Derechos de autor 2016 ANUARIO DE ESPACIOS URBANOS, HISTORIA, CULTURA Y DISEÑO

Creative Commons License
Esta obra está bajo una licencia internacional Creative Commons Atribución-NoComercial-CompartirIgual 4.0.

Efectos del desarrollo inmobiliario y precio del suelo en la morfología de Torreón[1]

Effects of real estate development and land price on the morphology of Torreón

Sergio A. Carmona O'Reilly
Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Azcapotzalco, Ciudad de México, México
ORCID: https://orcid.org/0000-0002-0666-6087

DOI: https://doi.org/10.24275/FBVL4133

Fecha de recepción: 6 de abril de 2016
Fecha de aceptación: 18 de junio de 2016
Fecha de publicación: 12 de diciembre de 2016

1. El presente artículo es parte de la investigación en curso de Doctorado "Morfología y transformaciones urbanas. El modelo de desarrollo de Torreón, Coahuila" del Posgrado de Diseño, Línea de Estudios Urbanos, de la División de Ciencias y Artes para el Diseño de la UAM-Azcapotzalco.

Resumen

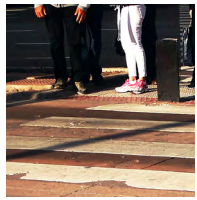
El presente artículo realiza un recorrido cronológico del desarrollo urbano de Torreón y su zona metropolitana, con un énfasis particular en los procesos de especulación inmobiliaria y de precios del suelo que han dado forma a esta área urbana. Inicialmente predominaron en su desarrollo urbano las formas geométricas muy definidas, pero en décadas recientes destaca la aparición de bloques urbanos de formas irregulares. Su particular desarrollo basado en un modelo capitalista y en la propiedad privada definieron de manera sustantiva la forma de la ciudad a través de los desarrollos y negocios inmobiliarios.

Palabras clave: Morfología Urbana, Desarrollo Urbano, Precio del Suelo.

Abstract

This article presents a chronological panorama of urban development of Torreón and its metropolitan area, with a particular emphasis on urban speculation and land prices, which have given form to this urban area. Initially, very well defined geometric patterns were predominant, although in recent decades numerous irregular shaped urban blocks have appeared. Its particular development was based on a capitalist and private property model, which substantially defined the form of the city through its real estate developments and businesses.

Key words: Urban Morphology, Urban Development, Land Price.



Resumo

Este artigo lança um percurso cronológico do desenvolvimento urbano em Torreon e sua área metropolitana, com ênfase especial sobre os processos de especulação imobiliária e os preços da terra que moldaram esta área urbana. De inicio no desenvolvimento urbano é dominado e muito definido pelas formas geométricas, mas nas últimas décadas destaca o surgimento de blocos urbanos de formas irregulares. O seu particular desenvolvimento baseado em um modelo capitalista e na propriedade privada, definiram substantivamente a forma da cidade através dos desenvolvimentos e negócios imobiliários.

Palavras chave: Morfologia urbana, desenvolvimento urbano, preços do solo.

Introducción

Las ciudades de Torreón y Matamoros, en Coahuila, y Gómez Palacio y Lerdo, en Durango, conforman la Zona Metropolitana de la Laguna (ZMLL). Estas ciudades tuvieron sus orígenes a finales del siglo XIX, y en plena modernización porfirista, siguieron patrones diferentes de distribución urbana y de crecimiento con respecto a las ciudades coloniales mexicanas. En ese sentido, la moderna ciudad de Torreón fue diseñada en función de intereses comerciales y de capital, por lo que es de destacar que en la Plaza de Armas de esta ciudad no hay iglesia ni ayuntamiento, sino bancos y casino.

El detonador para su vertiginoso crecimiento urbano fue la llegada del ferrocarril. A partir de ese momento, las ciudades de esta conurbación crecen delimitadas por su naturaleza (río, serranía y desierto), y siguiendo los caminos que la conectan con sus centros de actividad, y con poblaciones vecinas y distantes (Terrazas, 2005). De este modo, las ciudades se consolidan y muestran evidencia de estabilidad y orden, control y poder, función económica y habilidad para controlar los recursos, componentes de la buena forma de una ciudad (Lynch, 1985).

Cabe destacar que la ZMLL es un caso muy ilustrativo de la reconversión de tierras privadas de uso agrícola a urbanas, lo que ha sido una constante en el desarrollo de la región, al pasar de ranchos y haciendas a villas, ejidos y ciudades. En ese mismo sentido, el precio del suelo se ha ido incrementando de forma considerable a lo largo de su historia, pasando por procesos de especulación, negocios inmobiliarios e intereses particulares que han contribuido a la forma urbana de la ZMLL.

El acelerado crecimiento físico y económico de las ciudades de la ZMLL sin duda pone en primer plano el tema del precio y la renta del suelo. En ese sentido, como lo analiza Roberto Camagni, las decisiones de localización de empresas y familias en

un espacio económico están basadas en las "ventajas de aglomeración, demanda de accesibilidad, y necesidad de interacción con todas las actividades localizadas" (Camagni, 2005). De este modo, la valoración del suelo (o localización territorial) se manifiesta en la disponibilidad para pagar y recibir, un precio de mercado por su uso. Éste ha sido el caso de Torreón y las ciudades de la ZMLL, donde surgió y se consolidó una importante aglomeración, respaldada por importantes actividades agrícolas, comerciales e industriales, lo que atrajo numerosas personas de otras partes del país y del extranjero, dispuestos a pagar por el uso del suelo, para sus actividades y por supuesto para sus viviendas.

El presente artículo pretende destacar la importancia de la relación entre el desarrollo inmobiliario y el precio del suelo sobre la morfología urbana, ejemplificando cómo ciertas zonas de la ciudad fueron favorecidas con traza e infraestructura urbana. Sin lugar a dudas los servicios urbanos inciden en el precio del suelo y de las construcciones, por lo que la inversión pública en infraestructura y equipamiento realza el valor de los terrenos, y puede orientar el mercado inmobiliario y de la construcción. En ese sentido, podría considerarse también a la morfología como el resultado del modo como se resuelven tensiones entre diferentes agentes urbanos mediante la distribución de servicios en la ciudad (Ejea, 2015).

Por otro lado, en el caso de Torreón estas zonas generalmente estaban bien delimitadas por los propietarios y los desarrolladores urbanos, con medidas muy precisas, y con intereses muy particulares para su fraccionamiento y urbanización. En ese sentido, la ciudad presentó un crecimiento en grandes bloques con formas geométricas más o menos definidas por líneas rectas, con una traza preponderadamente ortogonal. Este patrón fue una constante de la ciudad hasta bien entrados los años setenta, cuando otro tipo de procesos urbanos empezaron a aparecer.

En este trabajo se realizará un recorrido cronológico por las principales etapas de desarrollo y crecimiento de la ciudad desde la perspectiva morfológica y su relación con el precio del suelo y los desarrollos inmobiliarios, presentando algunos ejemplos específicos de trazas y fraccionamientos.

