

I.5.4.- Vialidad y Transporte.

- Vialidad.

Para evaluar el funcionamiento de la actual estructura vial de Tecate, se identifican y califican las vialidades sobre la base de sus características de trazo y sección, frecuencia de uso, longitud y puntos de comunicación, usos colindantes y estado físico.

Se analiza la disposición de la traza y su capacidad, ante la demanda del flujo vehicular generado por las necesidades de comunicación de la población a los distintos sectores que conforman el área urbana. Así mismo se identifican las zonas o puntos conflictivos, su causa y efecto.

La estructura vial de la ciudad de Tecate y su contexto inmediato, esta definida básicamente por tres vialidades de jerarquía interurbana. Las dos primeras **Carretera Nacional (Carretera de cuota)** y **La carretera federal No.2 (libre)**, corren en sentido Este-Oeste y comunican a Tecate con las ciudades de Mexicali y Tijuana y la tercera **La carretera federal No.3 (libre)**, que corre en sentido Norte-Sur, intercepta a las dos y comunica a Tecate con la ciudad de Ensenada.

Carretera Nacional (Carretera de cuota) por su jerarquía de acceso controlado no tiene ninguna relación con la movilidad local, y constituye además una fuerte barrera física localizada en la zona Sur del poblado delimitando parte del área urbana actual. La comunicación de esta vialidad con la zona urbana se da en un punto únicamente, ubicado en el extremo sur del poblado y al centro del área urbana actual, por la carretera libre No.3, y es aquí donde se da la comunicación en ambos sentidos y sobre una de las vialidades principales del poblado, la avenida Pdte. Ortiz Rubio.

La carretera federal No.2 (libre), comunica a la ciudad de Tecate con las ciudades de Mexicali y Tijuana, y en su trazo cruza la ciudad en una longitud de 7.98 km., tramo en que se convierte en el Blvd. Benito Juárez, eje principal de la movilidad urbana de la ciudad que cruza el centro urbano en sentido este-oeste. Contempla en su diseño dos carriles de circulación y estacionamiento por sentido, así como los elementos y espacios que ordenan y regulan los flujos vehiculares y peatonales que a través de esta se desarrollan.

La carretera federal No.3 (libre), que comunica a Tecate con la ciudad de Ensenada y se convierte en la Ave. Pdte. Ortiz Rubio al entrar a la zona urbana, así como en el eje principal en sentido norte-sur, de la movilidad urbana.

Estas dos últimas vialidades son muy importante porque:

- A través de ellas se ingresa a la zona urbana de Tecate.
- Alrededor se ubican los principales elementos de equipamiento, centros comerciales y de servicios tanto para el usuario local como para el turista.
- Facilitan la intercomunicación entre los distintos sectores del ámbito urbano.
- Se constituyen los principales centros recreativos y de servicios para el turista en la zona.

- Forman dos ejes principales sobre los cuales corren los servicios de transporte local y suburbano.

Por otro lado, la traza urbana de Tecate esta seccionada por fuertes barreras naturales y artificiales, evaluándose en un alto costo las obras a realizar para la integración de las diversas zonas.

La barrera artificial mas significativa dentro del poblado es la de la carretera de cuota ya que secciona y limita el área urbana:

Zona Centro.- La primera y más antigua, es en donde se ubica el centro principal del equipamiento, comercio y servicios, se delimita al Norte por la línea internacional y al Sur, físicamente definido, limita con el Río Tecate por su comunicación y funcionalidad.

El desarrollo de esta zona se ha dado en forma lineal y estableciendo su comunicación únicamente a través del Bulevar Benito Juárez, sin prever la necesidad de otras vialidades de apoyo que refuercen la comunicación en este sentido, condición no favorable en la actualidad y de difícil solución.

Zona Este.- Esta integrada por las colonias Cuauhtemoc, Cuauhtemoc Oeste, Militar, Guajardo, Esteban Cantú, Industrial, Aldrete, Primero de Mayo, Luis Donald Colosio, Fundadores, Lázaro Cárdenas, Miguel Alemán, Alfonso Garzón, Lombardo Toledano; fraccionamiento Valencia, Pliego, El Descanso, Andalucía, Cucapah, Jardines del Río, Emiliano Zapata, Valle Verde, Sandoval. Esta zona surge de la división marcada por la avenida Pdte. Ortiz Rubio la cual atraviesa a la ciudad con sentido norte-sur convirtiéndose en la carretera libre No.3.

