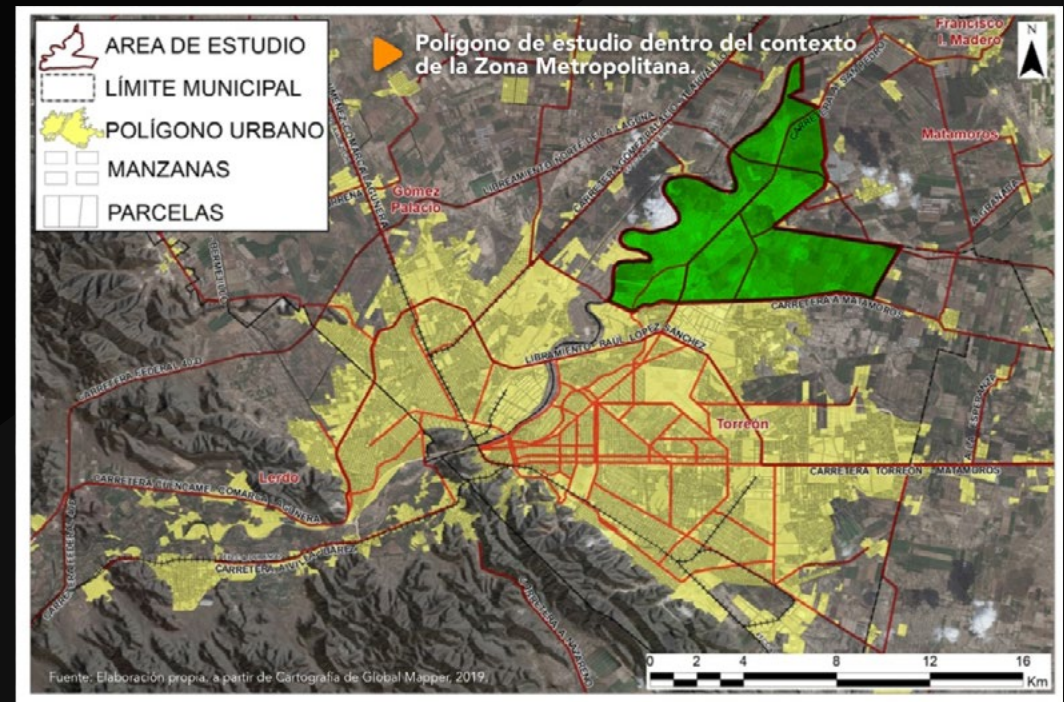




Programa Parcial de Desarrollo Urbano para la

ZONA NORTE DE TORREÓN





Antecedentes

- ▶ En su origen esta área estaba comprendida por la “Hacienda La Concha/Concepción”, el “Rancho el Hormiguero” y “La Unión”, y hasta la década de 1980 se caracterizó por sus sembradíos, establecimientos agropecuarios y ejidos. A finales de la misma década comenzó la construcción de la Universidad Iberoamericana, lo que propició la modificación de la vocación de la zona. En el 2001, inició la urbanización de “Las Villas” resultando un polo atractor para urbanizaciones suburbanas. Entre 2005 y 2010 se consolidó un clúster educativo, convirtiéndose en un fuerte punto atractor.

Justificación

- ▶ Los antecedentes antes mencionados son los que justifican la pertinencia de este programa parcial. Para dimensionar el fenómeno, la población pasó de 10 mil habitantes en el 2000, a casi 30 mil en el 2015, con tasas de crecimiento media anuales de hasta 15% versus 1.1% promedio de la ciudad. Este crecimiento acelerado provocó que la transición de área agropecuaria a suburbana rebasara a la planeación; de seguir la tendencia actual, para el 2040 habrá más de 60 mil habitantes, y nuevamente la planeación será rebasada, pues sus características serán de un subcentro urbano y no de un suburbio.

ONU-HABITAT III

- ▶ Desde 2015 con los Objetivos de Desarrollo Sostenible y la Nueva Agenda Urbana, ONU HABITAT III, se han desencadenado una serie de cambios normativos sobre cómo conceptualizar las ciudades. El programa parcial introduce nuevos conceptos y requerimientos, enfocándose en los medios alternos de movilidad como la bicicleta; el espacio público de calidad como una estrategia de compactación urbana y el fomento de los usos mixtos; impulsar la densidad de población de forma inteligente; y estrategias de resiliencia urbana ante los fenómenos hidrometeorológicos.