Orígenes de la ciudad y el precio del suelo

De acuerdo con Gustavo Garza existen dos procesos centrales en la consolidación del capitalismo como modo de producción dominante y la consecuente urbanización de México hacia finales del siglo XIX: en primer lugar la integración del mercado nacional con la construcción del ferrocarril y, en segundo, la introducción de la energía eléctrica (Garza Villarreal, 2003). Torreón se inserta indiscutiblemente en estos dos procesos nacionales del Porfiriato.

En 1887 el ingeniero Federico Wulff[2] proyectó la lotificación de los terrenos aledaños a la Estación de Torreón. Como puede apreciarse en la figura 1, se trata de una traza ortogonal, aunque con la particularidad de que el primer bloque de cuadras se alineó paralelamente al preexistente Canal del Tajito. Sin embargo, la traza se rectifica para orientarla exactamente hacia al oriente. Esta decisión implica que alrededor de una decena de cuadras tengan forma trapezoidal, y que en conjunto formen un triángulo que permite realizar el cambio de orientación de la traza.

La mayoría de las manzanas son entonces, cuadros de 84 x 84 m, separadas por amplias calles rectas de 20 m de ancho. Cabe repetir que la moderna traza de Torreón fue diseñada en propiedad privada y en función de intereses capitalistas, por lo

2. El ingeniero Federico Wulff Olivarri nació en San Antonio Texas en 1856. Estudió en Alemania ingeniería civil y arquitectura. Además del diseño urbano de la nueva población, construyó varias casas y edificios en la ciudad. Murió en el Paso, Texas en 1949.

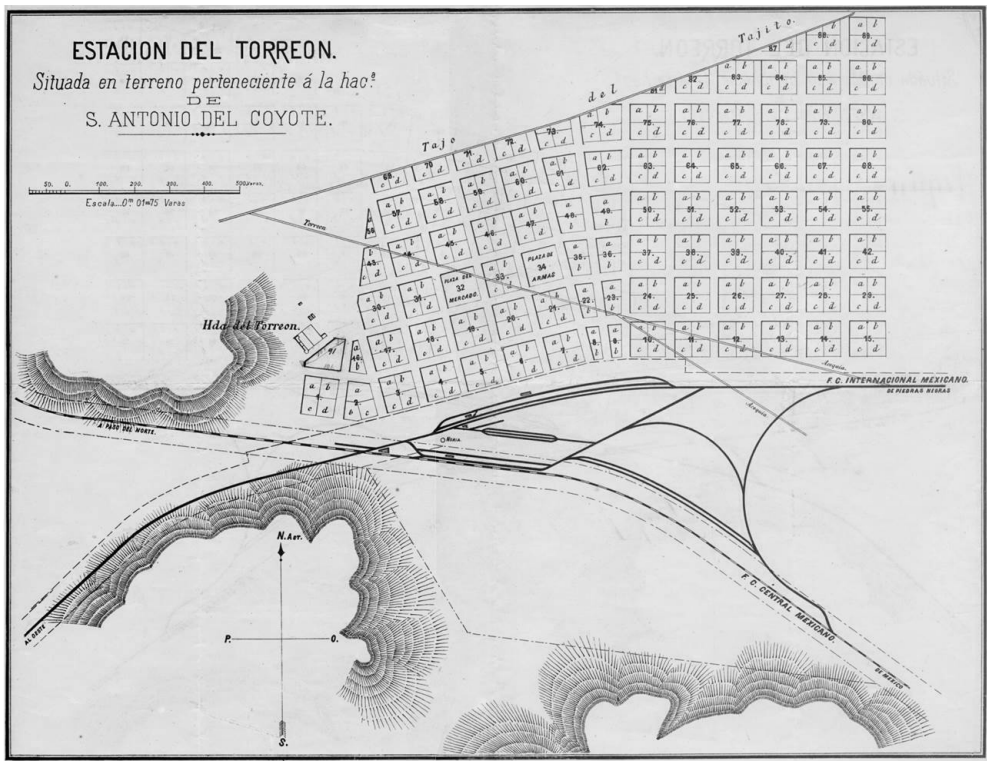


Figura 1. Plano de Torreón por el ingeniero Wulff (1887).
Fuente: Archivo Histórico Municipal de Torreón Eduardo Guerra.

que en la plaza central no se dispusieron iglesia ni ayuntamiento, sino bancos y casino. Una vez realizado el diseño de la traza, en diciembre de 1888 las manzanas fueron ofrecidas a la venta. La estación del ferrocarril es por supuesto el punto neurálgico de la ciudad y empieza a desarrollarse frente a ella el comercio, la industria y los servicios.

Destaca el caso del primer hotel construido frente a la estación del ferrocarril y la construcción de la primera fábrica de hilados y tejidos en 1890, en terrenos adyacentes al cruce del ferrocarril, adquiridos por Adolfo Aymes[3] por 495 pesos. Del mismo modo, alrededor de la estación fueron adquiriéndose nuevos terrenos destinados a la industria. Cabe mencionar que en este crecimiento la industria fue beneficiada con exención de impuestos por parte del gobierno del estado

La venta se realizó por manzanas completas, o en lotes generalmente de una cuarta parte del área

3. Adolfo Aymes nació en 1850 en Pierrene, Bajos Alpes, Francia, país donde estudió la carrera de Comercio. Llegó a México a los 30 años de edad. Su fábrica de hilados y tejidos "La Constancia" fue la primera industria de Torreón, y su prosperidad fue vital y decisiva para el desarrollo de la ciudad.

total. Así, hubo ventas de cuartos de manzana de 80 a 100 pesos, o manzanas completas entre 300 a 400 pesos. Algunas fueron más caras, como la manzana donde ahora está el Casino de La Laguna,[4] que se vendió a 500 pesos (Terán Lira, 1989).

Cabe mencionar que Andrés Eppen,[5] apoderado de Casa Rapp, Sommer y Cía.,[6] dueña de las tierras, realizó la donación de la manzana para la construcción de la Plaza de Armas, otras manzanas para el mercado y el panteón, y un terreno para la primera iglesia. Como puede entenderse, no todo fue negocio y especulación, sino que este tipo de iniciativas ciudadanas contribuyeron también a dar forma a la ciudad. Sin lugar a dudas esto ha sido muy diferente a la mayoría de las ciudades mexicanas, que contaban con fundos legales y religiosos desde sus orígenes.

Otro hecho de suma importancia fue que en 1898 se inauguró el servicio eléctrico e inició operaciones el tranvía Torreón-Gómez Palacio-Lerdo. Este medio de comunicación por supuesto contribuyó a la forma de la incipiente zona urbana y a la integración económica, social y funcional de sus poblaciones. A nivel urbano, esta vía de comunicación y transporte permitió el flujo de personas, comercio y servicios hasta el año de 1953.

Ya para 1896, las tierras restantes no comercializadas de la Hacienda de Torreón fueron vendidas en 180 000 pesos al coronel Carlos González Montes de Oca.[7] En un par de años las propiedades ya habían cuadriplicado su valor y fueron vendidas nuevamente, pasando a manos de diferentes empresarios, quienes inician negocios inmobiliarios al ampliar la traza urbana para dar lugar al rápido crecimiento de la población. Entre éstos destacan los mismos Eppen y el coronel González, y el agricultor español Feliciano Cobián,[8] quienes jugarán un importante papel en los futuros fraccionamientos de la ciudad y en su estructura urbana.