Zona Oeste.- Es la formada por las colonias Centro Urbano, Ampliación Cuchumá, Bella Vista, El Refugio, El Encanto Norte, El Encanto Sur, Chávez, Loma Alta, Braulio Maldonado, Benito Juárez, Paraíso, Morelos, Emiliano Zapata (I y II), La Bondad, Francisco Villa, Rincón Tecate, Maclovio Herrera; y por los fraccionamientos San Fernando, Colinas del Cuchumá, Residencial San Jorge, Escudero, Santa Anita; Rancho La Rinconada y San Francisco. Esta zona se localiza del lado oeste del área urbana actual, resultado de la división por la avenida Pdte. Ortiz Rubio.

El resto de la estructura vial existente se encuentra desarticulada ya que se carece de vialidades secundarias que la sustenten.

Así mismo existen problemas referentes a los anchos de las calles, a que estos muchas de las veces no son lo suficientemente amplios provocando conflictos de circulación y haciendo antifuncional la estructura existente.

Jerarquía Vial

La estructura vial esta compuesta por arterias de uso común de propiedad pública destinados al libre transito de vehículos y peatones. Estas vías sirven como nexos de comunicación entre las diferentes zonas de la ciudad. En este contexto se ha definido la jerarquización de las vías por su importancia y nivel de servicio.

Se consideran como vialidades **regionales** a las carreteras Federal libre No.2, carretera Federal No.3 y carretera de cuota.

La carretera Federal de cuota cuenta con las siguientes características:

- Existe acceso controlado
- Poseen uno a dos sentidos.
- Cada sentido cuenta con doble carril.
- No permiten el acceso a las comunidades, solo mediante desviaciones (solo cuenta con tres conexiones a la ciudad de Tecate).
- Permiten la circulación de todo tipo de vehículos, a excepción del transporte urbano de pasajeros, solo del tipo foráneo.
- Existen rampas de emergencia y carriles de desaceleración.
- Se cobra cuota por su utilización.
- Cuenta con servicios públicos.

Las carreteras Federales libres cuentan con las siguientes características:

- No hay acceso controlado.
- Por lo general cuentan con dos sentidos.
- Permiten el acceso directo a los poblados o comunidades.
- Permiten la circulación de todo tipo de vehículos, incluso el transporte urbano de pasajeros.

Como vialidades **primarias** destacan Blvd. Benito Juárez, Ave. Miguel Hidalgo y Blvd. Oscar Baylon Chacon las cuales corren de este a oeste y de norte a sur se tiene la Ave. Pdte. Ortiz Rubio.

Se identifican como vialidades **secundarias y colectoras** únicamente algunas calles que por su condición de pavimento y función de acceso en la ciudad pueden destacar, como la Ave. Revolución, calle Prof. Gutiérrez Durán, Blvd. Federico Benitez, calle Guanajuato, calle Eufrasio Santana, Ave. Nuevo León, calle Pdte. Portes Gil, calle Mixcoa, así como el acceso al Fracc. El Descanso conformado por las calles Misión de Mulegé, Misión de San Ignacio y Misión del Carmen.

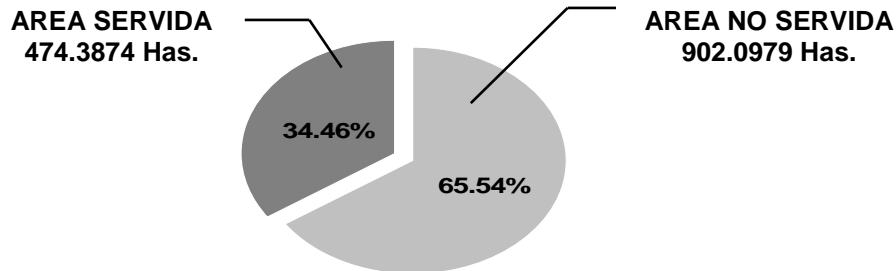
Fuera de las vías mencionadas, el resto de las vialidades de la ciudad no guardan un patrón fijo en cuanto a sección, características o función que obedezca a una estructuración planeada. A continuación se presenta la longitud, superficie servida y existencia de pavimento por tipo de vialidad según su jerarquía dentro de Tecate:

