

4.4 Aportaciones a la estrategia territorial

La estructura urbana propuesta considera el crecimiento territorial detectado en el último periodo y su integración en una estructura metropolitana.

Se consideran nuevos centros distritales en zonas sujetas a planeación que tienen una importancia estratégica en la conformación de esquemas urbanos de impulso al desarrollo económico y social como son la zona de las Tres Presas, la bifurcación de los ejes carreteros regionales de vía libre y vía de cuota a Ciudad Juárez, y el entorno del aeropuerto, en la confluencia de la futura Av. Tabalaopa con el Blvd. Juan Pablo II.

Estos últimos dos Centros Distritales propuestos tienen una importancia estratégica dentro de la estructura metropolitana al favorecer cobertura de equipamiento y servicios en zonas de convivencia funcional por conurbación con el Municipio de Aquiles Serdán.

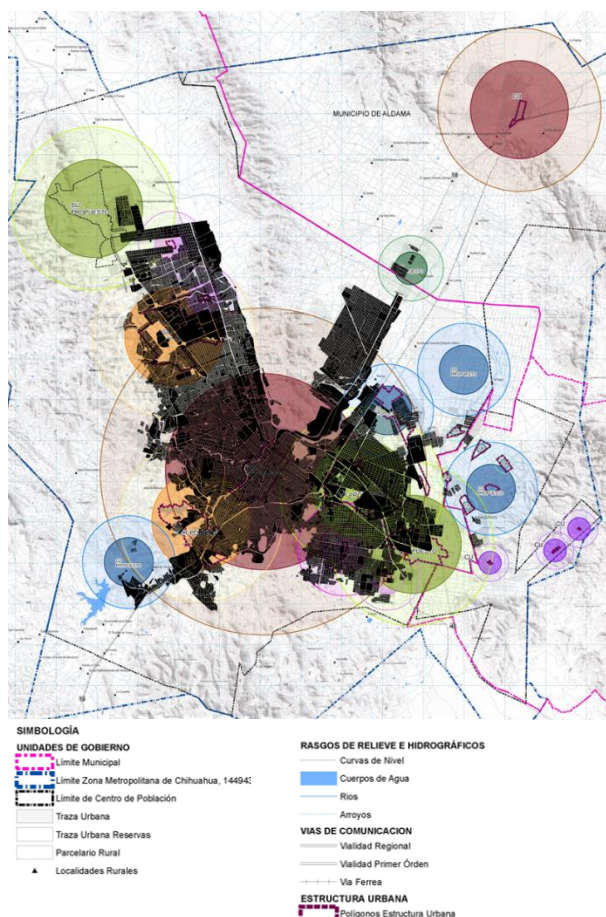


Ilustración 278. Estructura urbana.
Fuente: Elaboración propia, con base a información del POZMCH.

Zonas Especiales de Desarrollo Controlado (ZEDEC)

Estas zonas de alto valor ambiental, están sujetas a desarrollo condicionado de acuerdo a las circunstancias medio ambientales, ocupación y conectividad existente ya que por sus ubicaciones la mayoría son zonas carentes de equipamiento e infraestructura. Dado que cada zona ZEDEC es distinta, se tratará cada una para establecer la reglamentación correspondiente que permita la preservación del valor ambiental y mejorar con ello las condiciones de vida de la población circunvecina, distribuir equitativamente los beneficios y cargas del proceso de desarrollo urbano y evitar que en lo sucesivo se edifiquen o amplíen construcciones sin ninguna normatividad específica.



Ilustración 279. Ubicación de ZEDEC.
Fuente: IMPLAN. Elaboración propia.

El objetivo de estas estrategias es preservar el valor ambiental y paisajístico de las zonas, para esto se establecieron normativas generales y particulares de acuerdo a las características geológicas, hidrológicas y topografías de cada uno de los ZEDEC, las cuales se describen en el apartado normativo de este documento.

Zonas Especiales de Integración al Desarrollo (ZEID)

Estas Zonas especiales están sujetas a un desarrollo orientado y condicionado a la integración de áreas colindantes y complementarias, con el fin de evitar las ciudades dormitorio e incentivar se incorporen a la dinámica de la ciudad espacios de trabajo, de servicios, públicos y sociales.

En la presente actualización se integra el ZEID Norte que se describe brevemente a continuación y puede ser consultado en el Anexo correspondiente.