Principios del siglo XX

La primera década del siglo XX fue una de las que presentó menor crecimiento urbano en el país, en parte por el aislamiento de la población rural y las escasas comunicaciones con los centros urbanos (Unikel, 1976). Sin embargo, hubo ciudades que tuvieron un desarrollo considerable, como fue el caso

4. Un casino, además de casa de apuestas y juegos de azar, es una sociedad formada por personas de una misma clase o condición. En el caso del Casino de La Laguna, representaba la asociación de empresarios, comerciantes y otros miembros de la sociedad lagunera adinerada, y su local era utilizado para entablar negocios y la socialización de sus miembros, además de la realización de bailes, conciertos y otras diversiones.

5. Hijo de inmigrantes alemanes, Andrés Eppen Aschenborn nació en la Ciudad de México en 1840. Cursó estudios militares en Alemania y regresó a México en 1867. Se dio de alta en el ejército liberal y luchó en la guerra contra Maximiliano. Ya dado de baja del ejército, en Lerdo conoce a los representantes de la firma Rapp, Sommer y Compañía y pronto se convirtió en su apoderado general. Gracias a sus gestiones se logró que se estableciera en el Rancho del Torreón la estación del Ferrocarril Central Mexicano, hecho detonador del importante desarrollo de la zona. Falleció en Torreón en1909.

6. La Casa Rapp, Sommer y Cía., establecida en la Ciudad de México, fue una compañía alemana importadora muy vinculada a negocios y contratos con personajes ligados al gobierno de Porfirio Díaz. Al extinguirse la Casa Gutheil y Cía., otra empresa de origen alemán propietaria de los derechos hipotecarios de San Lorenzo de la Laguna, adquieren la propiedad sobre estas tierras.

7. Carlos González Montes de Oca nació en Viesca, Coahuila en 1846. Se unió a las fuerzas republicanas al mando del general Mariano Escobedo y participó en las batallas finales contra Maximiliano en Querétaro. Fue jefe político de la Región Lagunera y solicitó su baja del ejército en 1885. Se convirtió en un importante hacendado, adquiriendo numerosas y extensas propiedades. En 1894 se convirtió en el primer presidente municipal de elección popular de la Villa del Torreón. Por su filiación porfirista, durante la Revolución, tuvo que abandonar el país y falleció en Barcelona, España, en 1917.

8. Feliciano Cobián Fernández del Valle fue uno de los grandes visionarios y empresarios inmobiliarios de Torreón. Nació en1858 en Valle de Camoca, Consejo de Villaviciosa, Asturias, España. Llegó a México en 1880. Amasó una enorme fortuna con la agricultura del algodón y los negocios inmobiliarios. Murió en 1936 en la Ciudad de México. Su residencia principal, llamada Palacio de Cobián, en el Paseo de Bucareli, es actualmente sede de la Secretaría de Gobernación.

de Torreón. Sin lugar a dudas los negocios inmobiliarios se vieron fuertemente beneficiados con este importante crecimiento demográfico y económico. Este gran crecimiento contribuyó a que en 1907 se le otorgara el título de Ciudad a Torreón.

La figura 2 muestra el plano de 1908, con una consolidada traza. La traza ortogonal se extiende hacia el oriente de manera regular, y el perfil arquitectónico de la ciudad se ha visto enriquecido con importantes y numerosos edificios. Asimismo, se amplía la red de tranvías y se dota de diversos equipamientos e industrias (Mercado Juárez, Alameda, bordo de protección, Compañía Metalúrgica, entre otros). Este plano refleja el crecimiento y los nuevos fraccionamientos trazados y parcialmente construidos por Feliciano Cobián.

Cobián comercializó fraccionamientos en continuación de la retícula original del ingeniero Wulff y que fueron nombrados 1°, 2°, 3°, 4° y 5° de Cobián (841 manzanas en un área de 1 000 hectáreas aproximadamente). Puede considerarse que esta traza es el primer gran salto urbano después de la fundación de la ciudad. Entre 1899 y 1907 Cobián

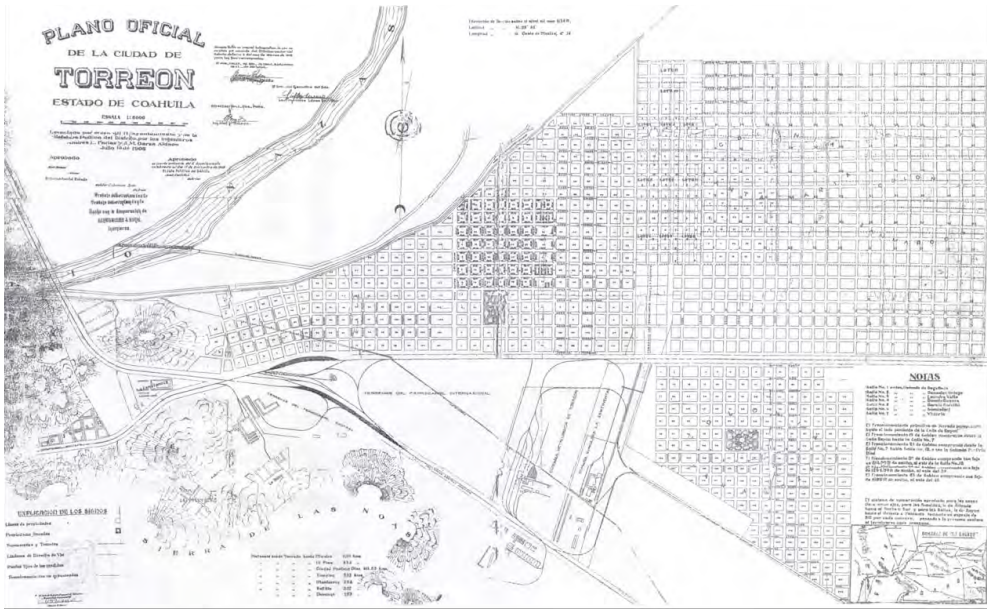


Figura 2. Plano de la Ciudad de Torreón, 1908.
Fuente: Archivo Histórico Municipal de Torreón Eduardo Guerra.

había vendido más de 4.66 millones de m^2, libres de superficie de calles, a un precio promedio de $3.69 pesos por m^2 (Ramos Salas, 2009).

Asimismo, realizó la venta de terrenos en bloque a otros empresarios, como Joaquín Serrano, David Garza Farías y Luis García de Letona,[9] quienes obtu-

9. Joaquín Serano nació en 1856 en Logroño, España. Destacado hacendado y empresario en La Laguna. Fundó la Cía. Industrial de Hilados y Tejidos "La Fe" y de Fábrica de Aceites y Jabones "La Unión"; organizó la compañía de tranvías urbanos y cooperó en la fundación de la

vieron también jugosísimas ganancias con la reventa de terrenos. La figura 3 muestra un ejemplo de cómo eran relotificadas las cuadras, permitiendo un mayor número de edificaciones por manzana y de este modo maximizar la ganancia de los empresarios.