Cuadro No. 50. - Estado Actual de Vialidades

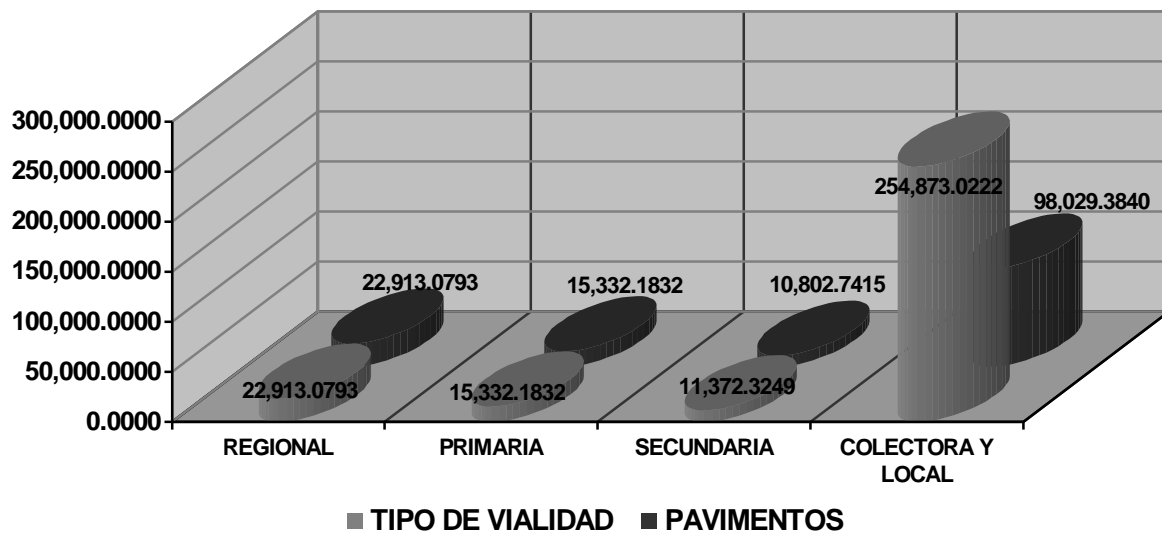
Tipo de vialidad	Derecho de vía en MI	Pavimento MI	%	S/Pavimento MI	S/Pavimento %
Carretera Regional	22,913.0793	22,913.0793	100.00	0.00	0.00
Vialidad Primaria	15,332.1832	15,332.1832	100.00	0.00	0.00
Vialidad Secundaria	11,372.3249	10,802.7415	94.99	569.5834	5.01%
Vialidad Colectora y Local	254,873.0222	98,029.3840	38.46	156,843.6382	61.54%
Total =	304,490.6096	147,077.3880		157,413.2216	

Existe solamente dos puentes peatonales en Tecate, los cuales se encuentra sobre la Ave. Paseo Universidad, ubicados estratégicamente para el cruce de la gente protegiéndolas en los cruces de automóviles. (ver Plano DI-EV-27)

Gráfica No. 20.- Pavimentación



Gráfica No. 21.- Pavimentación actual de Vialidades por su Jerarquía:



En lo que respecta a los puentes vehiculares existen siete puentes en la zona del Río Tecate que actualmente sirven de conexión para la zona central de la ciudad; también se identificaron otros dos puentes que atraviesan de Norte a Sur la carretera de cuota y que dan servicio al área urbana localizada al sur de dicha carretera y que enlazan a las colonias: Lombardo Toledano, Alfonso Garzón, Fracc. Sta. Anita, y la zona del antiguo aeropuerto con la zona central de la ciudad de Tecate.

En resumen el estado actual del servicio de pavimentación es el siguiente: Las calles locales son las vialidades que presentan un mayor porcentaje de área sin pavimentar (61.54%), mientras que las calles regionales, primarias y secundarias se encuentran pavimentadas casi en su totalidad.

