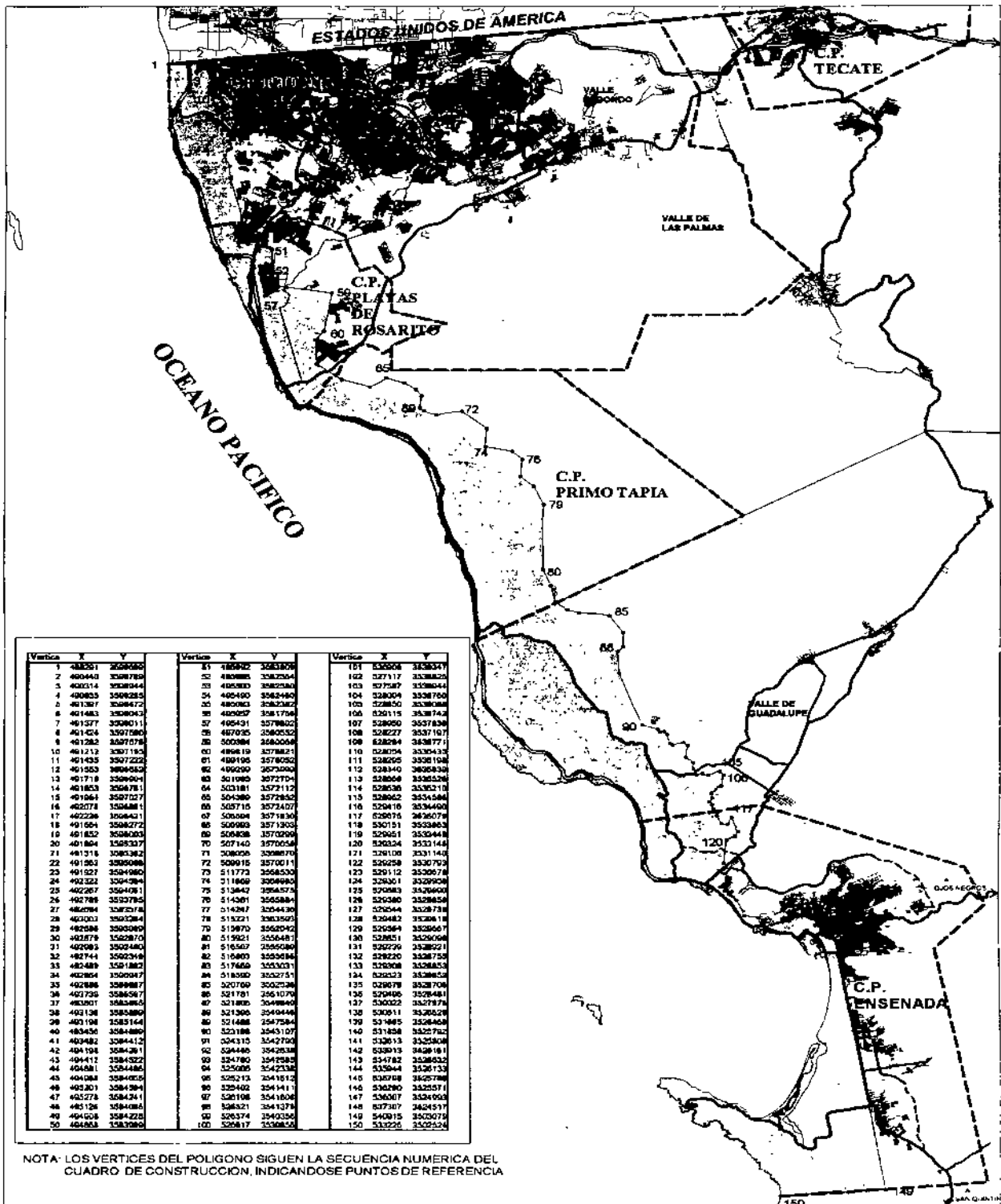
LUIS FERNANDO SERRANO GARCÍA
SECRETARIO GENERAL DEL AYUNTAMIENTO
DE PLAYAS DE ROSARITO



GILBERTO ANTONIO HIRATA CHICO
PRESIDENTE MUNICIPAL DE ENSENADA



JESÚS JAIME GONZÁLEZ AGUNDEZ
SECRETARIO GENERAL DEL AYUNTAMIENTO DE
ENSENADA



Vertice	X	Y	Vertice	X	Y	Vertice	X	Y
1	483561	3508550	81	485942	3508506	151	530254	3525517
2	480440	3508789	82	486088	3508504	152	527117	3528820
3	480314	3508944	83	485830	3508500	153	527587	3528820
4	480833	3508923	84	485400	3508480	154	528304	3528760
5	481387	3508972	85	485083	3508382	155	528850	3528848
6	481483	3508943	86	485057	3508378	156	529115	3528742
7	481377	3508911	87	485431	3508302	157	528950	3528738
8	481424	3507580	88	487035	3508532	158	528227	3527107
9	481282	3507578	89	500384	3508504	159	528284	3528771
10	481212	3507193	90	486819	3508821	160	528054	3528432
11	481435	3507222	91	489195	3508052	161	528255	3528108
12	481553	3508052	92	489290	3507900	162	528140	3528338
13	481718	3508001	93	501080	3507704	163	528058	3528528
14	481853	3508781	94	503181	3507112	164	528036	3528218
15	481961	3507127	95	504380	3507852	165	528042	3528588
16	482078	3508481	96	507115	3507407	166	528416	3528400
17	482228	3508421	97	508504	3507130	167	528075	3528078
18	481504	3508272	98	509983	3507130	168	530151	3528862
19	481852	3508303	99	508828	3507000	169	529451	3528448
20	481804	3508337	100	507140	3507058	170	529324	3528148
21	481316	3508382	101	508026	3508870	171	528100	3528140
22	481363	3508088	102	509015	3507011	172	528258	3528702
23	481527	3508080	103	511772	3508552	173	528112	3528078
24	482322	3508286	104	511869	3508880	174	528301	3528008
25	482267	3508081	105	513842	3508573	175	528083	3528600
26	482788	3528785	106	514301	3508584	176	528380	3528858
27	482694	3528718	107	514287	3508580	177	528244	3528738
28	483003	3508284	108	515321	3508350	178	528482	3528618
29	482586	3508080	109	515870	3508242	179	528584	3528667
30	482878	3508270	110	515921	3508481	180	528651	3528668
31	482883	3508480	111	516567	3508580	181	528220	3528521
32	482744	3508248	112	516803	3508584	182	528220	3528750
33	482489	3508182	113	517668	3508303	183	528308	3528853
34	482884	3508087	114	518300	3508273	184	528323	3528862
35	482886	3508087	115	520700	3508238	185	528678	3528708
36	482736	3508587	116	521781	3508107	186	529486	3528481
37	483001	3508485	117	521886	3508880	187	530022	3528778
38	483136	3508880	118	521200	3508448	188	530811	3528528
39	483198	3508164	119	521488	3508584	189	531485	3528608
40	483430	3508480	120	523186	3508107	190	531858	3528762
41	483482	3508412	121	524315	3508200	191	532613	3528808
42	484184	3508481	122	524488	3508338	192	533015	3528818
43	484412	3508322	123	524780	3508585	193	534782	3528632
44	484881	3508488	124	525085	3508238	194	535044	3528133
45	484884	3508085	125	525213	3508102	195	535048	3528798
46	485251	3508488	126	525402	3508111	196	535280	3528571
47	485278	3508241	127	526108	3508180	197	536007	3528693
48	485126	3508488	128	526321	3508137	198	537307	3528517
49	484828	3508222	129	526374	3508235	199	540015	3528278
50	484853	3508290	130	526817	3508505	200	532252	3528524