La tabla I muestra los precios de compra y venta de terrenos por parte de algunos de los desarrolladores inmobiliarios. Como puede verse, las ganancias generadas son considerables. En un año Serrano obtuvo más de 900% de incremento en el valor de sus tierras (Ramos Salas, 2009). Se trata del fraccionamiento 1° de Cobián, cercano al centro de la ciudad y con una infraestructura ya consolidada y por supuesto con una alta plusvalía. Sin embargo, un 200% de incremento de Garza Farías en menos de un año, comercializando zonas más alejadas del centro, es ya bastante apreciable, aún si se descuentan tasas de inflación (alrededor de 4% anual). Queda claro que estos grandes negocios fueron posibles gracias a la gran demanda de suelo urbano, y a la especulación realizada por un pequeño grupo de propietarios, lo que los economistas llamarían condiciones de control oligopólico del mercado.[10]

A pesar de sus procesos especulativos, la importancia urbana de este *boom* inmobiliario es que amplió la frontera urbana más allá de la Calzada Colón y sentó las bases de Torreón para las décadas siguientes.

Es claro que la traza reticular siempre ha sido sumamente sencilla de implementar. Para los empresarios inmobiliarios implicaba menores costos, ya que solamente repetían indefinidamente los proyectos de lotificación y su comercialización, y las autoridades se encargaban de proveer los servicios de agua, drenaje y electricidad en redes lineales. Sin embargo, esta manera simple de trazar y replicar indefinidamente fue la causa de graves problemas urbanos. Esta traza no contemplaba vialidades primarias, por lo que la comunicación vehicular era complicada y los tiempos de desplazamiento eran grandes al tenerse que realizar recorridos en zigzag. Como se explicará más adelante, estos problemas tuvieron que ser atendidos a mediados de los años cuarenta.

Ya para 1923 y tras las vicisitudes de la Revolución, la Hacienda del Torreón, desde su primera compra en 1886 hasta la última en 1923, había multiplicado su valor 105 veces en términos nominales (Ramos Salas, 2009). Esto gracias al fraccionamiento de los terrenos y a los negocios inmobiliarios. La figura 4 muestra un detalle del plano de 1933, en el que sigue vigente el modelo de desarrollo y la forma urbana establecidos por Cobián. Se pueden apreciar las divisiones de cada uno de los fraccionamientos (1°, 2°, 3°, 4° y 5°) de Cobián. Es de notar que a pesar de ser grandes fraccionamientos, administrativamente empiezan a haber divisiones y a recibir nombres de colonias. En los años subsiguientes se mejoran y embellecen calles y jardines centrales, se extiende la red de alumbrado público, agua y drenaje al sector oriente, y se pavimentan las carreteras hasta el Campo Militar y el Campo de Aviación.

Metalúrgica y el Sanatorio Español. David Garza Farías nació en Ramos Arizpe, Coahuila, en 1869, y se graduó como abogado en 1893. Llegó a Torreón en 1897 como Juez de Letras, y tras retirarse de sus cargos públicos, ejerció como abogado independiente y representante de importantes empresas laguneras, a la par que se dedicó a los negocios inmobiliarios. Luis García de Letona nació en Saltillo, Coahuila. Estudió Derecho y trabajó en el Tribunal Superior de Justicia del Estado. Llegó a Torreón en 1893 y estableció uno de los primeros bufetes de abogados en la entonces villa. Ejerció de apoderado legal de numerosas empresas, y se convirtió en un exitoso empresario inmobiliario.

10. El control oligopólico se da cuando la concentración de la oferta de un sector industrial o comercial se encuentra en manos de un reducido número de empresas. En el caso de Torreón, la comercialización de los terrenos estaba prácticamente en tres manos: Serrano, Garza Farías y García de Letona.

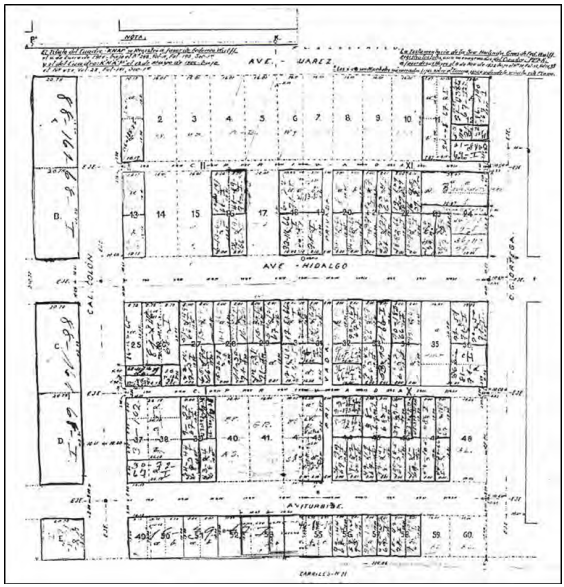


Figura 3. Relotificación en el 1er Distrito de Cobián. Fuente: Registro Público de la Propiedad de Torreón (Ramos Salas, 2009:85).

Tabla I. Precios de compra y venta de desarrolladores inmoviliarios.

	SERRANO	G. FARÍAS	G. FARÍAS	G. DE LETONA
Ubicación	1° COBIÁN	2° COBIÁN	PAJONAL Y 3° COBIÁN	SAN MARCOS
Precio de compra	$0.01212	$0.06670	$0.01710	$0.00390
Precio de venta	$0.12380	$0.26880	$0.05120	$0.03800
Incremento	921.45%	303.00%	199.42%	874.36%
Período entre c/v	12 MESES	28 MESES	10 MESES	8 MESES

Fuente: Ramos Salas, 2009:87.

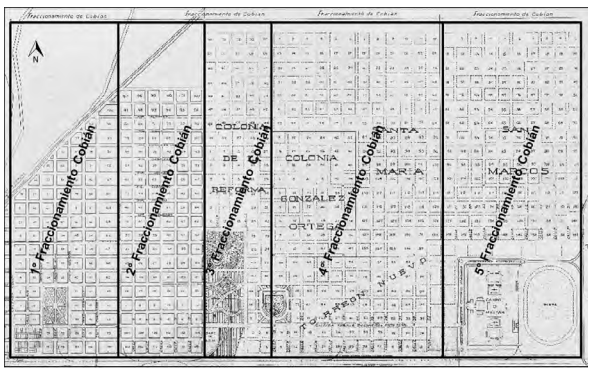


Figura 4. Fraccionamientos de Cobián, detalle de Plano Oficial de Torreón de 1933.
Fuente: Archivo Histórico Municipal de Torreón Eduardo Guerra.

La Reforma Agraria y futuro desarrollo urbano

La década de 1930 a 1940 tuvo importantes obras urbanas en la región (Teatro Isauro Martínez, el puente sobre el río Nazas, el Estadio de la Revolución, la Plaza de Toros y el Bosque Venustiano Carranza). En la imagen anterior se puede apreciar que algunos de estos equipamientos se incorporaban dentro de la traza ortogonal sin mayores problemas. Sin embargo, la forma urbana presentaba una gran monotonía y limitada funcionalidad, producto de su acelerado crecimiento y de la especulación inmobiliaria.