.- Transporte.

El sistema de transporte con el que cuenta el poblado de Tecate y de acuerdo a sus necesidades ya sea dentro o fuera de la mancha urbana, se clasifica en:

- a) Foráneo
 - De pasajeros
 - De carga
 - Turístico
- b) Urbano
 - De pasajeros
 - De carga

La ciudad de Tecate, por su ubicación fronteriza y relación con las ciudades de Tijuana y Mexicali, cuenta con los servicios de transporte público tanto local como interurbano, los cuales se prestan a través de concesiones Estatales.

Transporte interurbano. Este servicio comunica a Tecate con las ciudades de Tijuana, Mexicali y Ensenada; para el recorrido se utilizan camiones, sobre una ruta definida. Su desarrollo se da a lo largo de Bulevar Benito Juárez y de la Avenida Pdte. Ortiz Rubio.

La frecuencia de este servicio varía de 40 a 60 minutos y de acuerdo a la demanda que se detectada en base al muestreo realizado con los usuarios del servicio y la verificación del estado físico de las unidades, el servicio de estas rutas se pueden definir como eficientes para los requerimientos actuales. Cabe destacar que el funcionamiento de este es independiente y no interfiere con el transporte local.

Transporte urbano local. Comprende el servicio de comunicación entre los diferentes sectores de Tecate a través de rutas de camiones, con una trayectoria definida a lo largo del Blvd. Benito Juárez y Ave. Pdte. Ortiz Rubio sobre el que se ubican los puntos de partida en la Zona Centro.

La distribución de transporte se considera adecuada en la medida que satisface a las necesidades de comunicación para la población. Para identificar el nivel de cobertura del transporte público en la ciudad de Tecate se determinó una cobertura media de 1000 mts y cobertura satisfactoria de 400 mts. a ambos lados del eje vial de ruta como área servida.

Cuadro No. 51.- Cobertura de Transporte.

Servicio	Area (Ha.)	% (del área Total)	% (del área utilizable)	Población (Hab.)	% de atención
Area Servida (Cobertura 400mts.)	908.1643	40.65 %	65.97 %	25,357	40.65 %
Área medianamente servida (Cobertura 1000mts.)	424.0595	18.98 %	30.80 %	11,846	18.99 %
Area sin servicio	901.7584	40.37 %	3.23 %	25,175	40.36 %
Total =	2,233.9822	100.00 %	100.00 %	62,378	100.00 %

De acuerdo a lo anterior las áreas de cobertura por sector se encuentran servidas por las rutas con los recorridos Fracc. Colinas del Cuchumá - Primera Sección - Morelos, Fracc. El Descanso-Fracc. Zapata, Col. Cuauhtemoc-Fracc. El Descanso, Col. Rincón Tecate-Primera Sección, Fracc. Andalucía-Fracc. Sta. Anita, Col. Colosio-Fracc. Sta. Anita.; abarcando zonas actualmente ocupadas por la población residente, donde se distribuyen los camiones locales.

Las zonas menos beneficiadas se ubican principalmente en las colonias Centro Urbano, Braulio Maldonado, Loma Alta, colonia Militar y en los ingresos sur y oriente de Tecate en las colonias Primero de Mayo, Lombardo Toledano, Alfonso Garzón, Maclovio Herrera, La Bondad; Fracc. Escudero y Rancho La Paleta. Haciendo un análisis de la distribución de rutas y áreas servidas, así como de la frecuencia y número de unidades que en ellas operan, el servicio de transporte tiene una cobertura total de **59.64%** de la población lo cual representa el **96.77%** del área urbana. (*ver Plano DI-TR-28*)

Es importante recalcar, que parte del rezago en materia de transporte se debe a que se trata de zonas que se han ido consolidando de manera reciente como son las colonias al Sur del área urbana. Desde este punto las personas deben desplazarse a pie, haciendo patente la necesidad urgente de una ruta que tenga acceso a este núcleo de colonias y satisfaga dicho requerimiento.

Plano DI-EV-27 Vialidades Actuales

Plano DI-TR-28 Transporte.