Consecuencias de No Actuar

- ▶ Este cambio en los modelos territoriales, llevan a establecer un nuevo Programa Parcial de Desarrollo Urbano para la Zona Norte de Torreón que garantice que la ciudad continúe su desarrollo, pero de manera sustentable, resiliente y equilibrada. Esto implica limitar la expansión de la mancha urbana y aumentar la densidad poblacional; actualmente en el municipio la densidad poblacional es de 47 hab/ha, la cual es baja considerando que ONU Habitat establece como estándar mundial una densidad de 150 hab/ha. Este resultado se traduce en un modelo de ciudad dispersa, por este motivo, en el Índice de Ciudades Prósperas bajo el rubro de eficiencia en el uso del suelo, obtuvimos como municipio una calificación de 0/100. Por eso es importante ajustar las variables antes mencionadas con énfasis en el polígono de estudio.

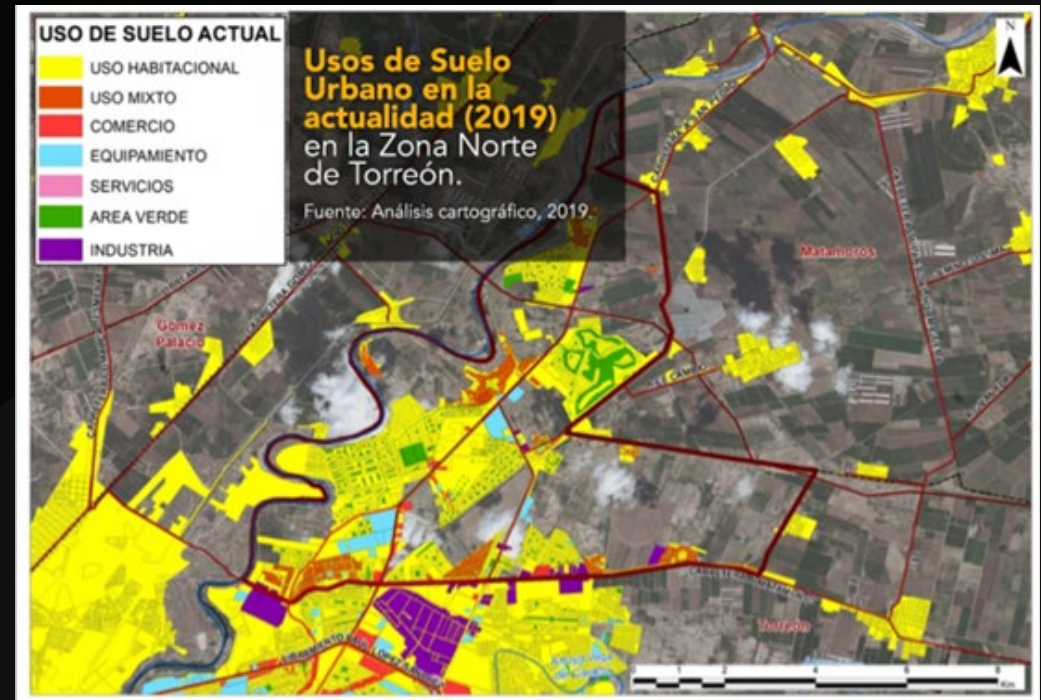
Síntesis de Problemática

- ▶ El IMPLAN Torreón, está comprometido y obligado a la participación y colaboración entre todos los sectores de la ciudadanía, con base al acuerdo número 48 de la Nueva Agenda Urbana y los Artículos 19, 20 y 21 de nuestra Nueva Ley de Asentamientos Humanos. Es por eso por lo que, en aras de recabar toda la información posible se hace esta síntesis marco de problemáticas para provocar el intercambio de ideas.

Estructura Urbana

- ▶ El boom de modelos suburbanos generó baja densidad de población provocando mayor desplazamiento hacia áreas de trabajo, servicios y recreación. Para ir en automóvil a Plaza Mayor a realizar un trámite, toma entre 8 y 10 minutos desde colonias como Nueva San Isidro y Torreón Jardín; hoy desde Villas del Renacimiento o Senderos toma de 19 a 21 min, sin tráfico. Más del doble.

- Uno de los problemas de la baja densidad suburbana, es la necesidad de más infraestructura y equipamiento urbano para satisfacer las necesidades de su población, lejos de zonas urbanas consolidadas. Se necesita mayor inversión del Estado, para servir una menor cantidad de población, en tiempos donde los mecanismos de financiamiento públicos se ven disminuidos. Por este motivo la Nueva Agenda Urbana y las nuevas leyes nos obligan a replantear el paradigma de que ciudad queremos.



