



Región y Sociedad

ISSN: 1870-3925

region@colson.edu.mx

El Colegio de Sonora

México

Aparicio Moreno, Carlos Estuardo; Ortega Rubí, María Estela; Sandoval Hernández, Efrén

La segregación socio-espacial en Monterrey a lo largo de su proceso de metropolización

Región y Sociedad, vol. XXIII, núm. 52, septiembre-diciembre, 2011, pp. 173-207

El Colegio de Sonora

Hermosillo, México

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=10221416006>

- Cómo citar el artículo
- Número completo
- Más información del artículo
- Página de la revista en redalyc.org

redalyc.org

Sistema de Información Científica

Red de Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal

Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso abierto

Derechos reservados de El Colegio de Sonora, ISSN 1870-3925

La segregación socio-espacial en Monterrey a lo largo de su proceso de metropolización

Carlos Estuardo Aparicio Moreno*

María Estela Ortega Rubí**

Efrén Sandoval Hernández***

Resumen: La expansión urbana de Monterrey ha implicado una marcada división social del espacio. En este artículo se analiza la segregación socio-espacial de su área metropolitana examinando las características de dicha segregación, así como su expresión cartográfica en el tiempo y la construcción geométrica de su espacio, desde su fundación, en 1596, hasta hoy. Este análisis divide el proceso histórico en cuatro etapas: desde la fundación de la ciudad hasta los albores del México independiente, a mediados del siglo XIX; el nacimiento de los barrios obreros, junto con la industrialización, de 1890 a 1940; la expansión metropolitana, de 1940 a 1980, y el periodo actual, comprendido de 1990 hasta la actualidad.

* Estudiante del doctorado en ciencias sociales con orientación en desarrollo sustentable, del Instituto de Investigaciones Sociales (IINSO) de la Universidad Autónoma de Nuevo León (UANL). Correspondencia: Av. Lázaro Cárdenas oriente y Paseo de la Reforma s/n, campus Mederos, UANL. C. P. 64930. Monterrey, Nuevo León, México. Teléfono: (81) 8329 4237. Correo electrónico: caparicio55@yahoo.com

** Profesora-investigadora del IINSO-UANL. Correo electrónico: estela_ort_rubi@hotmail.com

*** Profesor-investigador del Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social (CIESAS-Noreste). Correspondencia: Morelos 1031 oeste, Barrio Antiguo, zona centro, C. P. 64000, Monterrey, Nuevo León, México. Teléfono: (81) 8344 7116. Correo electrónico: esandoval49@yahoo.com.mx

Palabras clave: segregación socio-espacial, desigualdad socio-espacial, fragmentación urbana, área metropolitana de Monterrey, cartografía, modelos geométricos.

Abstract: Monterrey's urban sprawl has entailed a marked social division of space. This article analyzes socio-spatial segregation in the Monterrey metropolitan area since its foundation in 1596 until the present. We examine the characteristics of this kind of segregation in this place and its context, as well as its cartographic expression through time and the geometric construction of its space. This analysis divides the historical process into four major stages: first, the city's foundation until the beginnings of Mexico's independence in the mid-19th century; second, the industrialization process and the creation of workers' neighborhoods from 1890 to 1940; third, the metropolitan expansion from the 1940s to the 1980s; concluding with the current period that begins in the 1990s and continues until today.

Key words: socio-spatial segregation, socio-spatial inequality, urban fragmentation, Monterrey metropolitan area, cartography, geometric models.

Introducción

Al noreste de México, con una ubicación privilegiada y vías de comunicación estratégicas, se localiza Monterrey, el núcleo urbano más importante del norte del país. Su área metropolitana es reconocida, entre otras cosas, por su dinámica empresarial, industrial y educativa, y se considera como un ejemplo de lucha ante las adversidades climatológicas del semidesierto, sin embargo, este discurso liberal (Zúñiga y Ribeiro 1990) oculta que su proceso de expansión económica ha implicado un fenómeno de segregación social que se manifiesta de manera espacial.

El objetivo de este artículo es conocer los componentes sociales y urbanos que permiten la existencia de la segregación socio-espacial en el área metropolitana de Monterrey (AMM), así como sus características, desde su fundación hasta principios del siglo *xxi*. Para esto, hay que preguntarse ¿cuáles son los contextos propios de cada momento, que permiten la segregación socio-espacial en el AMM? Además, si ésta es parte de la historia del lugar, el interrogante es ¿cuál ha sido su evolución histórica en el AMM? Del mismo modo, es necesario plantear la cuestión de ¿cómo aparece cartográficamente esta segregación en el tiempo?, y ¿cómo se puede representar mediante modelos geométricos la del AMM durante sus etapas de crecimiento?¹

Aquí se tratará de responder las interrogantes planteadas analizando cuatro periodos clave del crecimiento de Monterrey y de su área metropolitana: a) la época colonial y los primeros años del México independiente, que abarca desde la fundación de la ciudad, en 1596, hasta mediados del siglo *xix*; b) la creación de los barrios obreros durante la industrialización, de 1890 al inicio de 1940; c) el proceso de expansión del AMM, de 1940 a finales de los años ochenta y d) el periodo que define las características actuales del AMM, comprendido desde 1990 hasta hoy.

Esta división se basa en que Monterrey presenta rasgos propios en cada una de las etapas señaladas. Por ejemplo, en la primera era una ciudad colonial que buscaba consolidarse en el noreste del territorio mexicano. En la segunda estaba ligada a las relaciones comerciales entre México y Estados Unidos, que atraía la mano de obra. En la tercera se produjo una expansión territorial que se une con las poblaciones vecinas, mientras que en la actualidad es una ciudad competitiva dentro de las dinámicas económicas globales. Se demostrará que la segregación socio-espacial es parte de un contexto que varía de una época a otra, como parte de un proceso, y que implica la negación a compartir el espacio urbano “con los otros”,

¹ La distribución de la población en un territorio se ha representado a través de modelos geométricos, entre los propuestos por los representantes de la Escuela de Chicago, de principios del siglo *xx* (Cadwallader 1996; Ducci 2003), y los que interpretaron el espacio social en las ciudades latinoamericanas (Griffin y Ford 1980, 4; Crowley 1995, 21-29).

para ello se realizará una revisión teórica breve de los conceptos de desigualdad, segregación y fragmentación urbana.²

La diferenciación socio-espacial

El marco de la diferenciación social del espacio incluye tres elementos íntimamente ligados: el económico, colectivo y territorial; el primero asociado con la desigualdad socio-espacial; el segundo con la segregación socio-espacial y el tercero con la fragmentación urbana.

Los teóricos de la Escuela de Chicago asociaron la distribución socio-espacial con la competencia y la inmigración, en una época en que EE UU consolidaba sus ciudades como lugares de gran integración nacional, pero al mismo tiempo de exclusión de grupos sociales y étnicos.³ González (2005b, 11) señala que una desigualdad social es resultado de una distribución inequitativa de los recursos entre sus miembros, que crea un sentimiento de injusticia; la principal es la del ingreso, lo que reforzará y multiplicará otras como el género, la pertenencia a un grupo étnico y el tipo de residencia, junto con la pobreza o la marginación urbana. Asimismo, Veiga (2007) señala que las desigualdades socio-territoriales se incrementan cuando grupos sociales “con altos niveles de vida se modernizan, incorporan nuevas tecnologías y pautas de consumo globales”, surgen grandes estratos de población con “necesidades básicas insatisfechas y posibilidades de movilidad socioeconómica extremadamente limitadas”, lo que constituye un indicador claro de que las distancias entre las clases sociales son mayores cada día.

Inherente a la desigualdad aparece la *segregación socio-espacial*. Sabatini et al. (2001, 5-8) la definen como “el grado de proximidad

² Los textos seleccionados hacen referencia a trabajos teóricos y empíricos que abarcan desde los representantes de la Escuela de Chicago hasta los autores más recientes. Por ejemplo, Yves Grafmayer (1994), es citado por Capron y González (2006); Jordi Borja, por Ariza y Solís (2009); Manuel Castells, por Valdés (2007); Henri Lefebvre, por Méndez (2006); David Harvey, por Prévot-Shapira (2001) y Saskia Sassen, por Reyes (2007), entre otros, sin dejar a un lado que estos autores reconocidos son citados en varios de los textos de la bibliografía.

³ “El objeto de estudio de la Escuela de Chicago comprendió los grupos sociales que representaban un obstáculo para la evolución de las ciudades” (Méndez 2006, 39).

espacial o de aglomeración territorial de las familias pertenecientes a un mismo grupo social, sea que éste se defina en términos étnicos, etarios, de preferencias religiosas o socioeconómicos, entre otras posibilidades”. Dicha segregación puede manifestarse como la tendencia de los grupos sociales a concentrarse en ciertas zonas de la ciudad, a conformar áreas o barrios socialmente homogéneos y a que los residentes tengan una percepción subjetiva de la segregación “objetiva”. Los autores citados señalan que para las personas y familias pobres esta idea subjetiva de la segregación se expresa en sentimientos de “marginalidad” o “de estar de más”.

Por su parte, Schteingart (2001) en sus trabajos sobre América Latina plantea el concepto de *segregación* como el establecimiento de una distancia espacial y social entre una parte y el resto, que puede presentarse como *segregación activa*, la surgida a partir del rechazo de las clases privilegiadas hacia sectores pobres y grupos étnicos, o como *autosegregación*, que es el encierro de los estratos acomodados frente a la violencia urbana. En este sentido, Fernández et al. (2009) enfatizan que la segregación socio-territorial implica el *confinamiento* de los grupos sociales, ya sea en “asentamientos marginales” o en “suburbios residenciales”.