ZEID Norte

En este polígono se advierte la necesidad de establecer un Programa de Desarrollo Concertado entre los propietarios del suelo y los promotores de la zona, a fin de evitar que se siga desarrollando la zona, bajo esquemas de fraccionamientos aislados, de baja densidad o usos suburbanos e irregulares.

La estrategia de gestión, teniendo en cuenta que el ZEID Norte se trata de un PAC, deberá ser objeto de un Programa Integral de Desarrollo Urbano, factibilidad que se analiza en el documento correspondiente en anexos.

En cuanto a su propuesta de ordenación territorial, son cuatro ejes rectores los que guían las estrategias.

- La creación de centros o núcleos,
- Asegurar un sistema de comunicación eficiente entre la zona
- Incrementar la densidad permitida
- Zonificación que facilite un plan integral

El ajuste a la zonificación y usos de suelo propone:

- Incremento de densidad permitida en la zona central
- Establecer para la sub-zona 2 el uso homogéneo ZEDEC
- Redefinir para un primer borde del margen derecho del río sacramento el uso ZEDEC
- Mantener para la zona más cercana al río el uso de “baja densidad condicionado pluvial”
- Proponer en áreas estratégicas directamente ligadas al libramiento oriente usos productivos relacionados con la ventaja que ofrece la conectividad metropolitana y regional.

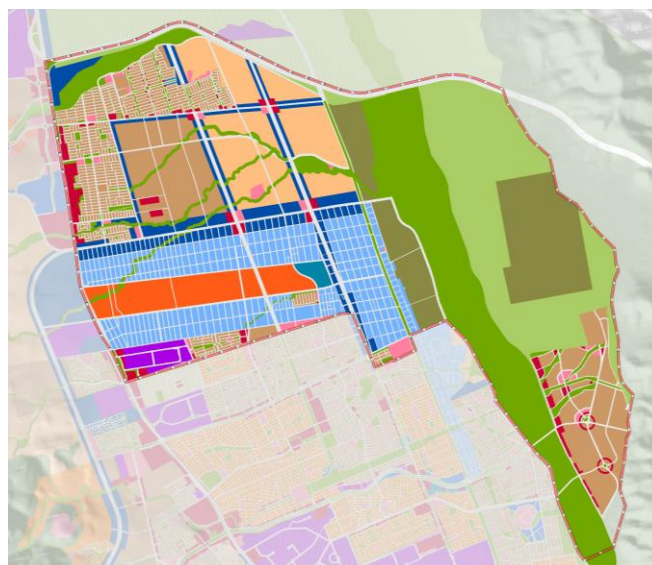


Ilustración 280. Zonificación Secundaria propuesta, ZEID Norte
Fuente: Elaboración TDU.

Sobre el transporte público y la movilidad no motorizada, se propone respectivamente:

- Un esquema para rutas alimentadoras y su interconexión con el sistema troncal Vive-bus, mediante la propuesta de una Estación de Transferencia entronque Av. Poniente 5, Tecnológico y Eugenio Prado Proaño, prolongando la ruta proveniente de la Estación de Transferencia Norte ubicada en la Av. Tecnológico y Av. Homero
- Ligar la estructura de ciclovías plasmadas en el PDU visión 2040, con el área de reserva, mediante vialidades que contienen amplias aceras para una buena circulación del peatón y ciclovías que contienen 1 carril de bicicleta por sentido.

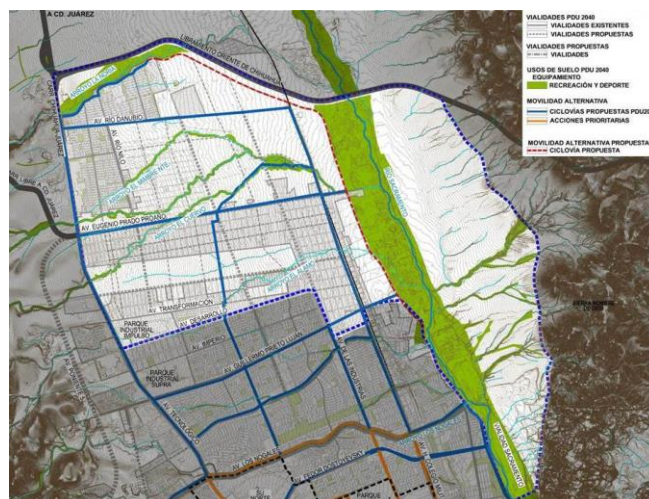


Ilustración 281. Movilidad Alternativa propuesta ZEID Norte Fuente: Elaboración TDU.