Vivienda

- ▶ Con base en el Inventario de Vivienda del 2016, en la zona se registraron 11,757 viviendas particulares. La consultora URBIS Internacional realizó un análisis de mercado en abril del 2019, y según el estudio, en la Zona Norte de Torreón se desplazan en promedio 930 viviendas anualmente.
Sin embargo, con los cambios que se han generado en los últimos años en la composición de los hogares, existe una tendencia creciente en la demanda de vivienda en arrendamiento, así como en vivienda de tipo departamento para hogares unipersonales. Una de las problemáticas es la poca oferta de este tipo de vivienda en el área de estudio.

Vialidad y Movilidad

- ▶ En cuanto a vialidad y movilidad, existe un problema por la falta de accesos claros. El aumento de suelo destinado a fraccionamientos de acceso controlado ha provocado una ruptura en la conectividad urbana, y actualmente se pueden encontrar zonas con alto potencial a urbanizarse que han quedado incomunicadas de la red vial principal. Un ejemplo es el Ejido La Conchita Roja, que debido a que algunos fraccionamientos cerraron avenidas que deberían ser de uso público, la península en la que se ubica el ejido quedó aislada, a espaldas de fraccionamientos y del Ejido La Concha generando una segregación socio-espacial.

La red vial actual se conforma por 3 vialidades principales:

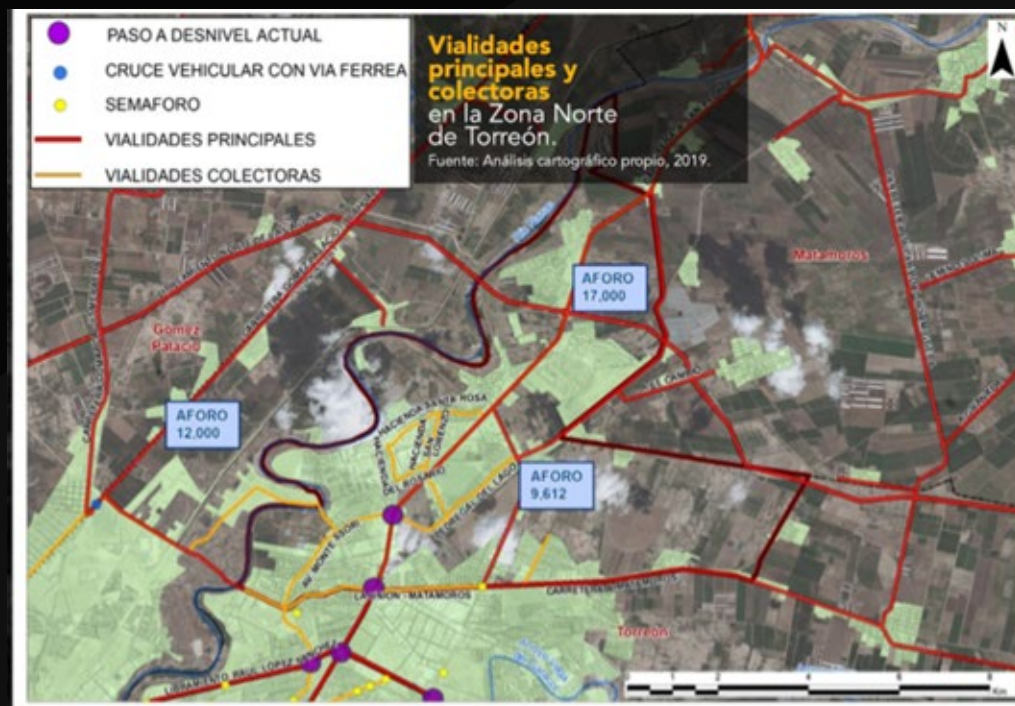
- ▶ La carretera Torreón - San Pedro
- ▶ La antigua carretera Torreón - San Pedro
- ▶ Y la carretera La Unión - La Partida

Esta estructura vial resulta deficiente ya que todas las vías interiores de los fraccionamientos y de los ejidos desfogan únicamente en estas tres vías principales, ocasionando el llamado “efecto racimo”, el cual desencadena serios problemas, entre ellos la congestión vehicular.

► Este modelo de ciudad ocasiona una alta demanda en el uso de medios motorizados, debido a las grandes distancias que se generan entre los espacios de vivienda y los centros de trabajo o las escuelas, súpermercados, etc. Esto explica el aumento en la tasa de motorización en el municipio, en Torreón en 2014, la Tasa de Motorización era de 217 veh/1000 hab, y para 2030 se espera aumente a 501 veh/1000 hab.

Es decir, uno de cada 2 habitantes del municipio utilizará como medio de transporte el vehículo particular. Esto implica graves consecuencias en la economía familiar, en el medio ambiente y también en el gasto público destinado a la dotación de nueva infraestructura y mantenimiento de la existente.