Valdés (2007) menciona que la segregación social implica la falta de interacción entre grupos, mientras que la geográfica está relacionada con la distribución desigual de éstos en el territorio, aunque la primera no supone necesariamente la segunda. La segregación acompañará al aislamiento de los estratos bajos en la formación de subculturas marginales, que tienen códigos y comportamientos propios, además son percibidas como un factor de amenaza social. Dentro de la creación de estas subculturas aparece el “gueto”, que Valdés define como “sectores donde habita una minoría separada del resto de la sociedad”; señala que la condición de gueto no es exclusiva de los pobres, ya que en el contexto global actual también surgen los de los ricos.

En lo referente al concepto de *fragmentación*, ya dentro de los teóricos de la Escuela de Chicago, Park consideraba a la ciudad como un mosaico de ambientes o “regiones morales”, donde predomina un código propio (Grafmayer y Joseph 1990). Valdés (2007, 3-6) apunta que la ciudad desde sus orígenes se ha mostrado como un

mosaico, producto de los “diferentes usos del suelo con formas y contenido diversos: áreas industriales, residenciales, comerciales, etc., es decir, un espacio fragmentado”; se trata de partes notoriamente delimitadas. Al igual que Grafmayer (1994), Valdés indica que existen lazos que permiten interactuar a los fragmentos de la ciudad, y pueden ser visibles, como la circulación de personas o mercancías o invisibles, como los vínculos financieros o informativos. También considera que el espacio urbano es “simultáneamente fragmentado y articulado: cada una de sus partes mantiene relaciones espaciales con las demás”. En este sentido, Veiga (2007, 53) agrega que tanto la fragmentación social como la territorial, “no son una simple consecuencia de las desigualdades socioeconómicas, sino que son resultado de la diferenciación social en el espacio, y constituyen procesos que se retroalimentan”.

Por una parte, si la permeabilidad puede entenderse como la propiedad del tejido urbano que facilita la posibilidad física o visual, para acceder de un lugar a otro (Bentley et al. 1985, 12-26); por otra, Prévot-Schapira (2001, 34) considera que el componente espacial de la ciudad fragmentada se manifiesta como la desconexión física y las discontinuidades morfológicas de la trama, es posible apuntar que la fragmentación territorial puede ser entendida como la pérdida de permeabilidad del tejido urbano, que conlleva el rompimiento de las relaciones sociales. En este ámbito de desigualdad y de ruptura socio-espacial destaca la segregación polar, que en América Latina ocurre durante los periodos de industrialización de las ciudades, y se caracteriza por el desplazamiento hacia la periferia de quienes tienen mayores recursos, con la aparición de colonias de lujo y centros comerciales que importan estilos de las ciudades estadounidenses (Valdés 2007, 5), que contrastan con los barrios proletarios que crecen en la cercanía de los centros de trabajo.

Al conceptualizar la desigualdad y la segregación socio-espaciales y la fragmentación urbana, se puede concluir que los grupos humanos se conforman por personas que se “identifican con” o que “son parte de”, pero al mismo tiempo, “están excluidos de”, ya sea de manera involuntaria o voluntaria. En la actualidad, el factor socioeconómico se ha vuelto preponderante para segregar o segregar-

se y, por tanto, para apropiarse de territorios, que separados visible o invisiblemente poseen nexos que les permiten seguir siendo parte del conjunto urbano, aunque no implica que todos los fragmentos que componen el conjunto estén interconectados.

En su forma más cruda, la desigualdad socio-espacial se manifiesta como el acceso de grupos privilegiados a sectores dotados de infraestructura y equipamiento urbano de calidad, así como a residencias con características arquitectónicas singulares, donde sus habitantes gozan de las ventajas tecnológicas del consumo global; en contraparte, existen los que viven en barrios con grandes carencias urbanas y en espacios donde la arquitectura es sólo una ironía, y ni qué decir del acceso a las ventajas del mundo contemporáneo. En el mismo sentido, la segregación socio-espacial va de la mano con la marginación y con la fragmentación del territorio, y “el gueto” se convierte en el producto resultante y reducto de la pobreza, que rompe la continuidad del tejido urbano de manera simbólica y territorial, aunque los privilegiados también se autoencierran en guetos propios.

La segregación étnica: de la época colonial a los albores del México independiente

El 20 de septiembre de 1596 se levanta el acta de fundación de la Ciudad Metropolitana de Nuestra Señora de Monterrey, con 12 familias encabezadas por Diego de Montemayor. Los colonizadores se establecen sobre los terrenos planos localizados entre los ojos de agua del arroyo Santa Lucía (cauce cubierto hoy por el canal y paseo del mismo nombre) y el río Santa Catarina, en su margen norte.

Desde el principio aparece la segregación, debido a que estos primeros pobladores son acompañados por indígenas tlaxcaltecas, a quienes se les ubica en la margen sur del Santa Catarina, sobre lo que se conoce como el cerro de la Loma Larga y en los terrenos de la hoy colonia Independencia. Así, el río serviría de barrera para evitar la “mezcla” socio-racial entre indígenas y colonos, pero al mismo tiempo, la mano de obra para construir una ciudad nueva es-

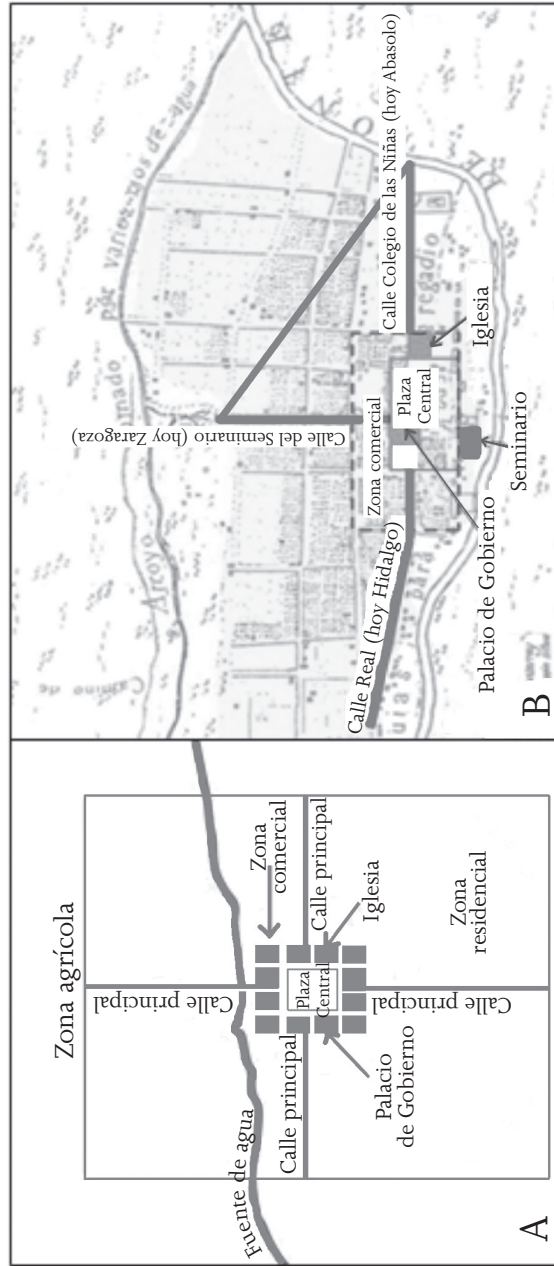
Figura 1

Primer plano de la ciudad de Monterrey (1765)



Dentro del polígono aparece el trazo de la ciudad de los españoles, mientras que dentro de la elipse las viviendas de los indígenas tlaxcaltecas, que ayudaron a construir el lugar. El elemento segregante es el río Santa Catarina. Fuente: Garza (1995, 70), con anotaciones de Carlos Aparicio.

Figura 2
Comparativa entre el modelo de ciudades coloniales (A) y la estructura original de Monterrey (B)



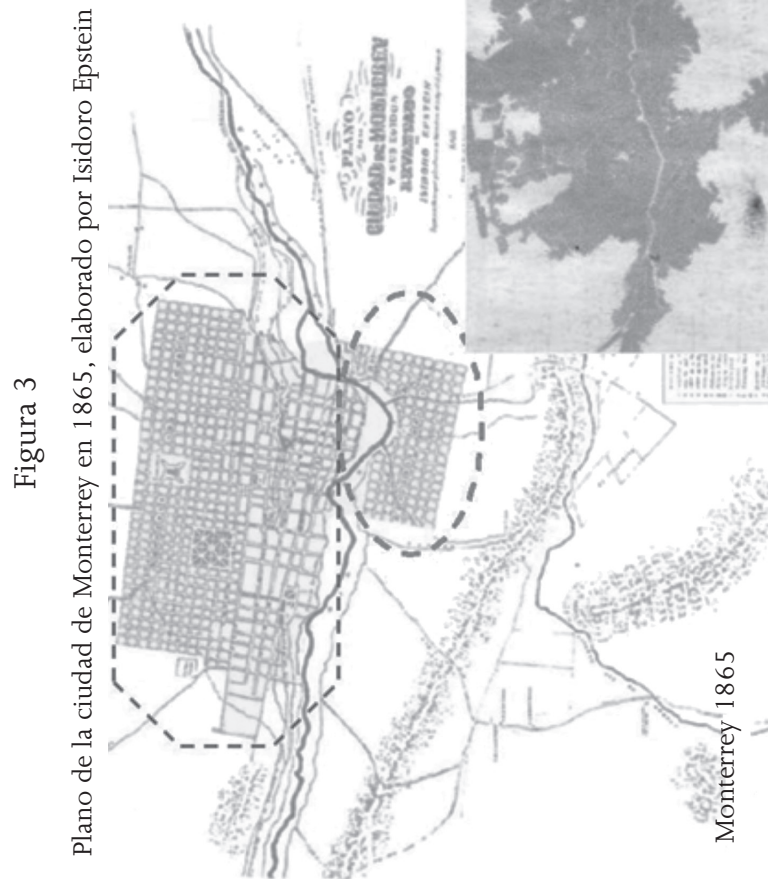
Fuentes: A. García (1992, 79) y B. Garza (1995, 70), ambas con anotaciones de Carlos Aparicio.

taría a unos cuantos metros (García 2003, 237). El primer plano de Monterrey, de 1765, evidencia esta segregación, ya que mientras la ciudad española aparece bien trazada, en el lugar donde se asentaron los tlaxcaltecas ni siquiera se insinúa su presencia (véase figura 1).