Polígonos de Actuación Concentrada (PAC)

Los polígonos de actuación son límites geográficos-espaciales del territorio definidos a partir de condicionantes y/o características similares de una zona, donde se proyecta llevar a cabo acciones específicas de intervención urbana.

La Haciendita

El estudio de soporte la Haciendita se elabora con el objetivo de propiciar el ajuste de la lotificación, la dotación de infraestructura y equipamiento así como regularizar y reafirmar los usos de suelo, habitacional, comercial, mixto, micro-industria y áreas de recreación y deporte. El polígono de actuación La Haciendita, se localiza al poniente de la ciudad de Chihuahua, sobre la Avenida La Cantera, con una superficie de 50.500 Has.

Dentro de las estrategias de ordenamiento territorial se propone:

- La elaboración de un Plan Maestro de Reordenamiento Urbano
- El ajustes a la lotificación
- Reordenamiento de Vialidades y propuesta de movilidad alternativa
- Propuesta de usos de suelo como: la creación de un centro barrial sobre el par vial del arroyo La Cantera, sobre el cual se localicen los usos de equipamiento, comercio y servicios, mixto y recreación y deporte; este centro de barrio se localiza al centro del polígono para facilitar el servicio a toda la zona. Aumenta la densidad a H-45 y H-60 para generar un desarrollo económicamente sustentable, etc.



Ilustración 282. Uso de suelo propuesto PAC La Haciendita
 Fuente: Elaboración TDU.

Dentro de las estrategias de mejoramiento ambiental se propone:

- Lineamientos para el rescate del arroyo y los escurrimientos, como; Rescatar el arroyo la cantera para generar una zona medioambiental de esparcimiento social, elementos que a largo plazo nos permitan mejorar la zona con espacios más amables, seguras, que fortalezca la movilidad en el polígono
- Lineamientos para mejorar la imagen urbana
- Lineamientos genéricos para mitigar impactos ambientales

Dentro de las estrategias de gestión de desarrollo se propone:

- Elaboración de un Plan Maestro
- Plan de participación de propietarios
- Plan de participación de promotores privados, es decir qué; los promotores privados podrán asociarse con el gobierno y con los propietarios de los solares para conformar un proyecto de desarrollo urbano que sea viable y financieramente sustentable, podrán también comprar los solares y conformar un polígono de desarrollo, dotarlo de infraestructura, de servicios y construir la vivienda unifamiliar y en bloque
- Participación de sector público

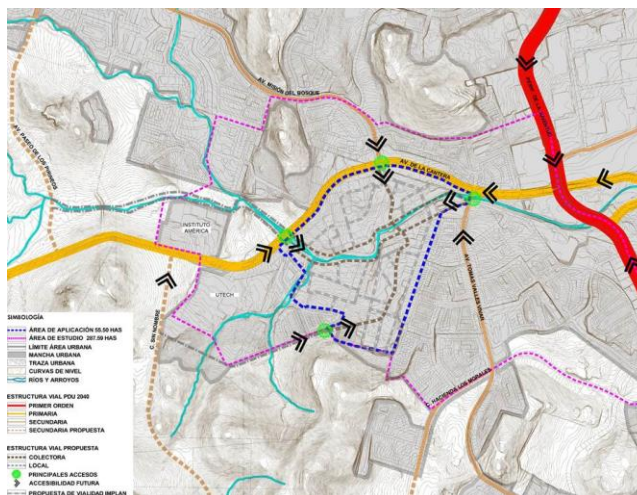


Ilustración 283. Conectividad futura PAC La Haciendita
 Fuente: Elaboración TDU.

Zona Aeropuerto

En el marco de diagnóstico de la Quinta actualización al PDU 2040, se reconoce la necesidad estratégica de promover un nuevo Subcentro de actividad industrial, innovación y desarrollo tecnológico en el entorno del aeropuerto de la ciudad. El estudio del Polígono de Actuación, Plan Visión Aeropuerto define y responde a esta necesidad y por tanto es su objetivo principal.