NOTA: LOS VERTICES DEL POLIGONO SIGUEN LA SECUENCIA NUMERICA DEL CUADRO DE CONSTRUCCION, INDICANDOSE PUNTOS DE REFERENCIA

Ministerio del Poder:

DELIMITACION DEL AREA DE APLICACION

Fuente: INEGI, CONACYT, IMIP, SIGUE, Información local de los Municipios de Tijuana, Ensenada y Playas de Rosarito.

Fecha: NOVIEMBRE 2014

Mapa: 1

PROGRAMA REGIONAL DE DESARROLLO URBANO, TURISTICO Y ECOLOGICO DEL CORREDOR COSTERO TIJUANA-ROSAIRITO-ENSENADA

SIMBOLOGIA

Limites

— LIMITE INTERNACIONAL

--- LIMITE CENTRO DE POBLACION

POLIGONO DE AREA DE APLICACION DEL COGOTREN

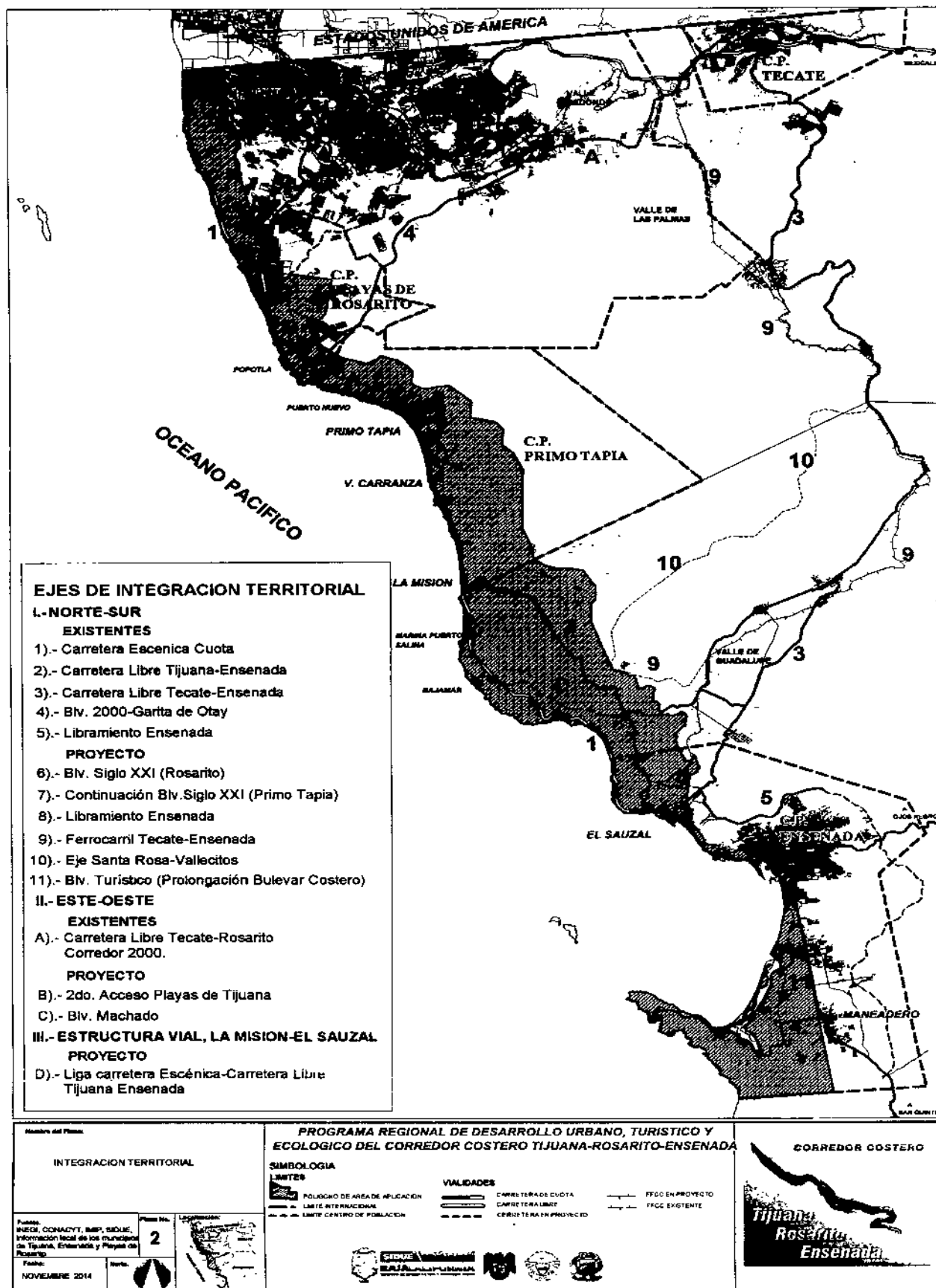
VALIDADES

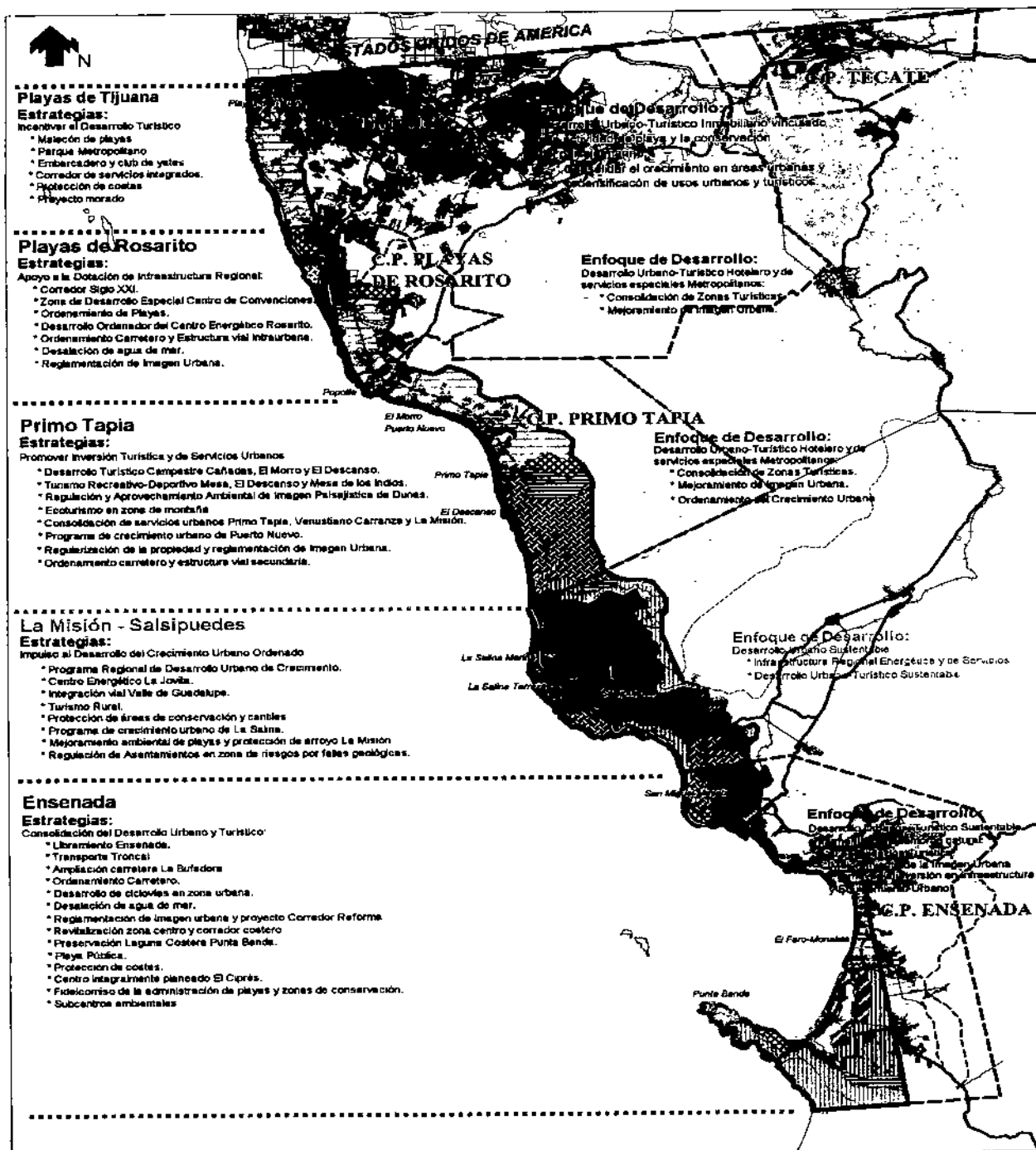
— CARRETERA DE CUOTA

— CARRETERA LIBRE

CORREDOR COSTERO

Tijuana Rosarito Ensenada





Horario del Mapa

ESTRATEGIA DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL

Fuente: INEGI, CONACYT, IMR, SEDUE, información local de los municipios de Tijuana, Ensenada y Playas de Rosarito.