La ciudad se fundó de acuerdo con la Cédula Real de Felipe II, documento enviado para conformar el espacio urbano español en el Nuevo Mundo, en territorios vacantes, “comenzando por la Plaza Mayor y de allí sacando las calles y caminos principales”, al lado de una fuente de agua, con una estructura parroquial que permitiría la conformación de barrios, con sus propias plazas menores (García 1992, 78-82). En Monterrey, este modelo no incluía un lugar para los indígenas tlaxcaltecas (véase figura 2).

Durante el México independiente del siglo XIX, la capital del naciente estado de Nuevo León se conformó por un casco urbano rodeado por ranchos y haciendas. En 1848, a raíz de los tratados de Guadalupe-Hidalgo, Monterrey se convirtió en una ciudad dinámica localizada a sólo 200 kilómetros de Estados Unidos. La nueva frontera trajo un gran desarrollo comercial debido a sus relaciones con el país vecino, impulsado por el gobernador del estado, Santiago Vidaurri (1855-1864), quien tuvo mucho poder político en el noreste al controlar el dinero que ingresaba al país por las aduanas, e incluso fusionó los estados de Coahuila y Nuevo León de 1856 a 1864 (Camacho 2006, 81). Entre 1862 y 1864, durante la guerra civil estadounidense, Monterrey fue paso obligado de armas y mercancías, destacó el intercambio de algodón, procedente de los estados esclavistas del sur, por productos manufactureros elaborados en Monterrey.

Este contexto histórico tiene su expresión socio-espacial con la construcción, hacia el noroeste del asentamiento original, del “nuevo repueble del norte”, consolidando así el llamado “primer cuadro de la ciudad”, lugar donde Vidaurri estableció su residencia (Casas 1997, 62). Mientras tanto, entre 1853 y 1854, el gobierno estatal construyó, al sur del río Santa Catarina, un barrio de obreros y migrantes llamado “Nuevo Repueble del Sur” (Garza 1995), lugar donde, a pesar de conservarse la traza ortogonal, las difíciles condiciones topográficas acentuaron el fenómeno segregatorio, tal como lo muestra el plano de la ciudad de 1865, elaborado por Isidoro Epstein (véase figura 3).



Dentro del octágono aparece el “primer cuadro de la ciudad”, mientras que dentro de la elipse el “nuevo repueble del sur”. Continúa como elemento segregante el río Santa Catarina. Emergen algunos asentamientos como el poblado de Santa Catarina, al oeste de la ciudad. Fuente: Mendirichaga (1995, 79), con anotaciones de Carlos Aparicio.

“La hacienda”, entendida como una extensa propiedad privada rural, en la cual los dueños y sus empleados habitan dentro de sus límites, jugó un papel primordial para la concepción del espacio cuando Monterrey y sus alrededores entraron a la vida industrial. En este sentido, a mediados del siglo XIX, al oeste, en el área actual del municipio de Santa Catarina, surgieron las primeras fábricas textiles dentro de los terrenos y de las actividades de antiguas haciendas. Estas empresas, al inicio de tipo familiar, concentraban a sus empleados alrededor del casco de la hacienda, por lo que la disponibilidad de la mano de obra era inmediata. En 1854, la fábrica textil “La Fama” fue el primer barrio obrero como tal, compuesto por unas cuantas casas, localizado dentro de la fábrica, que evoca los patrones de trabajo de la hacienda agrícola del periodo colonial. En el mismo contexto surgieron, en 1872, “El Porvenir” y, en 1874, “La Leona”. Al no existir los medios de transporte adecuados para que sus trabajadores llegaran a ellas, los patrones o empresarios promovieron la creación de barrios a sus alrededores.

Es necesario destacar que el establecimiento del ferrocarril en Monterrey, entre 1882 y 1888, con la finalidad de ligar a la capital del país con la fronteriza ciudad de Nuevo Laredo, Tamaulipas, propiciaría el crecimiento funcional entre Santa Catarina y Monterrey, ya que el tren tenía que detenerse en ambas poblaciones, facilitando al mismo tiempo el envío de mercancías hacia el sur de Texas (Fuentes 1976, 5). Con esto, el modelo ortogonal colonial comenzó a tomar varias orientaciones, al alinearse en función de las vías de comunicación entre los poblados vecinos y la capital neoleonense, los centros históricos de dichas poblaciones, además de la topografía del lugar.

La segregación ligada a la creación de los barrios obreros: el proceso de industrialización de 1890 a 1940

En 1890 ocurrieron los principales cambios que definieron la vocación industrial de la capital de Nuevo León y sus alrededores. Cuan-

do gobernaba el general Bernardo Reyes se impulsaron las industrias regiomontanas de la fundición, el vidrio, cemento y la cerveza, entre otras. Esto permitió la creación de barrios de obreros en las cercanías de las plantas industriales, y comenzó el fenómeno de conurbación de los municipios de Monterrey y San Nicolás de los Garza. Este periodo moderno marcó la ruptura de la estructura urbana ortogonal, proveniente de la Colonia, así como de la continuidad espacial conocida como “fragmentación”. Fuera de los límites del “primer cuadro”, en la cercanía de los emplazamientos industriales nuevos, la permeabilidad de la retícula se vio interrumpida por las vías de ferrocarril y los diseños urbanos importados de Inglaterra y Estados Unidos. Los empresarios incitaron a los diferentes niveles de gobierno a trazar la ciudad en su beneficio, ya que para ellos el acceso a los centros de trabajo era primordial. Durante esta etapa, proliferaron las industrias y se multiplicaron las zonas de vivienda obrera construidas de manera espontánea, así como las áreas residenciales planeadas por los empresarios, quienes despojaban al Estado del privilegio de organizar la ciudad, “lo que contribuirá a aumentar la asimetría entre un desarrollo económico vigoroso y un desarrollo urbano caótico” (Reyes 2007, 68).

Bernardo Reyes inició, en 1895, la construcción del Palacio de Gobierno del estado, obra concluida en 1908 (Camacho 1991, 262). Para este proyecto se utilizó cantera rosa de San Luis Potosí, por lo que se llevaron cinceladores potosinos con sus familias, quienes, al igual que los indígenas tlaxcaltecas, también fueron enviados a la margen sur del río Santa Catarina, en las faldas del cerro de la Loma Larga, donde fundaron el barrio de San Luisito. De nuevo, la mano de obra estaba aislada, pero disponible. Esta zona, popularmente conocida como la “Indepe”, a partir de 1917 recibiría oleadas de migrantes campesinos, como parte del proceso de conversión del país del modo de vida agrícola al industrial. Una consecuencia de esto fue que durante las primeras décadas del siglo pasado, el crecimiento social de la población fuera mayor que el natural (Zúñiga 1995; Sandoval 2008).

En los años cuarenta, cuando Estados Unidos participó en la Segunda Guerra Mundial convocó al Programa Bracero, a través de varios de sus consulados en territorio mexicano, entre ellos el de

Monterrey. Muchos hombres que no fueron seleccionados por el gobierno estadounidense fijaron su residencia, con todo y familia, en la “Loma Larga”, a los que se sumaron los braceros que regresaron a residir a la capital neoleonesa, así como otros migrantes rurales que buscaban mejorar sus condiciones de vida en la ciudad. “La colonia Independencia y el Centro de la ciudad, son dos formas de vida divididas por la franja del cauce del río Santa Catarina, creciendo día a día en una inequitativa distribución de la riqueza, siempre evidente” (García 2003, 236-243). Hoy en día, los medios de comunicación ofrecen una gran cantidad de historias de violencia que ocurren en esta zona, sobre todo por disputas territoriales entre pandillas.⁴

Durante la última década del siglo XIX, Bernardo Reyes puso en práctica una serie de políticas que buscaban la modernización de Monterrey, así logró liberar al régimen inmobiliario y al aparato productivo. Entre estas medidas aparecieron “El Decreto de los Bienes Vacantes”, la exención de impuestos a empresarios que inviertan en Monterrey, así como el impulso al desarrollo del transporte, en particular del ferrocarril. “El Decreto de los Bienes Vacantes”, promulgado el 1 de septiembre de 1890, permitía, a través del sistema de “denuncias”, comprar propiedades públicas, privadas o comunales subutilizadas o vacantes. Mediante esta política territorial, los ciudadanos con recursos económicos, así como empresarios locales y extranjeros, adquirieron tierras para establecer empresas e industrias.⁵ Esta concentración de tierras generó una morfología caracterizada por el surgimiento de grandes zonas industriales, que fragmentaron la ciudad y transformaron la periferia agrícola.