Los alcances de este estudio se resumen en lo siguiente:

- Definir el polígono y delimitar la aplicación del Plan Visión Aeropuerto
- Analizar la información de propiedades que le provea el IMPLAN al consultor, a fin de determinar su participación y así evaluar mecanismos de gestión de suelo.
- Definir los lineamientos para Programa Parcial de Desarrollo Sostenible y un Polígono de Actuación Concertada (PAC).
- Definir instrumentos de participación de propietarios, promotores y entidades del sector público en el Plan Visión Aeropuerto.
- Elaborar un programa de trabajo para promover el desarrollo integral y sustentable del polígono de actuación.

Dichos alcances corresponden a estrategias de ordenamiento y de gestión urbana, las cuales se describen completamente en el Anexo Documental Polígono de actuación Plan Visión Aeropuerto y en resumen se mencionan en este documento, tanto en el apartado de estrategias como en el normativo.

Retomando, la estrategia proyectada para el polígono de actuación Plan Visión Aeropuerto, con el propósito de coordinar y alinear los esfuerzos de propietarios, desarrolladores y entidades de gobierno, y a la cual quedara sujeta la planeación y el desarrollo urbano del polígono se divide en; Estrategia para el ordenamiento urbano y Estrategia de gestión.

Para la estrategia del ordenamiento urbano la propuesta busca que el polígono condicione su desarrollo de acuerdo a los siguientes puntos:

1. Condicionantes ambientales, técnicas y normativas
2. Esquema de estructura urbana propuesta y su integración metropolitana
3. Ajustes a zonificación y usos de suelo propuestos
4. Adecuaciones a la estructura vial
5. Esquema de transporte público y esquema de movilidad alterna

Sobre las condicionantes ambientales, técnicas y de normativa, se resalta considerar respectivamente especificaciones de:

- Ambientales: Manejo de topografía, hidrología, suelo y flora
- Técnicas: Implementación de drenaje sanitario independiente, manejo de agua de lluvia sustentable, así como ajustes a la red vial y estudios de movilidad alterna
- Normativa: Restricciones de Aeropuerto (cono de navegación y círculo de sonido), soluciones y estudios complementarios sobre tratamiento de zonas de inundación Arroyos Los Nogales y Cacahuatal.

Dentro del esquema de estructura urbana propuesta y su integración metropolitana se resaltan los siguientes aspectos:

- Generar un nuevo sub-centro de actividad económica de influencia regional e internacional
- Planear la conectividad metropolitana y local.
- Ordenar los asentamientos habitacionales de manera integral
- Determinar los centros de distrito, corredores, vías cívicas y centros de barrio para concentrar equipamientos y servicios al alcance de los pobladores de la zona.
- Planear el ordenamiento en función de las condicionantes ambientales, técnicas y normativas impuestas por el entorno.

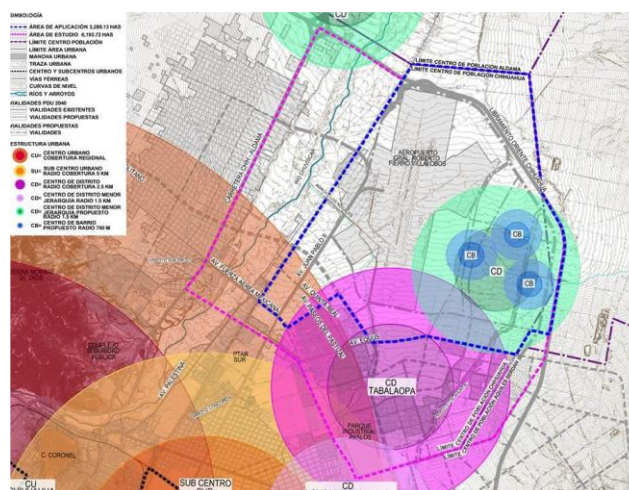


Ilustración 284. Estructura Urbana Propuesta, Zona Aeropuerto
 Fuente. Elaboración TDU.