Este acelerado desarrollo de Torreón puede verse como el encadenamiento de una serie de circunstancias y hechos, lo que Alfonso Porfirio clasifica como cinco eslabones principales: aprovechamiento del río Nazas, el cultivo del algodón, la llegada del ferrocarril, la industrialización y el reparto agrario (Porfirio Hernández, 2005). Precisamente la Reforma Agraria de 1936[11] vino a impactar fuertemente el futuro desarrollo urbano en la zona. La expedición del decreto de la Expropiación de Tierras en La Laguna terminó con los enormes latifundios y haciendas restantes, que fueron convertidos en ejidos, y las propiedades particulares fueron limitadas a 150 hectáreas.[12] De este modo, llegaba a su fin el tipo de urbanización masiva y de grandes extensiones como lo habían hecho los empresarios inmobiliarios ya mencionados. Sin embargo, la ciudad continuaba creciendo, y ante la falta de financiamiento y capacidad productiva de los ejidos, muchos sucumbieron ante la expansión de la mancha urbana y se vieron obligados a vender sus tierras a los desarrolladores inmobiliarios, quienes continuaron realizando importantes negocios.

Asimismo, durante el gobierno de Cárdenas "el gasto público destinado al fomento del desarrollo se elevó del 20 al 40 %, estimulando vigorosamente la construcción de carreteras y sistemas de irrigación en el campo" (Garza Villarreal, 2003:24). Esta etapa permitió un gran desarrollo agrícola, industrial y urbano, y en 1940 Torreón forma ya parte de las 14 ciudades del país con más de 50 mil habitantes. Cabe mencionar que a inicios de los años 40 fue integrado el Primer Comité del Plano Regulador de Torreón, ya que existía una gran irregularidad en la tenencia del suelo y en la prestación de servicios municipales. Asimismo, se promulga la Ley de Fraccionamientos del Estado de Coahuila, que obligaba a los desarrolladores urbanos a presentar a las autoridades municipales y estatales sus proyectos.

Tras los cambios en el sistema de propiedad, se realizan importantes ventas de terrenos en las áreas circundantes de la ciudad. Al norponiente se construye el Blvd. Independencia sobre el Canal del Tajito y se fraccionan la colonia Moderna y Los Ángeles. Es de destacar que estas colonias ya no siguen la retícula guía de la ciudad (poniente-oriente), sino que se adaptan a la curvatura del canal ubicado hacia el sur de las mismas, y con el límite del río Nazas y campos agrícolas hacia el norte. Sin embargo, los mismos fraccionamientos cuentan con una traza principalmente ortogonal dentro de sus perímetros, como se puede ver en la figura 5.

La superficie total de terrenos en venta del proyecto de la Colonia los Ángeles fue de casi 14 hectáreas fraccionadas en 268 lotes que iniciaron con un precio de venta entre 6.50 y 10 pesos por m^2, teniendo un costo menor a 3 pesos por m^2 vendi-

11. Si bien la Constitución de 1917 contemplaba el reparto de tierras en su artículo 27, la mayor parte de las tierras que se habían distribuido antes de 1936 fueron como parcelas individuales. Con la Reforma Agraria de Lázaro Cárdenas, se atendió la necesidad de distribuir la tierra de las propiedades más extensas y productivas, principalmente en zonas irrigadas. Así, la política de Cárdenas fue la de crear ejidos de carácter colectivo (cooperativas de producción).

12. En la Comarca Lagunera, 133 mil hectáreas de riego, con sus respectivos derechos de agua, fueron expropiadas a alrededor de 180 terratenientes. Estas tierras fueron repartidas a poco menos de 35 mil ejidatarios (Ramos Salas, 2009).

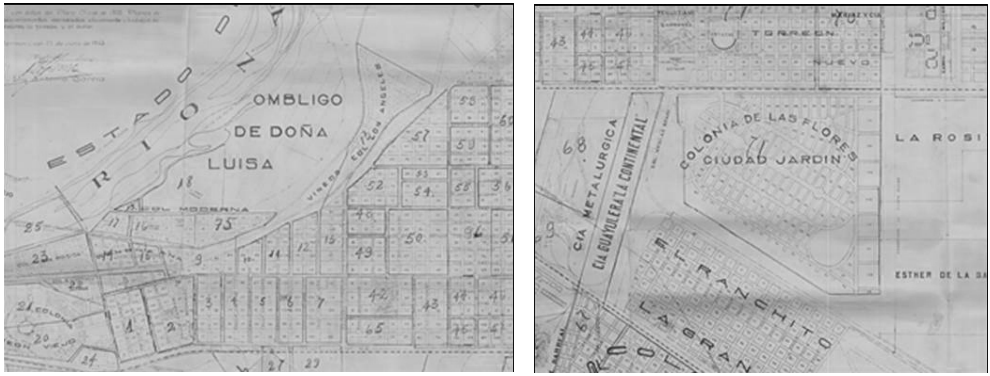


Figura 5. Detalle de trazas en la década de los cuarenta. a) Colonia Moderna y los Ángeles; b) Colonia Torreón Jardían. Plano General de Torreón de 1943.
Fuente: Archivo Histórico Municipal de Torreón Eduardo Guerra.

ble. Asimismo, fue el primer fraccionamiento que vendió "sus lotes con todos los servicios públicos incluidos y con la obligación de entregar al municipio la propiedad de las calles y parques recreativos" (Ramos Salas, 2009:173).

Otro caso sumamente interesante en la traza de la ciudad en la década de los cuarenta es el de la Colonia Torreón Jardín, que sigue el modelo de las ciudades jardín inglesas. En la figura 5 se puede apreciar esta primera traza de la colonia, al sur de las antiguas vías del Ferrocarril Internacional, que incorpora un circuito elíptico, amplios camellones, calles diagonales y área ajardinadas, que rompen con la repetida y monótona traza que caracterizó a Torreón durante las primeras cuatro décadas del siglo XX.

Cabe mencionar que el diseño de esta colonia fue realizado por los arquitectos Suárez Leroy y Gómez Robleda, de la Ciudad de México. Sin embargo, no contaba con las fortalezas de la colonia los Ángeles. Estaba más alejada del centro y en un entorno menos desarrollado, con infraestructura y servicios prácticamente inexistentes. Sin embargo, en ambos casos, los Ángeles y Torreón Jardín, se trataba de colonias para clientes de alto nivel socioeconómico, por lo que la dotación de servicios urbanos en estos nuevos fraccionamientos no fue un impedimento en esta última. Esto confirma que los servicios urbanos no pueden disociarse del modo como se gestionan, es decir, con los intereses de particulares y con el aval y participación de las autoridades y las consecuencias que tienen social y territorialmente (Ejea, 2015).

La primera etapa de la colonia Torreón Jardín puso a la venta 580 lotes con un promedio de superficie de 340 m^2. Es decir, se vendieron casi 20 hectáreas de terrenos lotificados. Cabe mencionar que la inmobiliaria de Torreón Jardín había adquirido 237 hectáreas de terreno por 900,000 pesos, es decir, a 38 centavos por m^2. Con un precio de venta por m^2 de lotes similar a los de la colonia los Ángeles, indiscutiblemente fue uno de los más grandes negocios inmobiliarios de Torreón.

Otros hechos sumamente importantes en la década de los cuarenta fue la donación en 1942 de aproximadamente 216 000 m^2, que eran propiedad de Ferrocarriles Nacionales de México, destinados al Bosque Venustiano Carranza, y la construcción del nuevo aeropuerto en 1944, en terrenos ejidales expropiados.