Por otra parte, la industrialización estuvo muy ligada al desarrollo del transporte, ya que los gobiernos federal y estatal promovieron tanto la expansión de una red de ferrocarril, como la instalación de un sistema local de tranvía eléctrico, lo que en ambos casos fue aprovechado por las empresas privadas que adquirieron dichas con-

⁴ Por ejemplo *Milenio*, *Diario de Monterrey* con el encabezado: Sobre las balas en el cerro, del 22 de abril de 2009, disponible en: <http://www.milenio.com/node/203163>.

⁵ Así, en octubre de 1901 la “Fundidora de Fierro y Acero de Monterrey” adquirió, mediante el modo de “denuncia”, un terreno vacante de 25 hectáreas, al oriente de la ciudad (Morado 2003).

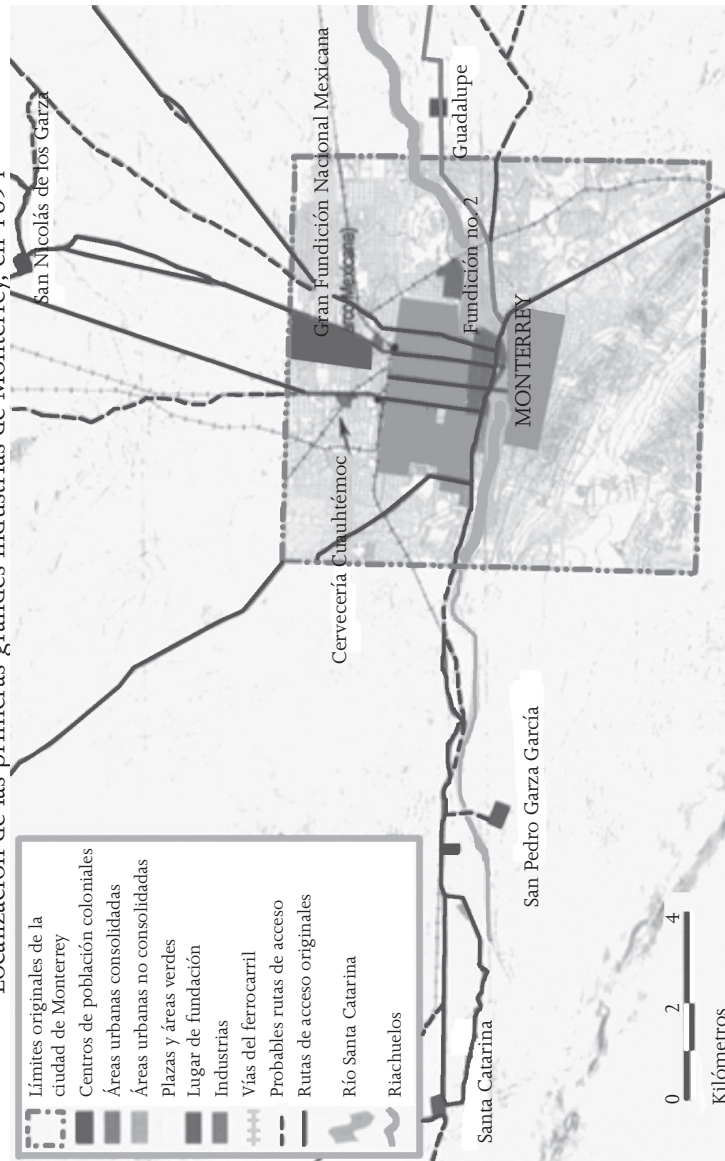
cesiones para quedar exentas de impuestos.⁶ En 1888 comenzaron los trabajos de la línea del ferrocarril del golfo, para comunicar a Monterrey con Tampico y Ciudad Victoria, en el vecino estado de Tamaulipas, y la estación terminal se estableció al norte del área urbana. En cuanto al tranvía, se crearon seis circuitos para comunicar al centro de la ciudad con su periferia (Archivo General del Estado de Nuevo León, AGENL 1995). Estas formas nuevas de transporte influyeron en la transformación del paisaje urbano de Monterrey, promoviendo la creación de sectores residenciales en la periferia, y dando los primeros pasos hacia la conurbación con otras poblaciones vecinas.

Entre las industrias que aprovecharon las políticas inmobiliarias y fiscales, así como la estructura del transporte, destacan la Nuevo León Smelting and Refining Company Limited, la Cervecería Cuauhtémoc, la Gran Fundición Nacional Mexicana y la Fundidora de Fierro y Acero de Monterrey, establecidas estratégicamente en la periferia del primer cuadro de la ciudad, cuyo límite norte era la actual avenida Colón, y próximas a las principales vías de acceso, al ferrocarril y a las fuentes de agua (véase figura 4). Esta industrialización provocó una explosión demográfica generada por la inmigración; en 1880 había 35 mil habitantes, 41 145 en 1891, y 72 963 en 1900. Este incremento poblacional trajo consigo un crecimiento vertiginoso de la mancha urbana, que empezó a extenderse a los municipios aledaños.

La fragmentación del espacio trajo a su vez una polarización social, debido a que el incremento de la actividad industrial creó una clase social nueva constituida por obreros, quienes se establecieron sobre todo al norte de la ciudad, cerca de sus fuentes de trabajo. El primer barrio obrero creado como tal en Monterrey fue la colonia Bellavista, en 1907, justo en la colindancia norte de la Cervecería Moctezuma. Por otra parte, los dueños y accionistas de estas empre-

⁶ El sistema de exención fiscal buscaba atraer inversiones en el sector industrial de la economía local. En 1888 se expide un decreto que exenta de 100 por ciento de impuestos durante seis años a las empresas nuevas, mientras que en 1927, las exenciones se reducen a 75, y a partir de 1940 éstas tendrán una validez máxima de 20 años, para las empresas nuevas y de 10 para las antiguas en expansión (Reyes 2007, 109).

Figura 4
Localización de las primeras grandes industrias de Monterrey, en 1894



Fuente: Reyes (2007, 117), con anotaciones de Carlos Aparicio.

sas formaron colonias exclusivas como la Roma, en 1928, al sureste; el Obispado, en 1930, al oeste y la Del Valle, en 1940, al suroeste, en el municipio de San Pedro Garza García (Reyes 2007, 116-121, 151-155).

Al finalizar la Revolución Mexicana (1910-1917), Cervecería Moctezuma creó, en 1918, una sociedad cooperativa de ahorro que permitió adquirir viviendas con facilidades de pago, así se consolidó la colonia Bellavista y nacieron la Industrial y la Larralde. Fundidora, por su parte, estableció el barrio Acero, en 1928. Aunado a la fragmentación del espacio provocada por las industrias, Monterrey ajustó el trazo ortogonal que la vio nacer, al crecer sobre los municipios vecinos;⁷ su estructura geométrica y alineamiento se definieron por los límites entre haciendas, poblados y ejidos, así como por caminos y vías férreas trazados para comunicar a las poblaciones con los centros de trabajo, para dar origen a la caótica red vehicular actual (véase figura 5).

La segregación polar ligada a la expansión metropolitana de 1940 a 1980

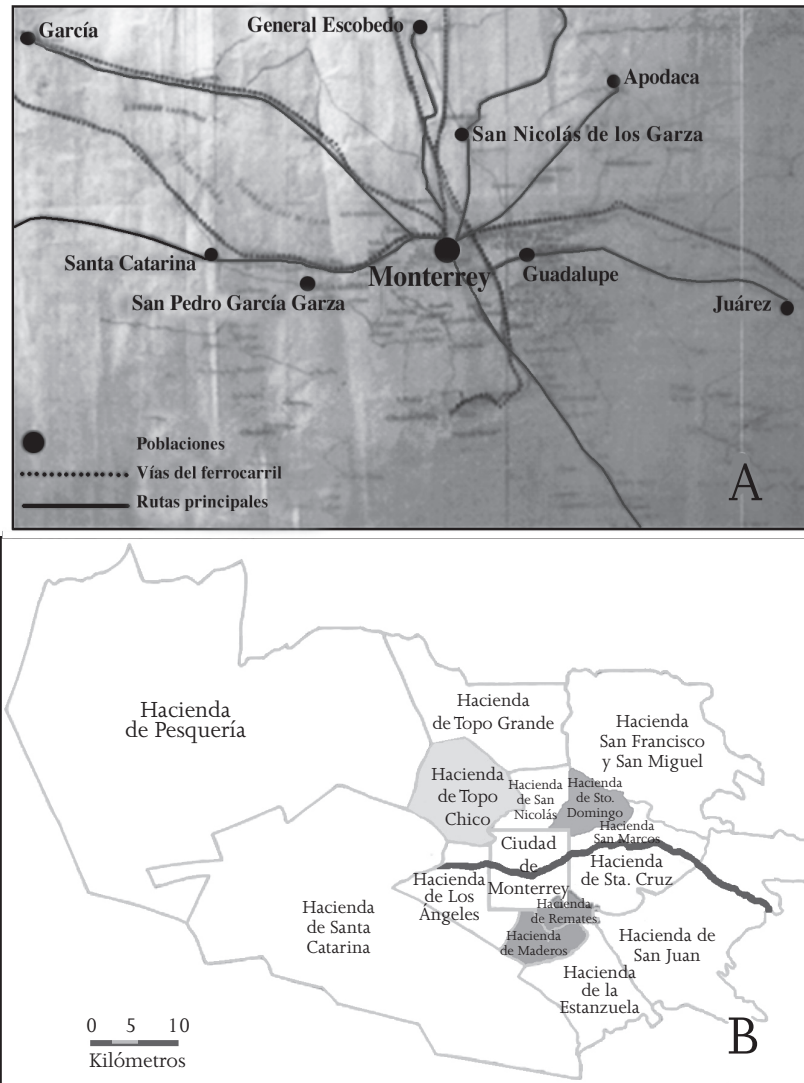
Entre 1940 y 1970 ocurrió el llamado “milagro mexicano”, con la mencionada conversión del país hacia la industrialización. El producto interno bruto (PIB) creció más de 6 por ciento anual, sobre todo por la sustitución de importaciones. Durante este periodo comenzó la consolidación del AMM.