Sobre ajustes a la zonificación y los usos de suelo propuestos resalta:

- Reducción en las superficies de vialidades y afectaciones en comparación con la cuarta versión del PDU 2040, pasando de 334.421 has a 287.557 has.
- Se elimina el uso de suelo Habitacional de 26-35 viv/ha, el Centro Distrital y se consume la Reserva de Área Estratégica.
- El uso de suelo Habitacional de 36-45 viv/ha, disminuye un 4.13% pasando de 333.731 has a 319.981 has.
- El uso de suelo Habitacional de 46-60 viv/ha, aumenta de 30.13 has a 106.8 has.
- El uso de suelo Mixto Moderado aumenta de 75.667 has a 132.994 has
- Se proponen 53.753 has del uso de suelo Mixto Intenso
- La superficie del uso Industrial de Alto Impacto se mantiene en 56.297 has y el de Bajo Impacto disminuye en un 11.63% pasando de 599.593 has a 592.847 has
- La superficie de Comercio y Servicios aumenta de 23.024 has a 41.246 has
- Recreación y Deporte aumenta de 95.747 has a 170.596 has
- Se afecta solo en un 3.35% la reducción de la superficie de Preservación Ecológica Primaria, pasando de 443.501 has a 428.621 has



Ilustración 285. Usos de Suelo Propuestos, Zona Aeropuerto
 Fuente. Elaboración TDU.

Sobre las adecuaciones a la estructura vial resalta:

- Planear dos conexiones al sistema regional de carreteras: enlazar libramiento con prolongación de Vía Chepe y Av. Juan Pablo II, y enlace de la zona industrial al oriente del

Aeropuerto a través de una gaza de acceso y salida.

- Corrección y modificación del trazo de la vialidad primaria denominada en el PDU 2040 como "Prolongación Francisco R. Almada"
- Adecuaciones a vialidades primarias de manera que se pueden incrementar las vías de acceso y salida de la nueva zona de estudio con respecto al entorno urbano
- Adicionalmente un esquema de vialidades primarias para prever la articulación de las zonas industriales al oriente del aeropuerto.
- Se corrige la vialidad a ambos lados del arroyo el Cacahuatal y su canalización conforme se introduce al norte del polígono.

Sobre el tema de transporte público y movilidad alterna se propone lo siguiente respectivamente:

- Un esquema de rutas alimentadoras en la zona de estudio y puntos de enlace con el futuro troncal ViveBús.
- Respetar los carriles específicos para el transporte público y desarrolladores deberán comprometerse a diseñar espacio y banquetas de acuerdo a lineamientos municipales para alojar paraderos.
- Red de espacio lineales y calles donde se debe favorecer la existencia de ciclovías y aceras amplias para peatones

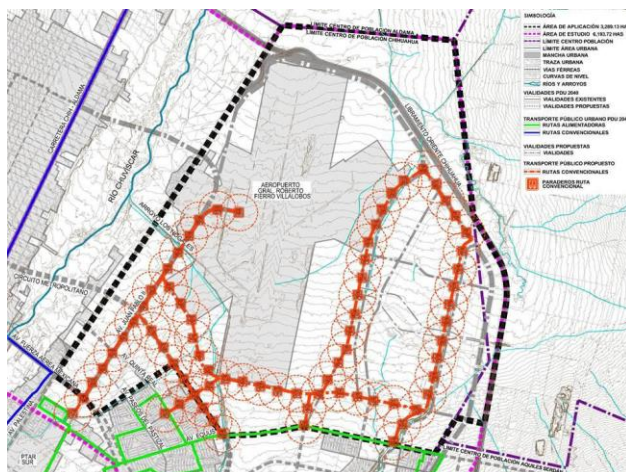


Ilustración 286. Transporte Público propuesto, Zona Aeropuerto
 Fuente. Elaboración TDU.

Para la estrategia de gestión, la propuesta es un desarrollo conjunto entre propietarios, gobiernos y desarrolladores para concretar un plan maestro con mecanismos de gestión y financiamiento de infraestructura, desarrollo por etapas, mezcla de usos mixtos complementarios a lo industrial, vivienda de diversos tipos de oferta, equipamientos de educación superior, administración pública, servicios y comercio, entre otros.

Polígonos de Contención Urbana (PCU)

Los Polígonos de Contención Urbana son una herramienta del Gobierno Federal, se establecen con el fin primordial de controlar la expansión de la mancha urbana y enfocar los esfuerzos públicos y privados tendientes a consolidar la ciudad para mejorar la calidad de vida de sus habitantes.

La nueva política de vivienda impulsada mediante el Programa Nacional de vivienda 2014-2018, toma en cuenta los efectos que tiene la localización de las soluciones de vivienda sobre la sustentabilidad social, económica y ambiental de la ciudad para el otorgamiento de créditos y subsidios federales.

El objetivo de esta estrategia es consolidar un modelo de desarrollo urbano que garantice la presencia de infraestructura, vivienda y oferta de empleo necesarias para la óptima calidad de vida de la población que habita en áreas urbanas.