Reordenamiento urbano

A principio de los años 40 los problemas del crecimiento urbano desenfrenado requirieron de una atención puntual y efectiva. En 1945 el municipio solicitó al arquitecto Luis Prieto Souza[13] un proyecto de plan urbano, ya que la traza reticular que se había seguido desde los inicios se había convertido en un verdadero problema de comunicación vehicular entre sitios ubicados transversalmente, complicado por el cada vez más intenso tráfico, la falta de vialidades primarias y el acelerado crecimiento de la ciudad. Sin embargo, su propuesta de reubicación de la estación del tren y la creación de vialidades radiales nunca se realizó debido a una fuerte oposición, ya que afectaría propiedad privada, al comercio establecido y a la traza regular que existía.

Fue hasta 1948 que el arquitecto Francisco Serrano[14] propone una serie de acciones que concluyen con el trazo de la Diagonal Reforma y la creación del Bulevar Independencia, sobre el antiguo canal de San Antonio. La figura 6 muestra el Plano Oficial de 1953, con la traza de los nuevos fraccionamientos al norte de la diagonal que se ajusta perpendicularmente a este nuevo eje, el nuevo aeropuerto y la nueva red de vialidades primarias que permiten la articulación territorial urbana. Cabe mencionar que el proyecto de Serrano benefició a los propietarios de tierra, que a cambio de las amplias vialidades pudieron extender el área vendible en sus fraccionamientos con cuadras más largas (100 m aproximadamente) y calles menos anchas (12 m).

En este plano de 1953 aparecen nuevas colonias residenciales, como la Ampliación los Ángeles, Nuevo Torreón, Estrella, Navarro y San Isidro. Asimismo, se observa que es muy clara la partición de la ciudad en grandes bloques de carácter geométrico. La figura 6 también muestra estos bloques que sintetizan la morfología de la ciudad. Cada bloque corresponde en la mayoría de los casos a las diferentes etapas de expansión de la ciudad, cuando los terrenos fueron fraccionados siguiendo los intereses inmobiliarios y en ocasiones de planeación urbana, como la Diagonal Reforma y las colonias que se construirían al norte de la misma. Cabe mencionar que el plano de 1953, como el de 1908, reguló el crecimiento más o menos ordenado de la ciudad hasta los años setenta, cuando se actualizó nuevamente.

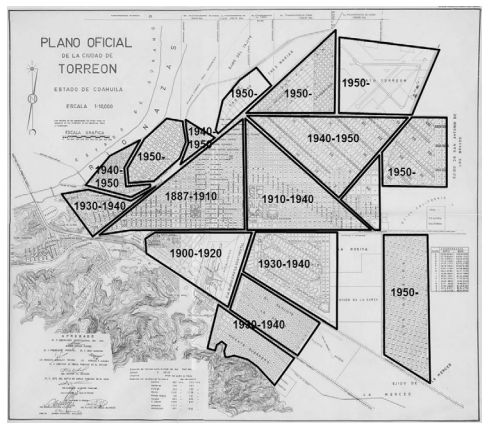


Figura 6. Plano Oficial de Torreón de 1953 y formas urbanas. Fuente: Elaboración propia con plano del Archivo Histórico Municipal de Torreón Eduardo Guerra.

La segunda mitad del siglo XX

La Comarca Lagunera empezaba una época de transición tras la caída de los precios del algodón con la llegada de las fibras sintéticas. En ese senti-

13. Luis Prieto Souza nació en 1889, en Guadalajara, Jalisco. Perteneció a la segunda generación de la Escuela Tapatía de Arquitectura. Fue un reconocido arquitecto, muy activo durante la primera mitad el siglo XX. En Torreón construyó a mediados de los años cuarenta el Palacio Federal y el edificio del Banco de México.

14. Francisco J. Serrano y Álvarez de la Rosa nació en la Ciudad de México en 1900, y falleció en 1982. Fue un reconocido arquitecto e ingeniero civil mexicano. Realizó numerosas obras, principalmente en las colonias Hipódromo Condesa y Polanco. Es padre del también reconocido arquitecto Francisco Serrano Cacho.

do, empiezan a despuntar nuevos sectores en la economía de la zona, principalmente la industria y los servicios. Destaca la reconversión de tierras agrícolas algodoneras para la producción de lácteos y avícola, actualmente importantes empresas regionales. En cuanto al precio del suelo urbano, ya en 1955 una manzana en el Centro valía aproximadamente 4 millones de pesos (Terán Lira, 1989).

Asimismo, se consolidan zonas industriales ya existentes y la creación de nuevas. Ya desde los años sesenta la ciudad de Gómez Palacio había tomado la iniciativa con la creación del Parque Industrial Lagunero. La infraestructura de la ciudad se mejora en diferentes zonas con pavimentación, alumbrado público y drenaje pluvial.

Por otro lado, los años setenta son testigo de importantes cambios en la morfología de la ciudad, en particular con la desaparición de infraestructura rural que aún perduraba. Son cegados los canales restantes, que amplían el Bulevar Independencia y crean el Bulevar Constitución, y aparecen nuevas colonias, como la Nueva Los Ángeles y San Isidro. En cuanto al ferrocarril, se eliminaron las vías que cruzaban de oriente a poniente toda la ciudad, dando paso al Bulevar Revolución. Estas vialidades primarias, junto con la Diagonal Reforma, son actualmente importantes ejes estructurantes de la ciudad.

Ante el acelerado crecimiento urbano del país, fue necesario reflexionar y orientar los esfuerzos de planeación de una manera más ordenada y efectiva. En ese sentido, en los años setenta se llevan a cabo los primeros intentos de planeación urbana regional a nivel federal, con el fin de ordenar el crecimiento territorial de algunas conurbaciones del país. En 1976 se conformó la Comisión de Conurbación de La Laguna, organismo público federal, que produjo los primeros planes de desarrollo urbano de las ciudades conurbadas de Torreón, Gómez Palacio y Lerdo. Por su parte, la Ley de Asentamientos Humanos y Desarrollo Urbano de 1977 vino a fortalecer a la Comisión y sus trabajos, y ya en 1980 se disponía del primer Plan Director de Desarrollo Urbano.

Sin embargo, los años ochenta marcan en México el final del crecimiento económico acelerado y sostenido, tras sucesivas crisis económicas y devaluaciones. Destaca la severa crisis económica de 1982, provocada por la enorme deuda externa y los intereses para su pago, aunados a la caída de los precios del petróleo y la contracción del comercio mundial. En el periodo de 1984 a 1988 las políticas federales de desarrollo urbano se enfocaron al fortalecimiento de las ciudades medias cercanas a zonas agrícolas,[15] y además recibieron apoyo para el impulso industrial (Aguilar y Graizbord, 1996). A pesar del contexto de crisis, La Laguna, a través de estas iniciativas pudo mantenerse y crecer. En particular, destaca el *boom* de maquiladoras de finales de los años ochenta y principios de los noventa, de gran magnitud en la ZMLL. Debido a lo anterior, se crean nuevos parques industriales en la periferia de Torreón.