Como parte del crecimiento económico de esta época, se mejoró la red interna de caminos, así como la de accesos a Monterrey y poblaciones aledañas, para comunicar a la capital neoleonense de manera más ágil con los estados vecinos, y facilitar el traslado de mercancías y personas del centro de México hacia Estados Unidos y

⁷ Después de la Revolución Mexicana, Monterrey estaba rodeada al norte por la hacienda Piedra Parada y el pueblo de San Nicolás; al noreste por las haciendas de Santo Domingo y de San Rafael; al este por el pueblo de Guadalupe; al sureste por las haciendas de Los Remates, Los Cristales y La Estanzuela; al oeste por la de San Jerónimo y la comunidad de Santa Catarina y al noroeste por la hacienda de San Bernabé o del Topo Chico (Reyes 2007, 138-139).

Figura 5

La estructura de caminos, vías férreas y poblados (1890: A),
así como los límites entre poblados
y haciendas (1918: B), han definido la red vial actual del AMM



Fuente: A: AGENL (1890); B: AGENL (1995); ambas con anotaciones de Carlos Aparicio.

viceversa. En 1943 se expandió la mancha urbana hacia el norte de la ciudad, con el incremento de barrios proletarios, mientras que las clases medias y altas llegaron hasta la actual avenida Venustiano Carranza. En 1953 comenzaron a conurbarse, de manera desordenada, las cabeceras municipales de Santa Catarina, Guadalupe y San Nicolás con Monterrey, con la presencia de barrios nuevos de obreros y zonas industriales. San Pedro Garza García recibió población de altos ingresos, en las colonias Del Valle, Miravalle y Fuentes del Valle (García y Ortiz 1995, 311).

Durante este periodo emergieron varios sectores residenciales en la periferia de Monterrey. Los dueños de las industrias más importantes estimularon la creación de barrios para sus obreros, como Asarco, construido entre 1955 y 1966 por Asarco Mexicana; Buenos Aires, en 1955, por Fundidora de Fierro y Acero de Monterrey; junto con la Unidad Modelo, en 1963, por Hojalata y Lámina, todos en el municipio de Monterrey. Además, en la periferia norte, en San Nicolás de los Garza, se construyó el barrio Garza Sada, en 1951, por Vidriera Monterrey; y más tarde, en 1966, las colonias Cuauhtémoc, por la Cervecería del mismo nombre, y Adolfo Prieto, por Fundidora de Fierro y Acero de Monterrey e Industrias del Vidrio, entre 1965 y 1966, por Vidriera Monterrey. Hacia el este, en el municipio de Santa Catarina, se estableció la colonia Protexa, en 1962, por el consorcio del mismo nombre. Todos eran proyectos bien planeados, los cuales además de contar con su área residencial, estaban dotados de edificios públicos como iglesias, escuelas y espacios recreativos; influidos por corrientes urbanísticas que proponían la existencia de espacios saludables, ventilados y soleados (Reyes 2007, 130-132). Como parte de esta tendencia de expansión urbana, durante la década de 1960 se aprobaron 150 fraccionamientos residenciales horizontales, de los cuales 100 se ubicaron en la entonces “periferia”, y cerca de la mitad eran populares.

Por otra parte, aparecieron los conjuntos de vivienda “progresiva”, en Guadalupe y en San Nicolás, formados en su mayoría por uniones de colonos de “migrantes pobres”. Durante los años sesenta y setenta surgió de manera descontrolada el “paracaidismo”, como el promovido por el Movimiento Tierra y Libertad, que tomó terrenos vacantes, con grandes pendientes y potencial agrícola pobre al

norroeste del municipio de Monterrey, para crear colonias como la Genaro Vázquez Rojas (Bulbulian 1978). Las clases proletarias que no se acomodaron en las grandes empresas ocuparon la periferia poco atractiva o industrializada y peor equipada, como las colonias Unión, 21 de Enero, 20 de Noviembre o Guadalupe Victoria, al oeste de la ciudad.

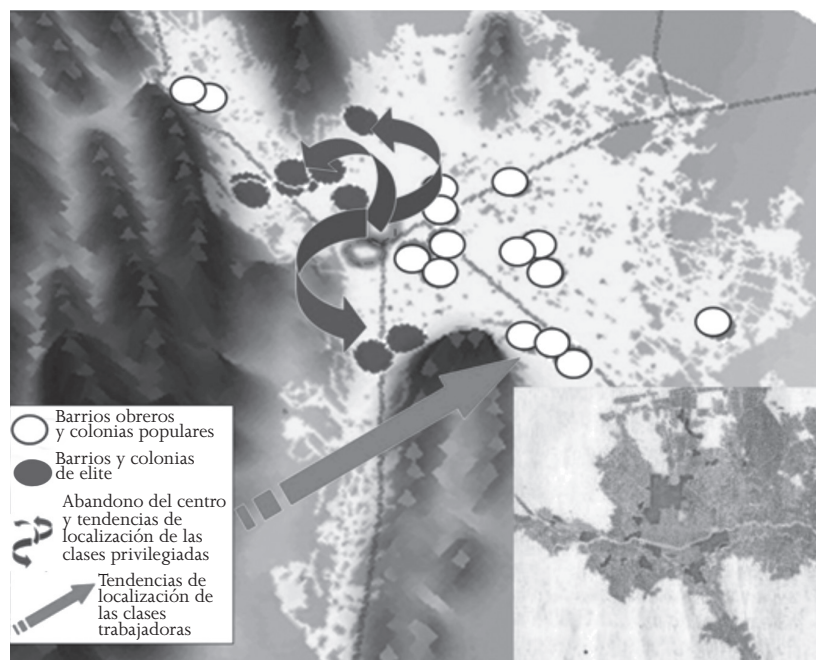
Después de 1970, con la construcción de zonas residenciales para las clases acomodadas, se acentuó la “segregación social, geográfica y económica de la población”, las clases medias ocuparon las zonas centrales, después del abandono de las altas, que se mudaron a zonas periféricas bien comunicadas y equipadas como Las Brisas, Contry la Silla, El Pedregal, Bosques y Jardines del Valle; además de las colonias Parque Obispado y Cumbres, entre otras. Aparecieron los subcentros comerciales y de servicios para las clases altas como Valle, Anáhuac y Tecnológico, en San Pedro Garza García, San Nicolás de los Garza y al sur de Monterrey respectivamente (García y Ortiz 1995, 313-314).

En los años setenta se construyeron también los condominios Constitución de Monterrey, que tras la salida de su concepción social original, “se han convertido en una isla de habitación en el Centro que sufre un proceso de abandono profundo” (Narváez 2006, 100). Por otra parte, durante los años ochenta, por decreto del entonces gobernador Alfonso Martínez Domínguez, se consideró de manera oficial la integración del área metropolitana por nueve municipios: Monterrey, San Pedro Garza García, Guadalupe, San Nicolás de los Garza, Santa Catarina, General Escobedo, Apodaca, Juárez y García. En la figura 6 se puede observar la polarización socio-espacial del AMM a finales de dicha década.

Tendencias actuales de la segregación: globalización y fragmentación socio-territorial

El estudio de la segregación socio-espacial, en Latinoamérica y México, ha pasado desde la periferia ilegal hasta la multiplicación de los complejos residenciales cerrados, tomando ahora una línea

Figura 6
Segregación socio-espacial
durante la expansión de Monterrey, 1940-1980



Fuente: elaboración de Carlos Aparicio.

dentro del proceso de globalización. Estudios como los de Schteingart (2001) y González y Villeneuve (2007) coinciden en que dentro de la nación mexicana, la ciudad de Monterrey y sus municipios conurbados presentan la situación socio-espacial más favorable en relación con otras áreas metropolitanas, tales como las de la Ciudad de México, Guadalajara y Puebla. Sin embargo, como consecuencia de su crecimiento urbano, el AMM se conforma en la actualidad por espacios que evidencian desigualdad y segregación social, así como fragmentación territorial.⁸

⁸ Este artículo se inscribe dentro de una investigación doctoral sobre los barrios donde los ricos habitan al lado de los pobres, o espacios de contraste residencial del AMM, por lo que se está trabajando en la definición de las características urbanas actuales de lugar.