Fecha: NOVIEMBRE 2014

PROGRAMA REGIONAL DE DESARROLLO URBANO, TURISTICO Y ECOLOGICO DEL CORREDOR COSTERO TIJUANA-ROSARITO-ENSENADA

SÍMBOLOGIA

LÍMITES

POLÍGONO DEL AREA DE APLICACIÓN DEL COCOTERR

LÍMITE INTJMUNAL Y/O DE CENTRO DE POBLACION

VIALIDADES

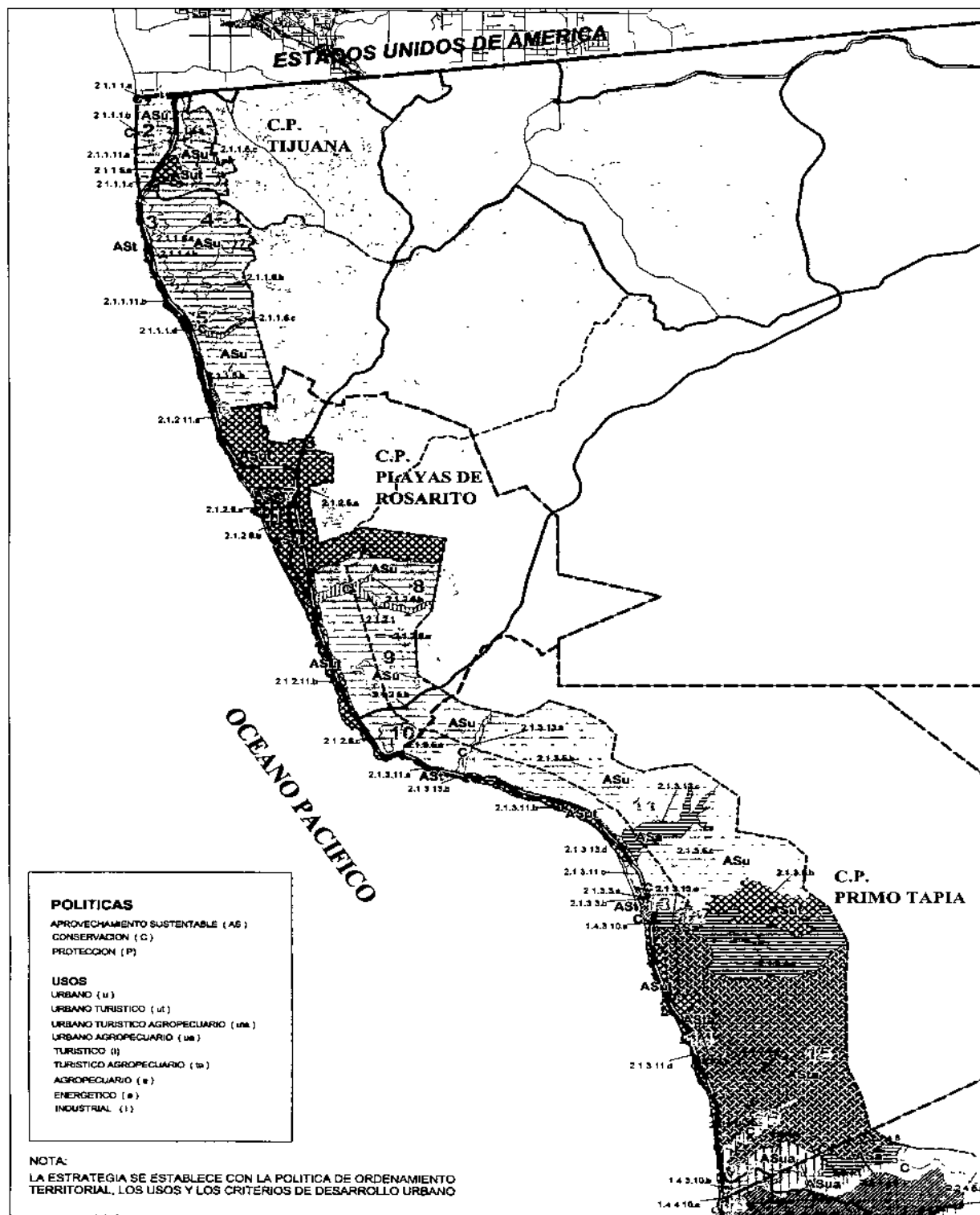
CARRETERA CUOTA

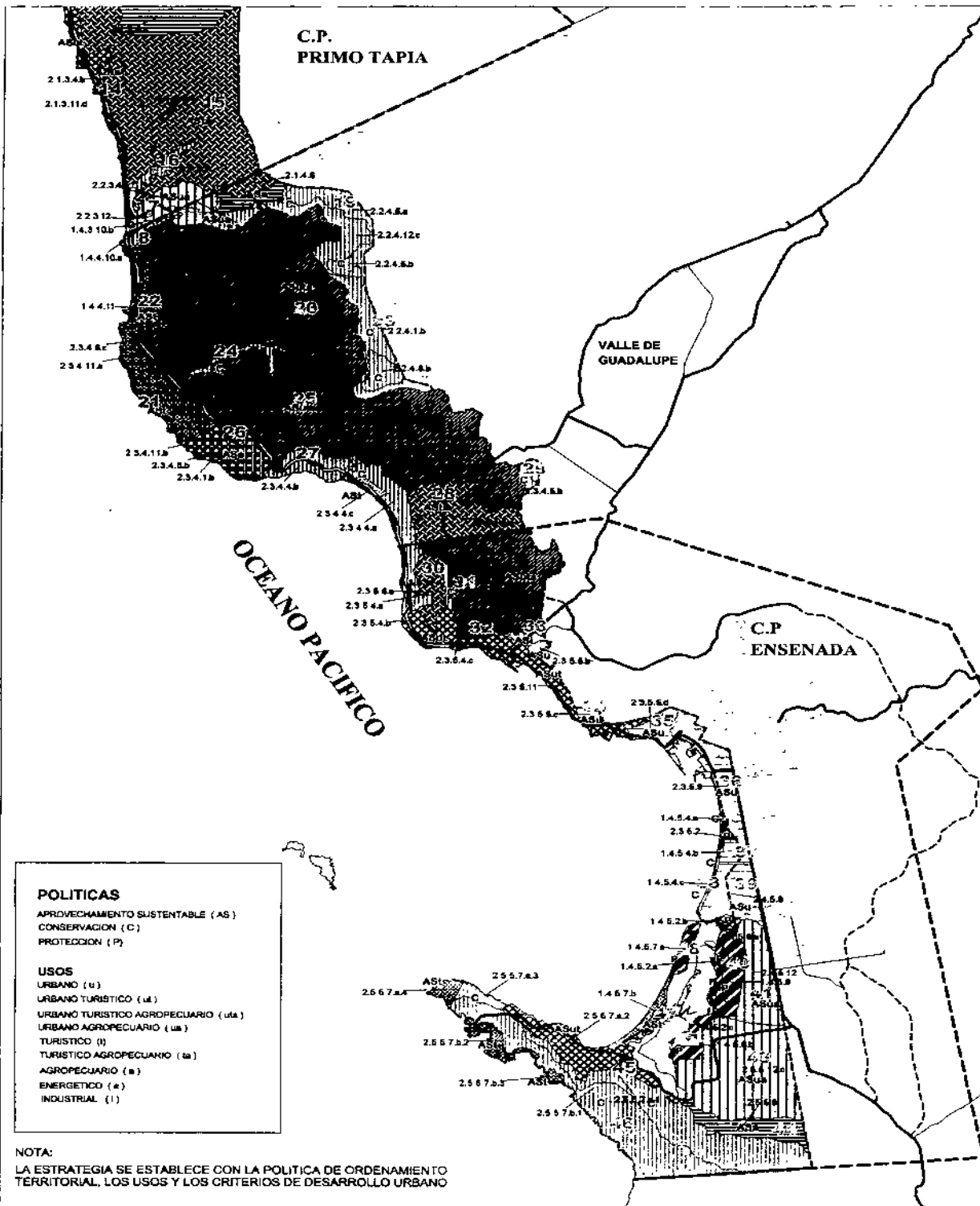
CARRETERA LIBRE

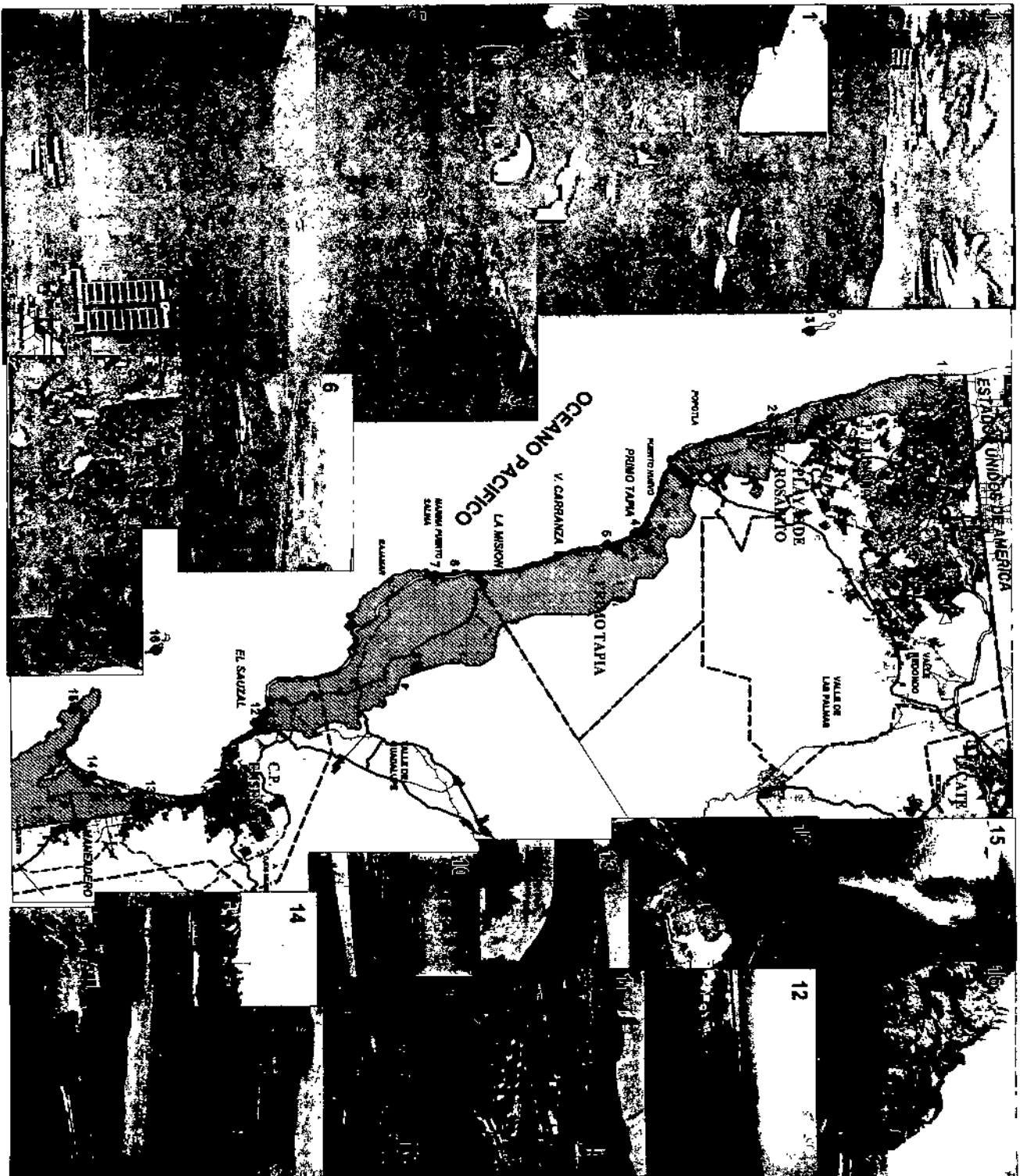