Por otro lado, cabe destacar que entre 1980 y 2000 el ritmo de crecimiento natural de la población en México disminuyó. Asimismo, hubo una reducción importante de la migración del campo a las ciudades. Se trata entonces de una fase de urbanización moderada y de diversificación en la distribución de la población en el territorio nacional (Anzaldo, 2009). En el caso de Torreón, en este periodo hubo un crecimiento urbano menor a la media nacional. Sin embargo, esto no impidió que entrara en el rango de ciudades medias, que comprende a las aglomeraciones urbanas con una población entre 500 mil a 1 millón de habitantes. De este modo, a pesar de tasas menores de crecimiento poblacional

15. El Plan Nacional de Desarrollo 1984-1988 designó 10 ciudades medias (Torreón, Tapachula, Irapuato, Ciudad Guzmán, Cuautla, Tehuacán, Ciudad Valles, Linares, Los Mochis y Ciudad Obregón) como beneficiarias de la inversión federal en apoyo al sector agropecuario.

y recibir menos migración, Torreón y la ZMLL afrontaron nuevos retos urbanos para este considerable número de habitantes.

Las últimas décadas

Las últimas décadas del siglo XX y los inicios del siglo XXI han sido testigo de un continuo crecimiento de la ZMLL, aunque no a los ritmos de sus décadas iniciales. En este periodo se dota a la ciudad de equipamientos: campus de universidades públicas y privadas, nuevo estadio, nueva central de autobuses, instalaciones de la feria, por mencionar algunos.

Se construye el Anillo Periférico al verse rebasados los límites y las vialidades primarias existentes. Recientemente se inaugura el libramiento de la ZMLL. Es alrededor de estas nuevas vialidades que se ha desatado un nuevo *boom* inmobiliario y de especulación, con la proliferación de los fraccionamientos populares en la periferia y de comunidades cerradas (fraccionamientos privados) de alto nivel socioeconómico. Este tipo de modalidades de desarrollo urbano se insertan en un nuevo contexto internacional, en especial latinoamericano.

La figura 7 muestra esquemáticamente el desarrollo y la morfología de Torreón a lo largo de su historia. Como ya se mostró, la expansión de la ciudad y sus formas fueron por bloques definidos más o menos por líneas rectas y geométricamente. En esta imagen podemos ver que a partir de los años setenta empiezan a aparecer bloques de desarrollo de menor tamaño y con formas más irregulares. La explicación se encuentra en el desmembramiento de las grandes propiedades agrícolas, la asimilación de tierras ejidales a la mancha urbana, y como ya se mencionó, por la especulación de terrenos a lo largo de las vialidades exteriores (Periférico y Libramiento). Por supuesto que otra serie de factores contribuyeron a esta forma urbana más fragmentada e irregular, como es la diversificación del uso del suelo, el auge de actividades comerciales fuera del centro y la consecuente formación de nuevas centralidades, el crecimiento de la red vial primaria, las nuevas zonas industriales, entre otros (Padilla Galicia, 1996).

De acuerdo con datos recientes del Instituto Municipal de Planeación y Competitividad (Implan)

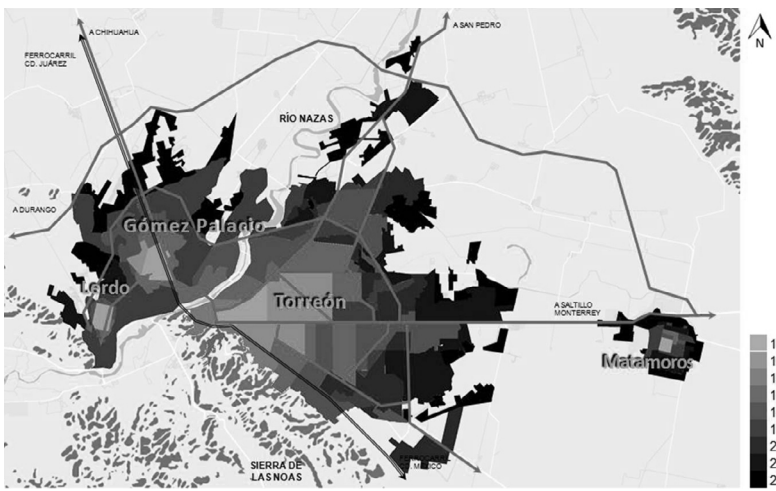


Figura 7. Evolución histórica de Torreón/ZMLL.
Fuente: Elaboración propia con mapas del Archivo Histórico Municipal de Torreón Eduardo Guerra y el Instituto Municipal de Planeación y Competitividad de Torreón.

de Torreón, si la ZMLL tuviera la densidad media de la Zona Metropolitana del Valle de México (doble promedio de niveles de edificación, vivienda vertical y uso de vacíos intraurbanos), sólo ocuparía 11 486 hectáreas, casi la mitad de las que cuenta ahora. En otras palabras, la mancha urbana tendría la dimensión con la que contaba hasta los años ochenta. Como puede apreciarse en la figura 7, la ciudad mantenía hasta finales del siglo XX más o menos una mancha urbana predominantemente contigua, con algunos intersticios urbanos. A partir del año 2000, la mancha urbana crece en fragmentos con formas irregulares, resultado de los numerosos desarrollos habitacionales, comerciales e industriales.

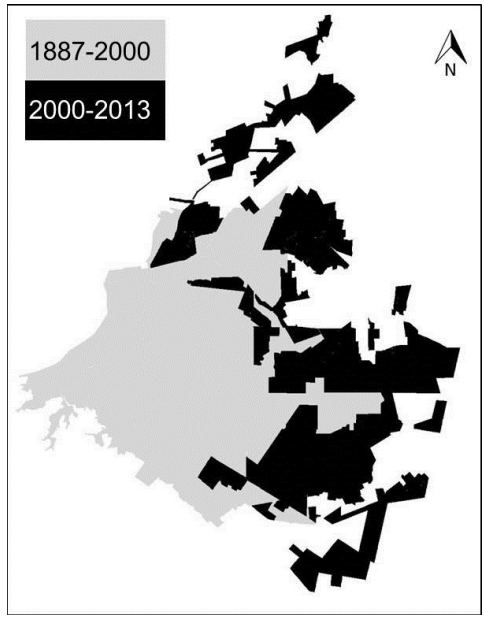


Figura 8. Dispersión y fragmentación de Torreón.
Fuente: Elaboración propia.

Efectos urbanos y perspectivas

El recorrido cronológico realizado presenta un compendio de crecimiento y desarrollo urbano de la ciudad de Torreón. En 100 años se pasó de extensas tierras agrícolas de propiedad privada a formar parte fundamental de una de las 10 principales zonas metropolitanas del país. La forma de la ciudad fue definiéndose por los grandes negocios inmobiliarios y por la especulación, pero a la vez por las condiciones económicas y demográficas del país durante este periodo.

El acelerado crecimiento físico y económico de las ciudades de la ZMLL, basado en la propiedad privada, los negocios inmobiliarios y la especulación, crearon condiciones para una sobrevaloración del precio del suelo. En ese sentido, la forma de la ciudad se fue definiendo por estos intereses particulares, por lo que ciertas zonas de la ciudad fueron favorecidas con traza e infraestructura urbana. Indudablemente los servicios urbanos incidieron en el precio del suelo y de las edificaciones, por lo que la inversión pública en infraestructura y equipamiento contribuyó a valorar los terrenos disponibles y orientó el mercado inmobiliario y de la construcción.