La expansión actual del área metropolitana de Monterrey se caracteriza por la proliferación de complejos residenciales cerrados. El Estado ha promovido esta privatización urbana dejando a los desarrolladores inmobiliarios la dotación de infraestructura local a los fraccionamientos, para que se conecte a las redes municipales. Este tipo de “barrios privados” ha acentuado la segregación socio-espacial en la ciudad, ya que son minoritarios los grupos que pueden acceder a casas en ellos. González (2005a, 17) menciona que la calidad de la vivienda sigue siendo una de las desigualdades socio-espaciales predominantes en el lugar.⁹

Como consecuencia del crecimiento de la desigualdad social en la ciudad, los “barrios de pobres” se han integrado a la mancha urbana, y creado guetos o enclaves en un espacio intraurbano muy diferenciado (véase figura 7). Entonces, en el AMM y en varios municipios periféricos que aún están en vías de integración a la mancha urbana hay espacios donde, junto a un asentamiento humano previo, aparece una colonia que al mismo tiempo está física y socialmente separada del establecimiento original.

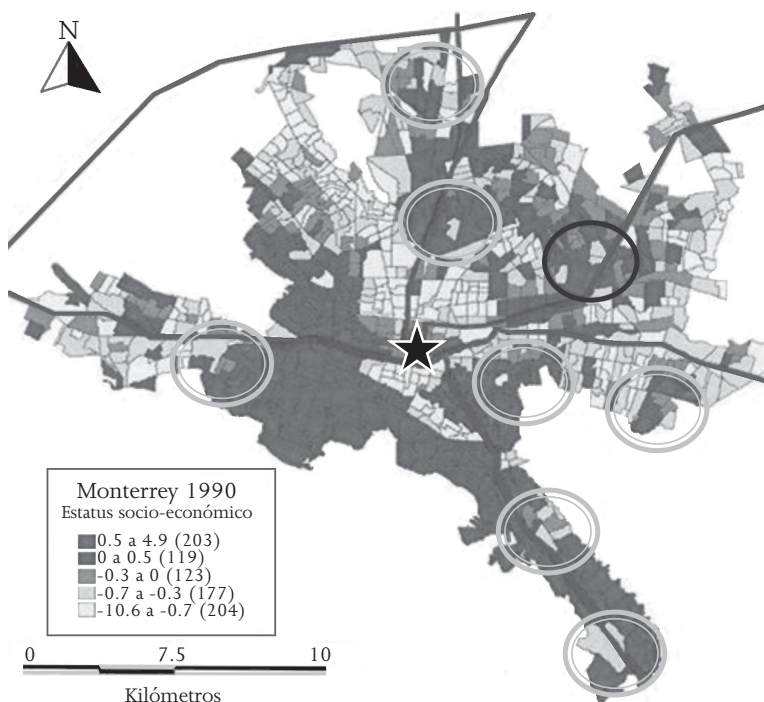
En el AMM se ha estudiado la desigualdad socio-espacial, así como la segregación y la fragmentación, a través del análisis de datos estadísticos locales, y comienzan a investigarse dentro del contexto de las dinámicas económicas globales. En el primer caso, en trabajos como el de González y Villeneuve (2007), sobre la transformación del espacio sociorresidencial en Monterrey entre 1990 y 2000, así como el de Ariza y Solís (2009) donde comparan la dinámica socioeconómica y la segregación espacial en las tres áreas metropolitanas principales de México durante el mismo periodo, utilizan los datos estadísticos del Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (INEGI).¹⁰ El objetivo primordial del trabajo de Gonzá-

⁹ En este sentido, González (2005a) refiere que “el área metropolitana de Monterrey es una urbe con grandes diferencias socioeconómicas intra-metropolitanas, a pesar de presentar un promedio muy elevado en cuanto al estatus socio-económico nacional. La expresión espacial de la diferenciación socio-espacial toma formas distintas que van de un patrón centro-periferia, a un modelo sectorial o poli-nuclear [...]”

¹⁰ Para ambos estudios, la información se obtuvo y analizó desde la mínima división geográfica utilizada para fines estadísticos por el INEGI, llamada área geoestadística básica (AGEB).

Figura 7

Distribución de la población por estatus socioeconómico
en el AMM, en 1990



Fuente: González (2005a, 17). Los círculos fueron agregados por Carlos Aparicio, para mostrar la existencia de espacios de contraste socioeconómico.

lez y Villeneuve (2007, 156) fue “identificar las principales dimensiones que estructuran y explican el espacio social y residencial del área metropolitana de Monterrey entre 1990 y 2000”. Las cinco categorías utilizadas para tratar dichas dimensiones, que estructuran el espacio sociorresidencial, son: calidad de vivienda y servicios, estatus socioeconómico, estatus familiar, estatus socioprofesional y migración.

Entre las conclusiones a las que llegaron y que es pertinente tener en mente destaca la migración como elemento importante, que es estructurante y discriminante en el proceso de diferenciación socio-

rrresidencial; además de una serie de transformaciones, que muestran una expansión metropolitana del centro hacia la periferia, un policentrismo de las actividades económicas y una suburbanización de las familias. En el centro de Monterrey ocurre un éxodo de familias, acompañado de proletarización de la población, terciarización de la economía y envejecimiento de las personas en condiciones de precariedad. En la periferia se ve un mejoramiento de las condiciones físicas de la vivienda, lo que acarrea una disminución ligera en la diferenciación espacial dentro de esta dimensión, y es el estatus socioeconómico el discriminante principal del espacio social.

En cuanto al estatus familiar, los hogares con menos hijos y que muestran envejecimiento de la población se dan de manera concéntrica. El estatus socioprofesional está polarizado entre población empleada en el sector manufacturero y en el terciario, asociados con ingresos bajos y altos, respectivamente. Dichas condiciones de precariedad, generadas por la segregación, tienen consecuencias en la trayectoria de vida de las personas, quienes presentan rupturas sociales, adversidades vividas por los habitantes de la ciudad y su área metropolitana que les han impedido lograr un desarrollo y, más bien, los han llevado a la exclusión social (Ortega y Moral 2008).

González y Villeneuve (2007, 174) al coincidir con otros estudios en que el AMM tiene la situación socio-espacial más favorable de México,¹¹ finalizan diciendo que las transformaciones en la situación sociorresidencial de este lugar son, en general, positivas debido, entre otras cosas, “a su integración a la economía estadounidense y demostrando un buen nivel competitivo, con fuertes transformaciones en el mercado laboral, con su reestructuración económica como polo de desarrollo económico nacional y con una posición estratégica en el proceso de globalización mexicana”.

También pueden utilizarse estadísticas censales para crear indicadores de segregación espacial, como en el caso de Ariza y Solís (2009). Su estudio comparativo entre las tres principales áreas metropolitanas de México permite extraer ciertos elementos que ayudan a conocer la situación actual del AMM en lo que los autores

¹¹ Por ejemplo, los de Schteingart (2001), Ariza y Solís (2009), Garza (2003) y González (2005a y 2005b), entre otros.

llaman “*segregación residencial socioeconómica (SRS)*, como manifestación particular de la desigualdad social”. El objetivo de su trabajo es “conocer si las profundas transformaciones ocurridas en el contexto económico nacional han estado acompañadas también de una profundización de la división social del espacio entre 1990 y 2000”.

Para el estudio de la SRS, Ariza y Solís (2009, 189-191) describen los elementos de uniformidad, aislamiento, concentración, centralización y proximidad espacial. Con ellos se construyen índices para medir el grado de heterogeneidad en la distribución espacial de conjuntos sociales dentro de las AGEB; para conocer la posibilidad de que un individuo se relacione con personas de su mismo grupo; para determinar la concentración de éste en un territorio de la ciudad; para examinar su tendencia para habitar cerca o lejos del centro de la ciudad; además, para definir el grado de proximidad física entre AGEB en donde residen miembros del mismo grupo. Dichos elementos se integran en los ámbitos de ingresos laborales, ocupación, condición migratoria y nivel educativo.

Entre los resultados obtenidos, la *uniformidad* permite confirmar que el AMM, tanto en 1990 como en el año 2000, tenía los índices de ingreso laboral más altos del país. Además, en las tres grandes áreas metropolitanas los individuos que perciben bajos ingresos interactúan más con personas de su misma condición que con las de altos ingresos, lo que corrobora el gran *aislamiento* social de los pobres urbanos; sin embargo, quienes reciben ingresos altos interactúan medianamente entre ellas, pero de manera intensa con los que ganan poco, sobre todo por su condición de patrones o dueños de empresas. La *concentración* es alta en los tres casos; en Monterrey lo es en la fase de ocupación y baja en la migratoria, aunque posee una atracción moderada para los inmigrantes. Mientras los índices de *centralización* muestran que los grupos desfavorecidos están más lejos del centro de la ciudad que los más beneficiados en las tres metrópolis, los de *proximidad* manifiestan que “sectores menos favorecidos ocupan un espacio físico menor en la ciudad con relación al tamaño de su población, que los grupos sociales en la cúspide de la pirámide” (Ibid., 194). Entre las consideraciones finales destaca que Monterrey tiene los niveles más altos de SRS en cuanto a la uniformidad, concentración y proximidad espacial, por tanto resulta paradójico

que la ciudad con los ingresos más altos presente al mismo tiempo mayor segregación socio-espacial.