CARRETERA EN PROYECTO

CORREDOR COSTERO

Ensenada







Corredor Costero

Tijuana Rosarito Ensenada

PROGRAMA REGIONAL DE DESARROLLO URBANO, TURISTICO Y ECOLOGICO DEL CORREDOR COSTERO TIJUANA-ROSARITO-ENSENADA

SIMBOLOGIA

LIMITES

● POLIGONO DE AREA DE PROTECCION

--- LINEA DE TENDENCIA

--- LINEA DE TENDENCIA DE PROTECCION

VALORES

--- CAMBIO EN LA CLASIFICACION

--- CAMBIO EN LA CLASIFICACION

ZONAS CON VALOR ESCENICO

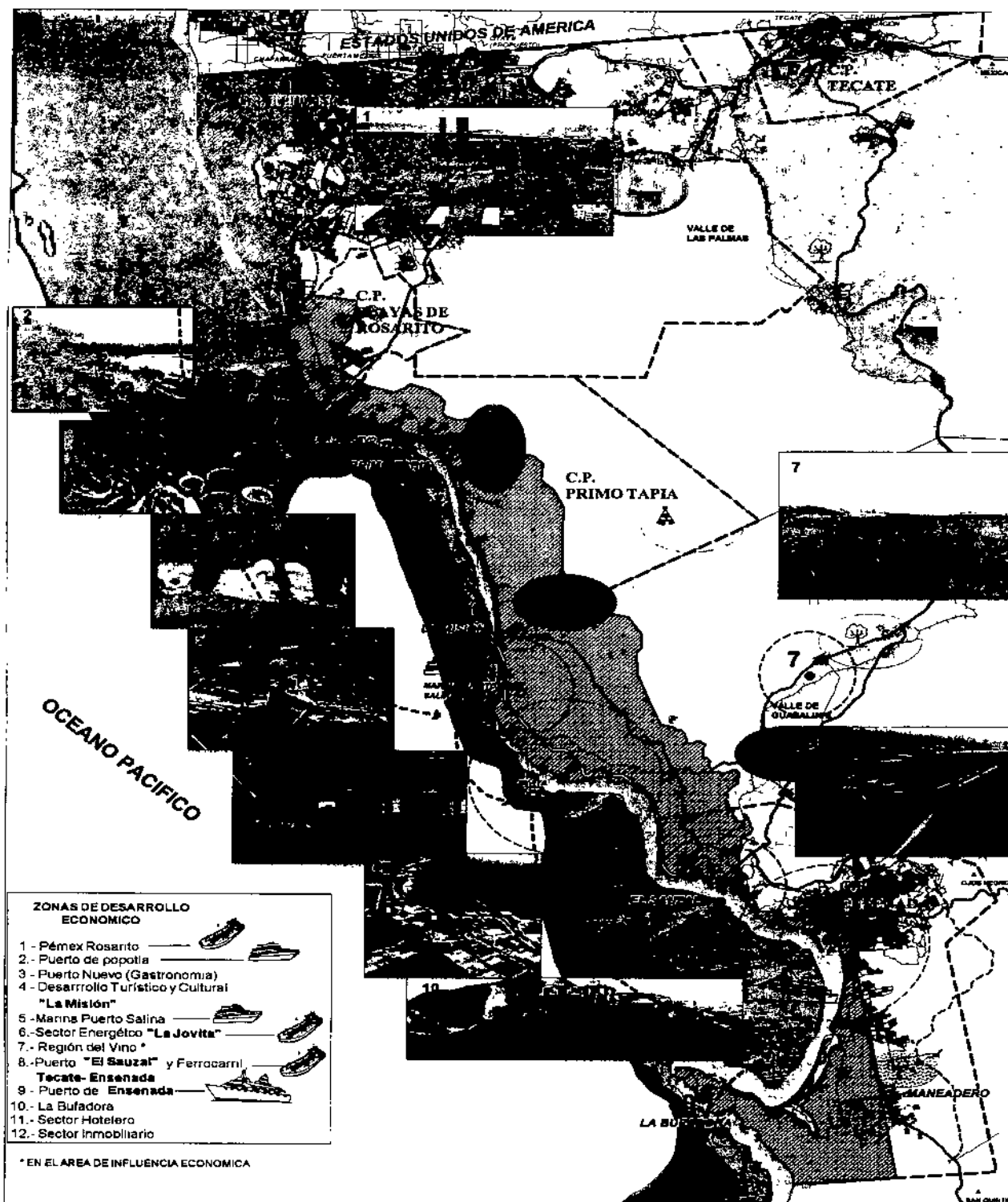
OTROS	POSICION
1.- Playas de Tijuana	D
2.- Playas de Rosarito	D
3.- Playa Coronado	D
4.- Playa Miramar	C
5.- Playa Miramar	D
6.- Playa La Alameda	D
7.- Playa La Salina	C
8.- El Salin	C
9.- El Salin	D
10.- Zona Turistica	D
11.- Zona Turistica	C
12.- Zona Turistica	C
13.- Zona Turistica	C
14.- Zona Turistica	C
15.- Zona Turistica	A
16.- Zona Turistica	D