La ciudad nació y creció de forma definida por bloques geométricos, delimitados por líneas rectas principalmente, lo que dotaba de una gran compactación, funcionalidad y organización, que fue evidente hasta mediados de los años setenta. A partir de la década de los ochenta la ciudad empezó a desarrollarse con bloques más irregulares y de menor extensión, aunque todavía de forma contigua a la mancha urbana. Con la llegada del siglo XXI, la periferia de la ciudad fue desarrollándose de una forma más dispersa y fragmentada, sin contigüidad con la mancha urbana, y por supuesto complicando la estructura y el funcionamiento de la aglomeración.

En cuanto a este desarrollo urbano reciente, Torreón también ha sido influido por las tendencias internacionales de la globalización. Las nuevas mo-

dalidades del consumo, como los centros comerciales y complejos de entretenimiento, proliferan en la ciudad, remplazando centralidades y creando nuevos nodos de actividad dentro de la traza urbana. Asimismo, las actuales condiciones de inseguridad, la polarización social y económica, y la especulación en terrenos ejidales permiten la creación y proliferación de desarrollos inmobiliarios en la periferia, tanto de fraccionamientos cerrados de alto nivel socioeconómico, como de desarrollos de vivienda de interés social.

En la figura 8 es posible apreciar estos desarrollos que corresponden a los fragmentos urbanos periféricos que aparecen a partir del año 2000. En el norte se concentran principalmente los desarrollos urbanos de nivel socioeconómico medio y alto, y en el oriente y sur los de nivel socioeconómico medio y bajo. En ambos casos son empresas inmobiliarias privadas las encargadas de su diseño, construcción y comercialización. El mercado inmobiliario de Torreón pasó de unas cuantas personas físicas muy reconocidas en sus etapas iniciales, a numerosas empresas y sociedades anónimas que controlan el mercado en la actualidad.

En otro orden de ideas, la estructura espacial de la ciudad es reflejo de la realidad socio-económica del país a lo largo del tiempo. En la actualidad los negocios inmobiliarios deben tener muy presentes procesos como la transición demográfica, los cambios en la estructura de los hogares, la reestructuración de los mercados laborales, los flujos migratorios y el mercado y las políticas de vivienda (González Arrellano, 2011). Asimismo, es necesario desatacar que las recientes condiciones de inseguridad y violencia en el país contribuyen de manera importante a la toma de decisiones en cuanto a la localización de la vivienda. Este último punto es sin duda uno de los grandes atractivos que los negocios inmobiliarios ofrecen para la venta de propiedades en fraccionamientos cerrados, con accesos controlados y casetas de seguridad, vigilancia y cámaras. En el caso de Torreón existen numerosos ejemplos recientes de este tipo de fraccionamientos.

Es evidente que los grandes proyectos inmobiliarios de las primeras décadas de existencia de la ciudad y los proyectos más recientes de tamaño más limitado, son producto de los negocios inmobiliarios y de la especulación del precio del suelo. La dotación de infraestructura y equipamiento por parte de las autoridades ha seguido en la mayoría de los casos a estos desarrollos. Estas intervenciones urbanas han dado forma y estructura a la ciudad, pasando por etapas de regularidad hasta la irregularidad, de lo compacto a lo fragmentado, de lo integrado a lo segregado, de lo funcional a lo caótico.

Se han podido mostrar algunos de los efectos del desarrollo inmobiliario en la forma y la estructura urbana. Algunos de estos efectos han sido negativos y han tenido que ser atendidos a lo largo del tiempo, como la construcción de infraestructura vial más eficiente, así como los equipamientos y servicios necesarios. Sin embargo, nuevos problemas tienen que ser atendidos urgentemente. La dispersión y la fragmentación ya están presentando serios problemas, por lo que se requerirán cuantiosas inversiones en infraestructura vial y transporte a fin de mejorar la movilidad y la accesibilidad, además de que deben atenderse aspectos socio-espaciales que no han sido abordados en este trabajo, como la segregación y la marginación.

Finalmente, los desafíos urbanos son cada vez mayores para esta zona metropolitana. Aunque es evidente que los intereses económicos han contribuido significativamente y continúan dando forma a la ciudad, el reto está en controlar el desarrollo inmobiliario y revertir en la medida de lo posible esta tendencia dispersora y fragmentadora. Es necesario contener y definir los límites urbanos, fomentando la ocupación de los vacíos, el reciclaje y

aprovechamiento del suelo consolidado, y el uso y dotación eficiente de infraestructura y servicios. Por último, es indispensable poner siempre al centro de las iniciativas de planeación y de desarrollo urbano, a las personas y el mejoramiento de las condiciones de vida de la población en general.

Bibliografía

Aguilar, Adrián Guillermo, Graizbord, Boris y Sánchez Crispín, Álvaro (1996). *Las ciudades intermedias y el desarrollo regional en México*. Conaculta-UNAM-Colmex.

Anzaldo, Carlos y Barrón Eric Alan (2009). *La transición urbana de México, 1900-2005*. (Conapo, ed.) Recuperado el 17 de Junio de 2015, de <portal.conapo.gob.mx>; <http://portal.conapo.gob.mx/publicaciones/sdm/sdm2009/04.pdf>.

Camagni, Roberto (2005). *Economía Urbana*. Antonio Bosch.

Ejea, Guillermo (2015). "Servicios urbanos y procesos sociales en la configuración morfológica de la Ciudad de México contemporánea", en *Servicios urbanos en las ciudades mexicanas de los siglos XIX y XX*. México, UAM-A.

Garza Villarreal, Gustavo (2003). *La urbanización de México en el siglo XX*. México, Colmex.

González Arellano, Salomón (2011). *Ciudad desigual. Diferenciación socioresidencial en las ciudades mexicanas*. México, UAM-C-Plaza y Valdés.

Lynch, Kevin (1985). *La buena forma de la ciudad*. México, Gustavo Gili.

Padilla Galicia, Sergio (1996). "Ciudades en expansión y transformación – Crecimiento y estructura urbana en ciudades mexicanas", en *Anuario de Estudios Urbanos*, núm. 3. UAM-Azcapotzalco.

Porfirio Hernández, Alfonso (2005). *La Nueva Laguna. Semblanzas del desarrollo de la Comarca Lagunera*. Edición propia.

Ramos Salas, Javier (2009). *Entre el esplendor y el ocaso algodonero. Ensayo sobre el desarrollo urbano de Torreón*. Coahuila, Consejo Editorial del Estado de Coahuila.

Terán Lira, Manuel (1989). *Historia de Torreón*, 3a. ed. Editorial Macondo.

Terrazas, Oscar (2005). "Un modelo explicativo" en O. Terrazas, *La ciudad de los Caminos, el caso del corredor Tlaxcala-Puebla*. México, UAM-A-Fomix-Conacyt.

Unikel, Luis (1976). *El desarrollo urbano de México. Diagnóstico e implicaciones futuras*. México, Colmex.