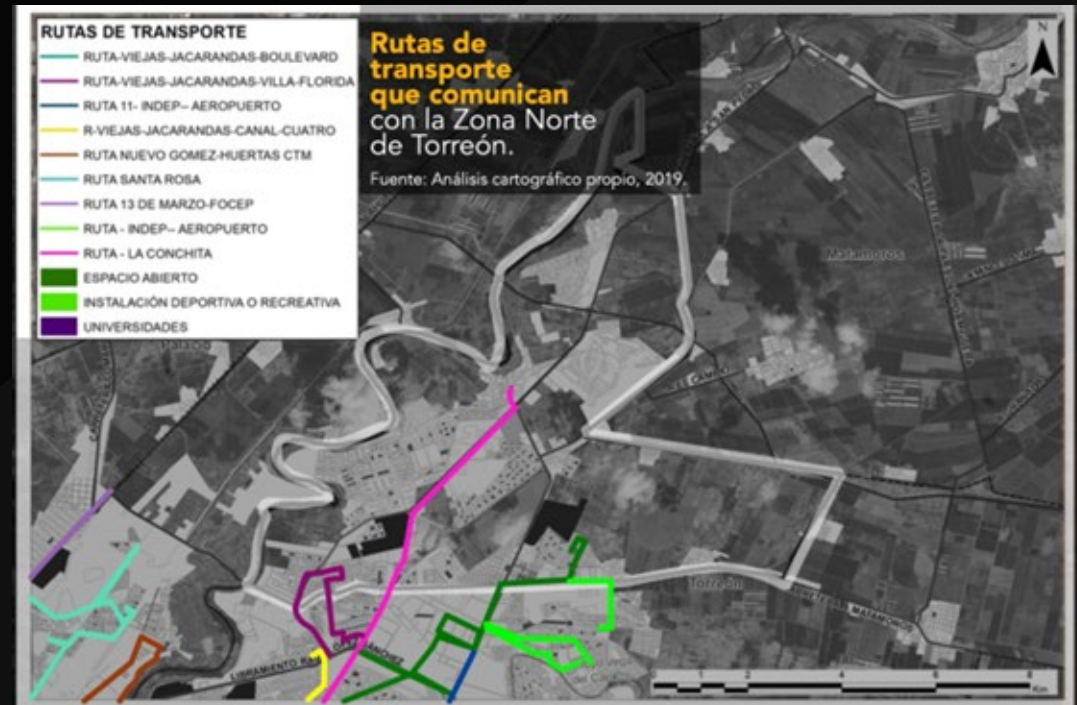
Por el lado positivo, esta zona cuenta con condiciones muy favorables para promover el uso de esquemas de movilidad activa, como es la bicicleta, al ser una superficie prácticamente plana. Sin embargo, actualmente no cuenta con la infraestructura suficiente, lo que implica un riesgo para los ciclistas que hoy circulan en esta zona.



- ▶ Otra de las problemáticas arrojadas por el diagnóstico es la dotación de transporte público, el cual es escaso e insuficiente en el área. Existen 9 líneas que comunican con la Zona Norte, sin embargo, conectan solo con la parte sur del área de estudio, dejando incomunicado a gran parte del polígono y segregando a la población que utiliza este medio de transporte.

Infraestructura

- ▶ Existe un déficit proyectado de servicio de agua potable y drenaje sanitario. Los fraccionamientos se han encargado de cavar sus propios pozos con el visto bueno de SIMAS, sin embargo, la profundidad de excavación para sustraer el líquido algunas veces compromete la calidad del agua potable obtenida.



En cuanto a drenaje sanitario, la zona se encuentra muy alejada de la planta de tratamiento de agua municipal, por lo que el tratamiento de aguas en la zona depende también de cada fraccionamiento.

Infraestructura Verde

- El desarrollo urbano en la Zona Norte es una importante oportunidad para no cometer las omisiones de áreas como PROVITEC o Fuentes del Sur. Hoy cada nueva construcción que pavimenta el suelo es un área de captación de agua pluvial que no es resuelta.
- En el tema de riesgo por inundaciones fluviales en el Río Nazas, un estudio de CONAGUA revela que la zona se encuentra en riesgo de inundación bajo un modelo de 1500 m³/seg, esto importante de considerar porque hay antecedentes de avenidas de 1,800 m³/seg. El riesgo va por pérdida de patrimonio desde niveles de 50 cms hasta 1.5 m. Garantizar una ciudad resiliente es un principio básico para una ciudad sostenible.