ZONAS CON VALOR ESCENICO

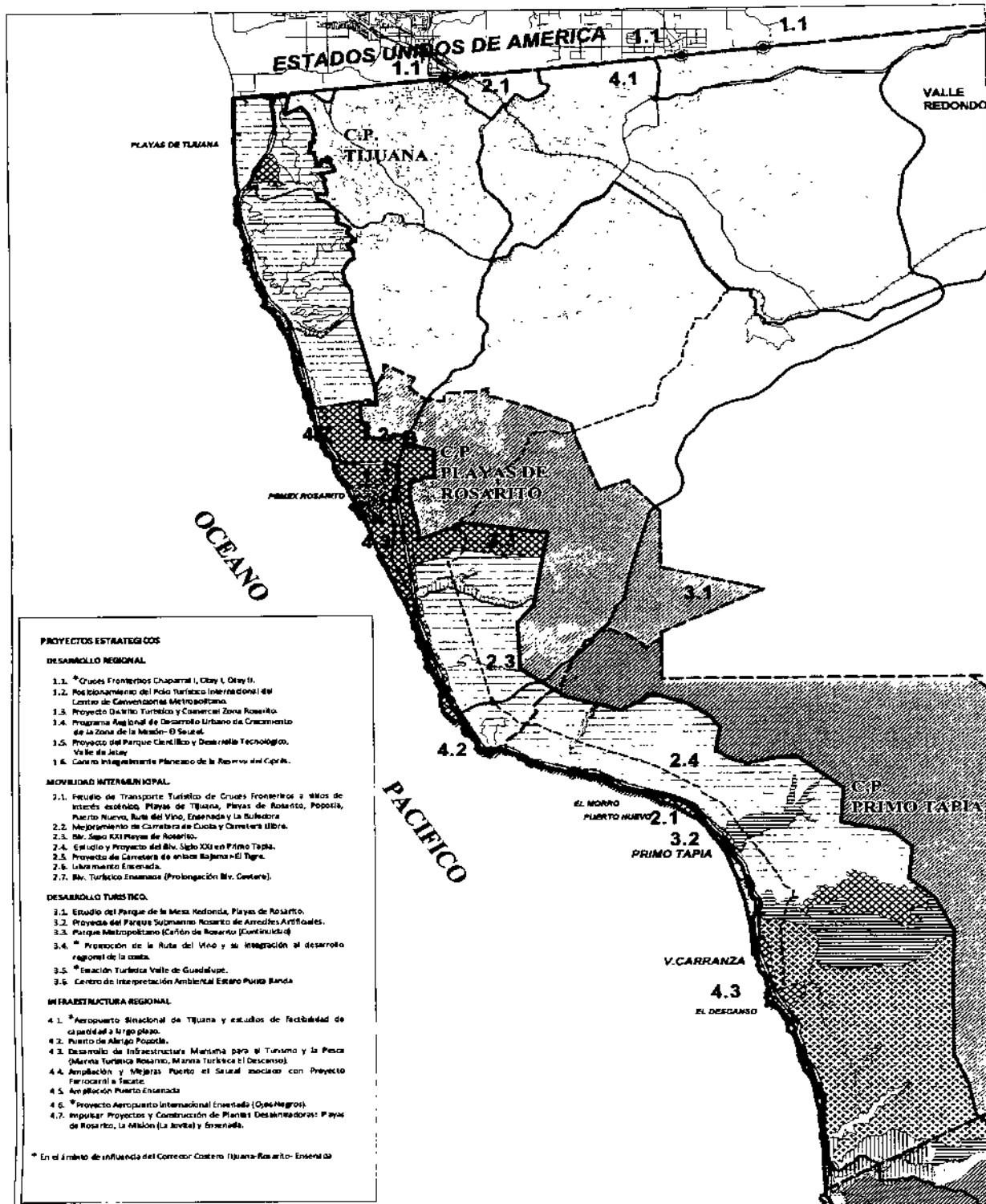
5

5

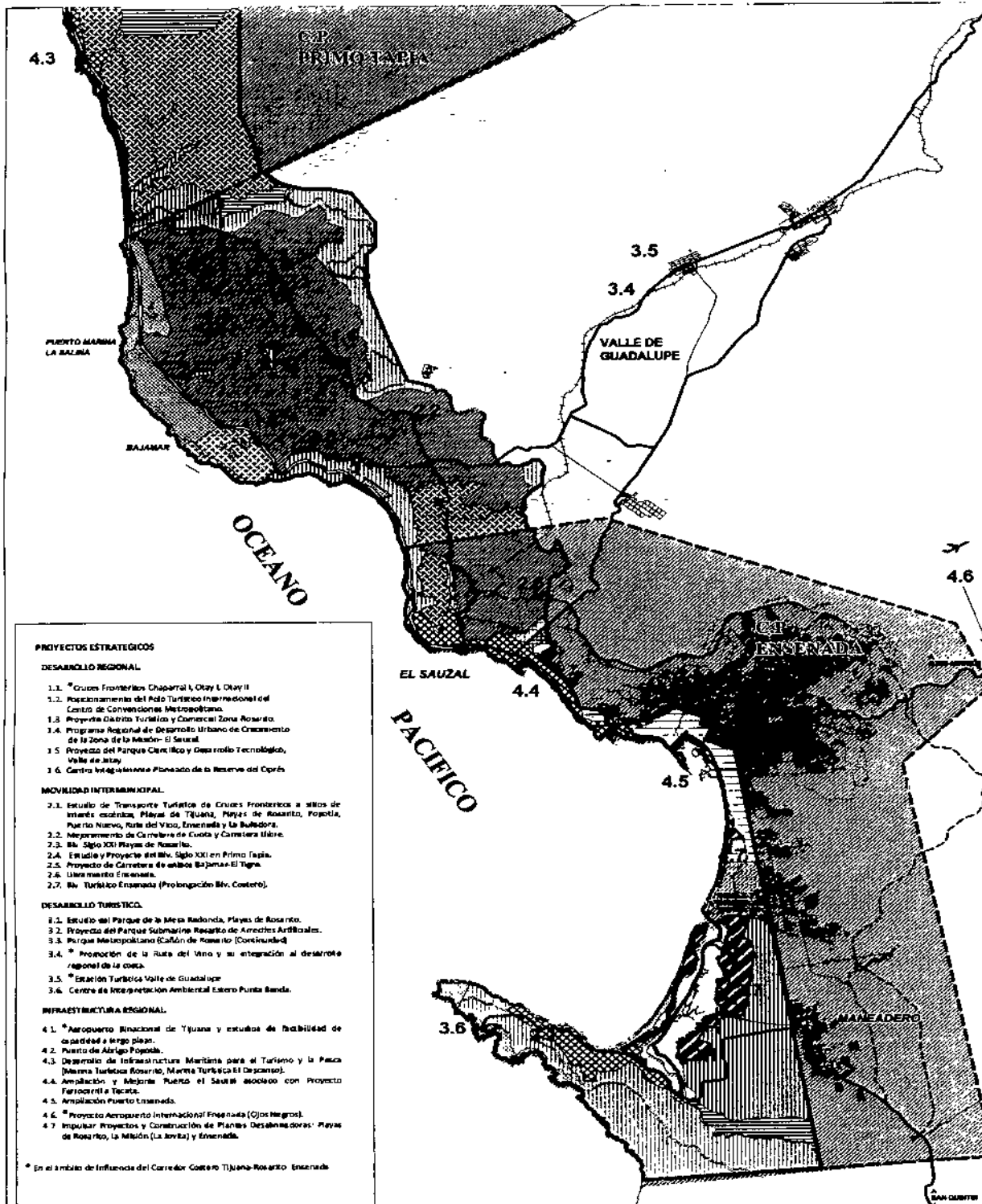
5



Nombre del Plano: ZONAS DE DESARROLLO ECONOMICO		PROGRAMA REGIONAL DE DESARROLLO URBANO, TURISTICO Y ECOLOGICO DEL CORREDOR COSTERO TIJUANA-ROSARITO-ENSENADA		CORREDOR COSTERO 	
Autores: INEGI, CONACYT, INAP, SIGUE. Información local de los municipios de Tijuana, Rosarito y Playas de Rosarito	Plano No.: 6	Localización: 	SIMBOLOGIA LIMITES POTENCIAL MARITIMO RELACION MARITIMA EXTERIOR	VALIDADES CARITAS 	POTENCIALES
Fecha: NOVIEMBRE 2014					