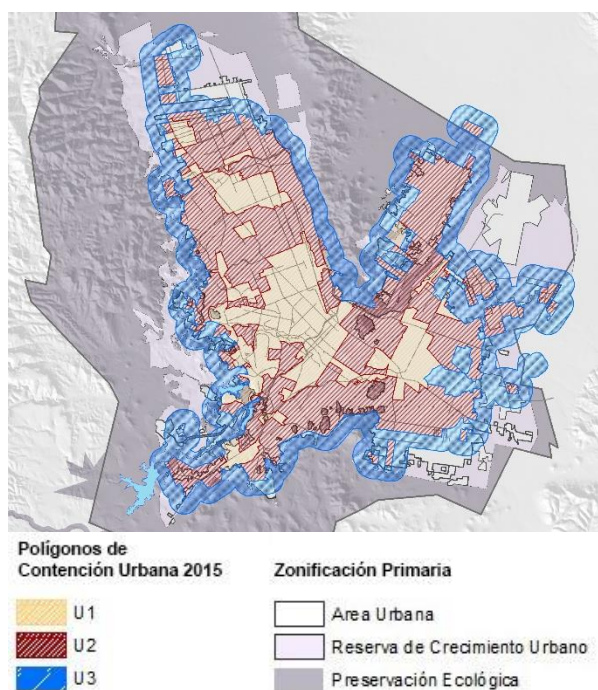


Ilustración 287. Polígonos de Contención Urbana 2015.
 Fuente: CONAVI.

El ámbito de aplicación del Modelo Geoestadístico para la Actualización de los Polígonos de Contención Urbana 2015, incluye 384 ciudades que integran el Sistema Urbano Nacional⁴⁵, que conjunta a aquellas ciudades de 15 mil y más habitantes, entre las que se encuentra Chihuahua.

Los PCU se clasifican en tres contornos descritos a continuación:

U1. Esta ubicación, dentro de la ciudad, contiene las fuentes de empleo como elemento básico para consolidar las ciudades. Son el resultado de la proporción que existe entre la población ocupada con respecto a la población residente, por AGEB⁴⁶.

U2. Se basa en la existencia de servicios de agua y drenaje en la vivienda, que coadyuvan a la proliferación de vivienda cercana al primer perímetro U1⁴⁷. Se requiere que el 75% de las viviendas dentro del AGEB cuente con servicios de agua y drenaje⁴⁸.

U3. Áreas de crecimiento contiguas al área urbana consolidada. Quedan conformadas por un buffer o envolvente que cubre los contornos U1 y U2, de acuerdo con el rango de población de la ciudad. Constituye un borde virtual de contención del crecimiento de las ciudades, es un cinturón periférico.

Zona Metropolitana

Para lograr un correcto y equilibrado desarrollo de la Zona Metropolitana de Chihuahua se plantea:

- Equilibrar territorialmente usos en la zona conurbada: centros de trabajo, equipamientos y grandes servicios (nuevos sub-centros y centros de distrito)
- Planear estrategia de movilidad para facilitar comunicación de zonas habitacionales-lugares de trabajo y de estudio y comercio.
- Fortalecer y ordenar corredores metropolitanos de comercios y servicios.
- Proponer nuevos núcleos de equipamientos metropolitanos y regionales.
- Diseñar un sistema de movilidad metropolitana basada en el transporte y en la movilidad alternativa (sendas metropolitanas).
- Acciones para impulsar una estrategia de usos mixtos, densificación y ciudad compacta.

⁴⁶ Un AGEB urbana, es un área geográfica ocupada por un conjunto de manzanas perfectamente delimitadas por calles, avenidas, andadores o cualquier otro rasgo de fácil identificación en el terreno y cuyo uso del suelo es principalmente habitacional, industrial, de servicios, comercial, entre otros, y sólo son asignadas al interior de las localidades urbanas.

⁴⁷ Con información del Censo General de Población y Vivienda 2010 INEGI, referida a los servicios.

⁴⁸ Información contenida en el Censo Económico 2009 y en el Directorio Estadístico Nacional de Unidades Económicas (DENUE) 2011, 2013, del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), así como con la información aportada por el Consejo Nacional de Población CONAPO.

⁴⁵ SEDESOL – CONAPO. Sistema Urbano Nacional 2012.