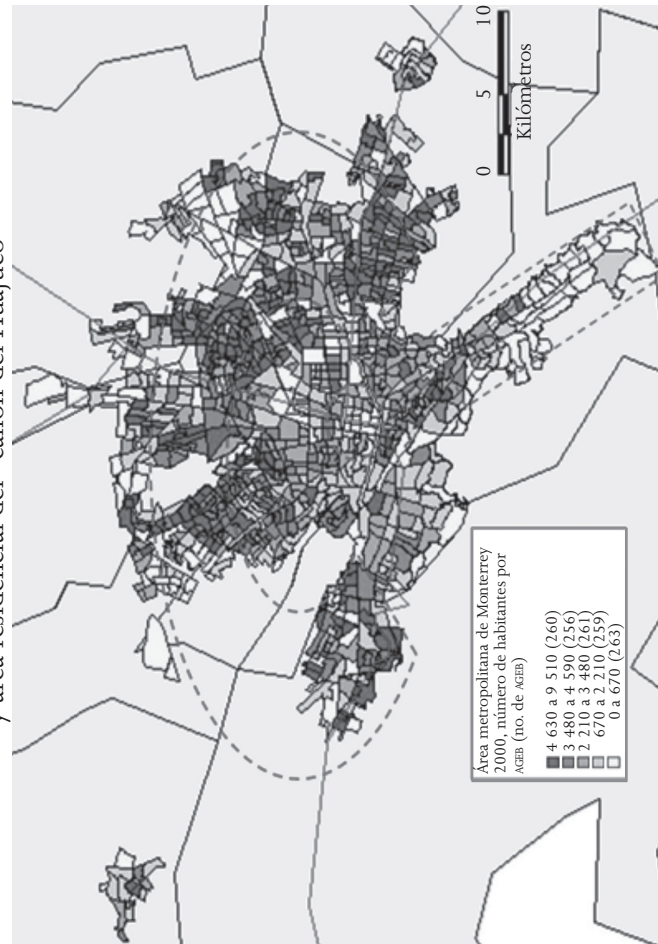
Hay que tomar en cuenta los resultados de los estudios referidos, para entender cómo Monterrey se inserta en la economía mundial. Garza (2003, 140) señala que, dentro de territorio mexicano, es la última metrópoli principal localizada sobre el llamado “corredor del Tratado de Libre Comercio de América del Norte”, además, que dentro del sistema urbano principal mexicano genera un subsistema urbano en el noreste con Saltillo, Nuevo Laredo, Reynosa y Matamoros. Asimismo, Monterrey se articula con la red global, a través de la Ciudad de México, con Miami y Nueva York, así como con Chicago, mediante Houston. Como parte de esta mundialización, Aguilar (2006, 143-145) subraya que de las 20 empresas más importantes del país, 15 se concentran en la Ciudad de México y el resto en el AMM, donde destacan las manufactureras de productos como vidrio y cemento, junto con la industria alimentaria.

Por su parte, Garza et al. (2003, 169-170) señalan que Nuevo León es el estado más urbanizado del país, y concentra en el AMM cerca de 3.5 millones de habitantes, poco más de 90 por ciento de la población estatal. Por su importancia, Monterrey ha emprendido una serie de megaproyectos urbanos que buscan relevancia internacional, como el parque Fundidora, el paseo Santa Lucía y el sistema de metro, entre otros. Sin embargo, se estima un crecimiento de más de 5 millones de habitantes para el año 2020.

De mantenerse las tendencias de subdesarrollo mexicano, producto de una migración elevada, habrá serios problemas sociales y urbanos como congestionamiento vial, inseguridad pública, barrios deteriorados y contaminación de los ecosistemas, así como déficit en vivienda, infraestructura y servicios urbanos (Ibid., 143), factores que van de la mano con la segregación socio-espacial. Contreras (2007, 187-188) indica que en una ciudad globalizada como el AMM,¹² la polarización y la segregación socio-espacial se han inten-

¹² El autor hace la diferencia entre una ciudad global y una globalizada; la primera ofrece servicios de alta gestión o funciones centrales (financieras, legales, contables, de gestión, ejecutivas o de planificación), mientras que en la segunda se brindan servicios tradicionales o con cierta especialización, sin llegar a ser tan avanzados como los de la ciudad global.

Figura 8
Distribución espacial de los habitantes del AMM, centro metropolitano, corona periférica norte y área residencial del “cañón del Huajuco”



Fuente: elaboración de Carlos Aparicio.

sificado, por ejemplo, al aparecer centros comerciales propios de países de Primer Mundo, a la vez que proliferan vendedores ambulantes que subsisten con el comercio de productos usados o copias ilegales.

La expresión espacial de la problemática social del AMM es la de un centro expulsor, a pesar de sus grandes proyectos urbanos. Además de una corona periférica al norte, producto de la inexistencia de espacios vacantes en el municipio de San Nicolás de los Garza y el norte de Monterrey, habitada por clases medias compuestas por jóvenes con estudios universitarios y por obreros calificados, cuya superficie urbana abarca parte de los municipios de Santa Catarina, García, Escobedo, Apodaca y Guadalupe. Mientras tanto, al sur del municipio de Monterrey, en el llamado “cañón del Huajuco”, la tendencia es hacia la urbanización de viviendas residenciales de elite en dirección del municipio de Santiago (véase figura 8).

Conclusiones

La separación entre los sectores residenciales de las clases populares y las elites de Monterrey es una constante a lo largo de su historia. En un primer momento, la segregación fue étnica, debido a que la mano de obra indígena utilizada para la construcción del poblado español se confinó al sur del río Santa Catarina. Al industrializarse la ciudad, la segregación estuvo ligada a la inmigración, con el establecimiento de los barrios obreros hacia el norte y al oriente de la periferia, cercanos a las industrias, mientras que los empresarios empezaron a trasladarse del centro hacia el poniente. A partir de 1940, es notoria una segregación polar, con la creación de conjuntos habitacionales para las clases obreras al norte y oriente de Monterrey, incluso sobre terrenos de los municipios de Santa Catarina, San Nicolás de los Garza y Guadalupe, así como de colonias residenciales para las clases empresariales hacia el poniente y en San Pedro Garza García.

En la actualidad, a pesar de que varios estudios coincidan en que la situación socio-espacial del AMM es la más favorable de la república mexicana, la segregación será producto de esas fuerzas

macroeconómicas que permitirán a las clases privilegiadas acceder a las ventajas del consumo global, a los avances tecnológicos, a una educación de calidad y a buenas oportunidades de trabajo, mientras que existen grupos sociales que han sido marginados de dichas ventajas.

También, hoy en día se multiplican los complejos residenciales cerrados, producto del abandono de la gestión del gobierno, para cederla a los desarrolladores inmobiliarios. Esto ha traído consigo que, repentinamente, al lado de colonias populares o zonas industriales aparezcan conjuntos residenciales de elite, así como muchos barrios de cierta clase social, de repente se ven “rodeados” por colonias de estratos opuestos, acentuando una “microsegregación” o “microfragmentación” en el espacio urbano, como lo han mencionado Capron y González (2006). Es necesario remarcar que el entorno construido define a cada barrio, y que la vivienda es el aspecto sutil más evidente que diferencia a los grupos sociales y su distribución en el espacio. Estos sitios, donde los ricos viven a un lado de los pobres, separados por elementos físicos, tales como bardas, avenidas o ríos, pueden ser definidos como “lugares de contraste residencial”. Además, la “microsegregación” también puede apreciarse dentro de un mismo sector residencial, abierto o cerrado, con el tipo de vivienda o con mejoras a la misma, para distinguir a un vecino de otro.

El espacio metropolitano de Monterrey se puede representar geométricamente a escalas diferentes. Así, aunque en este texto se hace referencia al caos de la estructura urbana y que, como señala Crowley (1995), todo modelo de la ciudad latinoamericana debe de mostrar “el desorden” que la caracteriza (desde el punto de vista estadounidense), el propuesto aquí simplifica la disposición actual del AMM. Entonces, existe un centro histórico degradado, demográficamente envejecido y expulsor. Al “primer cuadro” de la ciudad lo rodea una corona urbanizada ocupada por clases medias trabajadoras e industrias. Hacia el sur y poniente aparece una zona privilegiada económicamente con paisajes naturales admirables, que tiende a crecer hacia el sur, a través de la carretera 85 (conocida como Nacional), que se dirige al puerto de Tampico. Hacia el norte, el crecimiento es “en forma de abanico”, ocupa terrenos de municipios que no pertenecen de manera oficial al área metropolitana,

pero que están conurbados, y se estructuran por las carreteras 85, 54 y 40, que conducen a las ciudades fronterizas de Nuevo Laredo, Miguel Alemán y Reynosa respectivamente.