<p>PROYECTOS ESTRATÉGICOS</p> <p>Logo: INEGI, CONACYT, IMIP, SIDUE, Información local de los municipios de Tijuana, Ensenada y Playas de Rosarito</p> <p>Fecha: NOVIEMBRE 2014</p>	<p>PROGRAMA REGIONAL DE DESARROLLO URBANO, TURÍSTICO Y ECOLÓGICO DEL CORREDOR COSTERO TIJUANA-ROSARITO-ENSENADA</p> <p>SIMBOLOGÍA</p> <table border="0"> <tr> <td>LÍMITES</td> <td>VALIDADES</td> </tr> <tr> <td>----- LÍMITE INTERNACIONAL</td> <td>===== CARRETERA CUOTA</td> </tr> <tr> <td>----- LÍMITE CENTRO DE POBLACIÓN</td> <td>===== CARRETERA LIBRE</td> </tr> <tr> <td>----- POLÍGONO ÁREA DE APLICACIÓN DEL COCOTEN</td> <td>----- F.F.C.C. EXISTENTE</td> </tr> <tr> <td></td> <td>----- CARRETERA EN PROYECTO</td> </tr> </table> <p>Logos: SIDUE, BAJA CALIFORNIA, etc.</p>	LÍMITES	VALIDADES	----- LÍMITE INTERNACIONAL	===== CARRETERA CUOTA	----- LÍMITE CENTRO DE POBLACIÓN	===== CARRETERA LIBRE	----- POLÍGONO ÁREA DE APLICACIÓN DEL COCOTEN	----- F.F.C.C. EXISTENTE		----- CARRETERA EN PROYECTO	<p>CORREDOR COSTERO</p> <p>Mapa de Tijuana, Rosarito, Ensenada</p>
LÍMITES	VALIDADES											
----- LÍMITE INTERNACIONAL	===== CARRETERA CUOTA											
----- LÍMITE CENTRO DE POBLACIÓN	===== CARRETERA LIBRE											
----- POLÍGONO ÁREA DE APLICACIÓN DEL COCOTEN	----- F.F.C.C. EXISTENTE											
	----- CARRETERA EN PROYECTO											



<p>Nombre del Plano:</p> <p>PROYECTOS ESTRATÉGICOS</p> <p>Fuente: WBCO, CONACYT (IMIP, SIOUE), información local de los municipios de Tijuana, Ensenada y Playas de Rosarito.</p> <p>Fecha: NOVIEMBRE 2014</p>		<p>PROGRAMA REGIONAL DE DESARROLLO URBANO, TURÍSTICO Y ECOLÓGICO DEL CORREDOR COSTERO TIJUANA-ROSARITO-ENSENADA</p> <p>SIMBOLOGÍA</p> <p>LÍMITES</p> <p>— LÍMITE INTERNACIONAL</p> <p>--- LÍMITE CENTRO DE POBLACIÓN</p> <p>— POLÍGONO ÁREA DE APLICACIÓN DEL COCOTREN</p>		<p>VIALIDADES</p> <p>— CARRETERA CUOTA</p> <p>— CARRETERA LIBRE</p> <p>— F.F.C.C. EN PROYECTO</p> <p>— CARRETERA EN PROYECTO</p> <p>— AEROPUERTO PROYECTO</p>		<p>CORREDOR COSTERO</p> <p>Ensenada</p>
---	--	---	--	--	--	---

PERIÓDICO OFICIAL DEL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA

CUOTAS

EN VIGOR QUE SE CUBRIRAN CONFORME A:

I.- SUSCRIPCIONES Y EJEMPLARES

1.- Suscripción Anual:.....	\$2,557.90
2.- Ejemplar de la Semana:.....	\$ 43.11
3.- Ejemplar Atrasado del Año en Curso:.....	\$ 51.16
4.- Ejemplar de Años Anteriores:.....	\$ 64.31
5.- Ejemplar de Edición Especial: (Leyes, Reglamentos, etc.).....	\$ 92.08

II.- INSERCIONES

1.-Publicación a Organismos Descentralizados, Desconcentrados y Autónomos Federales, Estatales y Municipales, así como a Dependencias Federales y Municipios, por Plana:.....\$1,768.60

No se estará obligado al pago de dicha cuota, tratándose de las publicaciones de: Acuerdos de Cabildo, Leyes de Ingresos, Tablas Catastrales, Presupuestos de Egresos, Reglamentos y Estados Financieros de los Ayuntamientos del Estado; excepto cuando se trate de **FE DE ERRATAS** a las Certificaciones de Acuerdos de Cabildo de los Ayuntamientos del Estado.

2.-Publicación a Particulares por Plana:.....\$2,557.90

Tarifas Autorizadas por el Artículo 30 de la Ley de Ingresos del Estado para el Ejercicio Fiscal 2014

INFORMACIÓN ADICIONAL

El Periódico Oficial se publica los días VIERNES de cada semana. Solo serán publicados los Edictos, Convocatorias, Avisos, Balances y demás escritos que se reciban en original y copia en la Oficialía Mayor de Gobierno a más tardar **5 (cinco) días hábiles** antes de la salida del Periódico Oficial.

Delegación de Oficialía Mayor
Av. Oriente No. 10252, Zona del Río
Tel: 624-20-00 Ext. 2313
Tijuana, B.C.

OFICIALIA MAYOR DE GOBIERNO
Edificio del Poder Ejecutivo, Sótano
Calz. Independencia #994
Centro Cívico, C.P. 21000
Tel: 558-10-00 Ext. 1711 y 1532
Mexicali, B.C.

Delegación de Oficialía Mayor
Av. José Haroz Aguilar No. 2004
Fracc. Villa Turística C.P. 22710
Tel: 614-97-00
Playas de Rosarito, B.C.

Delegación de Oficialía Mayor
Carretera Transpeninsular
Ensenada-La Paz #6500, Ex ejido Chapultepec
Tel: 172-3000, Ext. 3209
Ensenada, Baja California.

Delegación de Oficialía Mayor
Misión Santo Domingo # 1016
Planta Alta Fracc. El Descanso
Tel: 01(665) 103-75-00 Ext. 7569.
Tecate, B.C.

DIRECTOR
LORETO QUINTERO QUINTERO

SUBDIRECTOR
MARTÍN TORRES RUIZ

COORDINADOR
IZZA ZUZZET LÓPEZ MEZA

Consultas:

www.bajacalifornia.gob.mx
Periodico_oficial@baja.gob.mx
lzlopez@baja.gob.mx