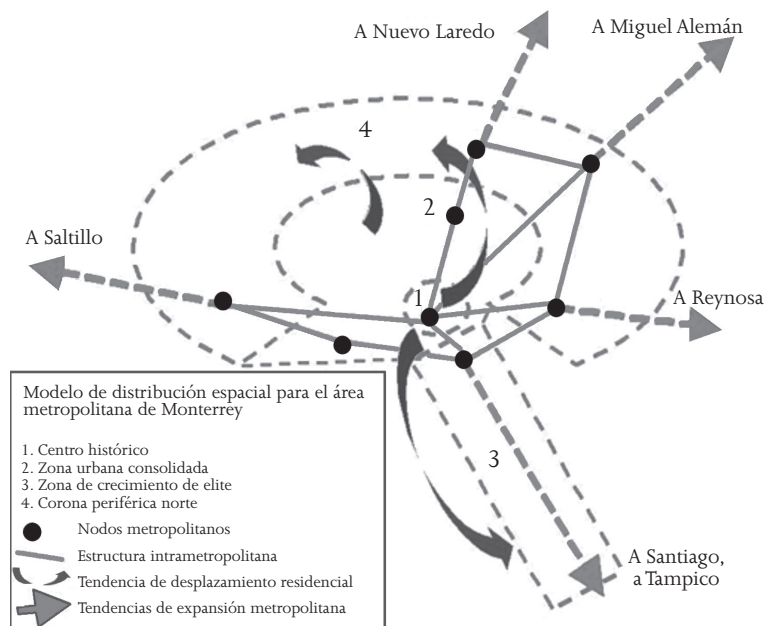
Dentro de la ciudad hay una estructura vial que sirve para comunicar con el centro a una serie de nodos de actividades económicas, que no necesariamente coinciden con la plaza central de un municipio conurbado, como por ejemplo la zona de valle oriente en San Pedro Garza García, el área de influencia inmediata del Tecnológico de Monterrey en el mismo municipio, la zona comercial de la avenida Universidad, en San Nicolás de los Garza, los núcleos industriales de Santa Catarina o el aeropuerto internacional en Apodaca, entre otros (véase figura 9).

Recibido en abril de 2010

Aceptado en julio de 2010

Figura 9

Propuesta de modelo de distribución espacial para el AMM



Fuente: elaboración de Carlos Aparicio.

Bibliografía

- Aguilar, Adrián G. 2006. Restructuración económica y costo social en la Ciudad de México. Una metrópoli “periférica” en la escala global. En *Estudios urbanos contemporáneos*, compilado por Alejandro Méndez, 125-167. México: Universidad Nacional Autónoma de México-Instituto de Investigaciones Económicas.
- AGENL. 1995. Informes de gobierno 1891-1995. Monterrey: AGENL.
- _____. 1890. Carta del territorio de Monterrey y sus alrededores. Monterrey: AGENL.
- Ariza, Marina y Patricio Solís. 2009. Dinámica socioeconómica y segregación espacial en tres áreas metropolitanas de México, 1990 y 2000. *Estudios Sociológicos* XXVII (1): 171-209.
- Bentley, Ian, Alan Alcock, Paul Murrain, Sue McGlynn y Graham Smith. 1985. *Responsive Environments. A Manual for Designers*. Londres: Architectural Press.
- Bulbulian, Maurice. 1978. *Tierra y libertad: documental del Movimiento Urbano Popular en Monterrey*. Montreal: Université de Montréal.
- Cadwallader, Martin. 1996. Urban Social Areas. En *Urban Geography, an Analytical Approach*, 123-152. Nueva Jersey: Prentice-Hall.
- Camacho, Hortensia. 2006. La reinstauración de la soberanía y el Estado nacional. En *Juárez: una visión itinerante*, compilado por ídem., 77-90. Monterrey: UANL.
- _____. 1991. *Fundaciones y asentamientos en Nuevo León, siglos XVIII y XIX: cuatro villas en el norte*. Monterrey: UANL.
- Capron, Guénola y Salomón González. 2006. Las escalas de la segregación y de la fragmentación urbana. *TRACE* (49): 65-75.

- Casas, Juan Manuel. 1997. *Documento de recomendaciones para una ciudad en su 401º aniversario*. Monterrey: UANL.
- Contreras, Camilo. 2007. *Geografía de Nuevo León*. Monterrey: Fondo Editorial de Nuevo León.
- Crowley, William K. 1995. Order and Disorder - A Model of Latin American City. *Yearbook of Pacific Coast Geographers* XVII: 9-31.
- Ducci, María E. 2003. *Introducción al urbanismo*. México: Editorial Trillas.
- Fernández, Gerardo, Sandra Martí y Martha Flores. 2009. La zona: la idea de protección a partir del libre confinamiento en la sociedad globalizada. *Argumentos* XXII (61): 127-138.
- Fuentes, José. 1976. *Monterrey una ciudad creadora y sus capitanes*. México: Editorial Jus.
- García, Alejandro. 2003. Territorialidad y violencia en la colonia Independencia de Monterrey. En *Ædificare: Anuario de investigaciones de la Facultad de Arquitectura*, compilado por Adolfo B. Narváez, 235-253. San Nicolás de los Garza: UANL.
- García, Roberto y Sergio Ortiz. 1995. Esquema metropolitano de usos del suelo. En *Atlas de Monterrey*, compilado por Gustavo Garza, 311-318. México: Gobierno del Estado de Nuevo León, UANL, Instituto de Estudios Urbanos de Nuevo León, El Colegio de México (COLMEX).
- García, Domingo. 1992. *Iniciación al urbanismo*. México: Universidad Autónoma Metropolitana.
- Garza, Celso. 1995. *Historias de nuestros barrios*. Monterrey: Gobierno del Estado de Nuevo León.
- Garza, Gustavo. 2003. *La urbanización de México en el siglo XX*. México: COLMEX.

- _____, Pierre Filion y Gary Sands. 2003. *Políticas urbanas en grandes metrópolis: Detroit, Monterrey y Toronto*. México: COLMEX.
- Garza, Israel. 1995. Evolución en los siglos XVII y XVIII. En *Atlas de Monterrey*, compilado por Gustavo Garza, 69-83. México: Gobierno del Estado de Nuevo León, UANL, Instituto de Estudios Urbanos de Nuevo León, COLMEX.
- González, Salomón. 2005a. De la diferencia a la desigualdad socio-espacial en el área metropolitana de Monterrey. *Rizoma*: 16-17.
- _____. 2005b. La structuration socio-spatiale des villes mexicaines au cours des années 1990. Tesis de doctorado en ordenamiento del territorio y desarrollo regional, Université Laval.
- _____ y Paul Villeneuve. 2007. Transformaciones en el espacio socioresidencial de Monterrey, 1990-2000. *Estudios Demográficos y Urbanos* xx (1): 143-178.
- Grafmayer, Yves. 1994. Introduction, figures de la ville y approches du monde urbain. *Sociologie Urbaine* 5-30.
- _____ e Isaac Joseph. 1990. Présentation. La ville laboratoire et le milieu urbain. *L'École de Chicago*, 5-53.
- Griffin, Ernest y Larry Ford. 1980. A Model of Latin American City Structure. *Geographical Review* 70 (4): 397-422.
- Méndez, Alejandro. 2006. Tendencias del pensamiento social urbano. En *Estudios urbanos contemporáneos*, compilado por ídem., 17-85. México: Instituto de Investigaciones Económicas-Universidad Nacional Autónoma de México.
- Mendirichaga, Rodrigo. 1995. Monterrey define su perfil, 1821-1888. En *Atlas de Monterrey*, compilado por Gustavo Garza, 76-88. México: Gobierno del Estado de Nuevo León, UANL, Instituto de Estudios Urbanos de Nuevo León, COLMEX.

- Morado, César. 2003. Empresas mineras y metalúrgicas en Monterrey. 1890-1908. *Ingeniería* VI (20): 53-61.
- Narváez, Adolfo B. 2006. *Ciudades difíciles: el futuro de la vida urbana frente a la globalización*. México: UANL, Plaza y Valdés Editores.
- Ortega, María Estela y José Moral. 2008. Precariedad y trayectorias de vida en la población de Monterrey y su zona metropolitana. En *Procesos y comportamientos en la configuración de México*, compilado por Juan Ramón de Andrés, Simón Pedro Izcara y Karla Andrade, 275-301. México: Universidad Autónoma de Tamaulipas, Plaza y Valdés Editores.
- Prévôt-Shapira, Marie-France. 2001. Fragmentación espacial y social: conceptos y realidades. *Perfiles Latinoamericanos* 19: 33-56.
- Reyes, Ramón. 2007. *L'émergence et la transformation des secteurs industrielo-résidentiels de Monterrey dans un contexte de libéralisme économique, 1890-1970: une analyse morphologique*. Tesis de doctorado en diseño urbano e historia urbana, Université Laval.
- Sabatini, Francisco, Gonzalo Cáceres y Jorge Cerda. 2001. Segregación residencial en las principales ciudades chilenas: tendencias de las últimas tres décadas y posibles cursos de acción. *EURE* XXVII (82). http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=0250-71612001008200002&lng=es&nrm=iso (25 de marzo de 2009).
- Sandoval, Efrén. 2008. Estudios sobre pobreza, marginación y desigualdad en Monterrey. *Papeles de Población* 14 (57): 169-191.
- Schteingart, Martha. 2001. La división social del espacio en las ciudades. *Perfiles Latinoamericanos* XIX: 13-31.
- Valdés, Estela. 2007. Fragmentación y segregación urbana. *Alfilo. Revista digital de la Facultad de Filosofía y Humanidades* XVIII. <http://www.>

ffyh.unc.edu.ar/al filo/al filo-18/pdf/valdes.pdf (25 de marzo de 2009).

Veiga, Danilo. 2007. Desigualdades sociales y fragmentación urbana. En *Otro desarrollo urbano*: 51-61. Montevideo: Facultad de Ciencias Sociales-Universidad de la República.

Zúñiga, Víctor. 1995. El crecimiento migratorio. 1960-1990. En *Atlas de Monterrey*, compilado por Gustavo Garza, 190-195. México: Gobierno del Estado de Nuevo León, UANL, Instituto de Estudios Urbanos de Nuevo León, COLMEX.

——— y Manuel Ribeiro. 1990. *La marginación urbana en Monterrey*. Monterrey: UANL.