

AREA METROPOLITANA DE MONTERREY, 1986
SUPERFICIE TOTAL, URBANA Y NO URBANA POR MUNICIPIO

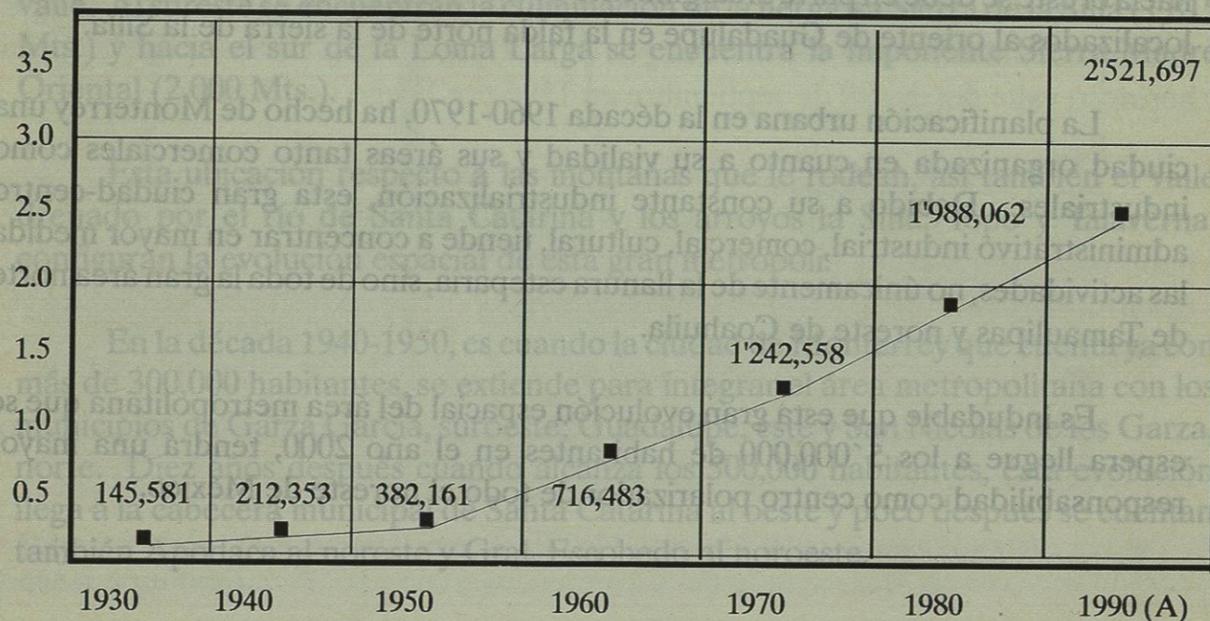
Cuadro # 16

MUNICIPIOS	AREA TOTAL Kms.2 (A)	AREA URBANA Km.2	"AREA NO URBANA"	
			URBANIZABLE Km.2	NO URBANIZABLE Km.2 (B)
1.- Apodaca	183	26	81	76
2.- San Pedro Garza García	69	38	5	27
3.- General Escobedo	191	14	64	113
4.- Guadalupe	151	70	35	46
5.- Monterrey	451	126	14	311
6.- San Nicolás de los Garza	87	82	5	0
7.- Santa Catarina	984	22	52	910
8.- Benito Juárez (1)	278	6	81	191

Fuentes:

- A.- Plan Director del A.M.M. (1988). Extensión de acuerdo a la Dirección General de Estadística, con excepción del área de Monterrey. Las áreas territoriales de los demás municipios no coinciden con los datos del INEGI 1985. (Ver cuadro estadístico IV).
- B.- Las áreas no urbanisables se refieren fundamentalmente a las áreas montañosas.

AREA METROPOLITANA DE MONTERREY
CRECIMIENTO DE LA POBLACION 1930-1989



CAPITULO V

5.1. LAS VIAS DE COMUNICACION

Las comunicaciones en el Estado estriban en la excelente ubicación de la ciudad de Monterrey y la gran facilidad que presenta la morfología en función de limitante para las comunicaciones terrestres. Verdaderamente no hay limitante geográfico que represente un obstáculo en la construcción de carretera o ferrocarril.

Al noreste de Monterrey se encuentran algunos obstáculos que se compensan con los valles intermontanos que constituyen los andadores fundamentales en el acceso del altiplano a la llanura esteparia.

La historia de las primeras vías de comunicación tienen como verdaderos orígenes las rutas seguidas por los españoles al llegar a este paisaje. Es indudable la presencia del gran país vecino (E.U.A.) en las primeras rutas de diligencia que se dirigían a las ciudades del sur y centro de Texas.

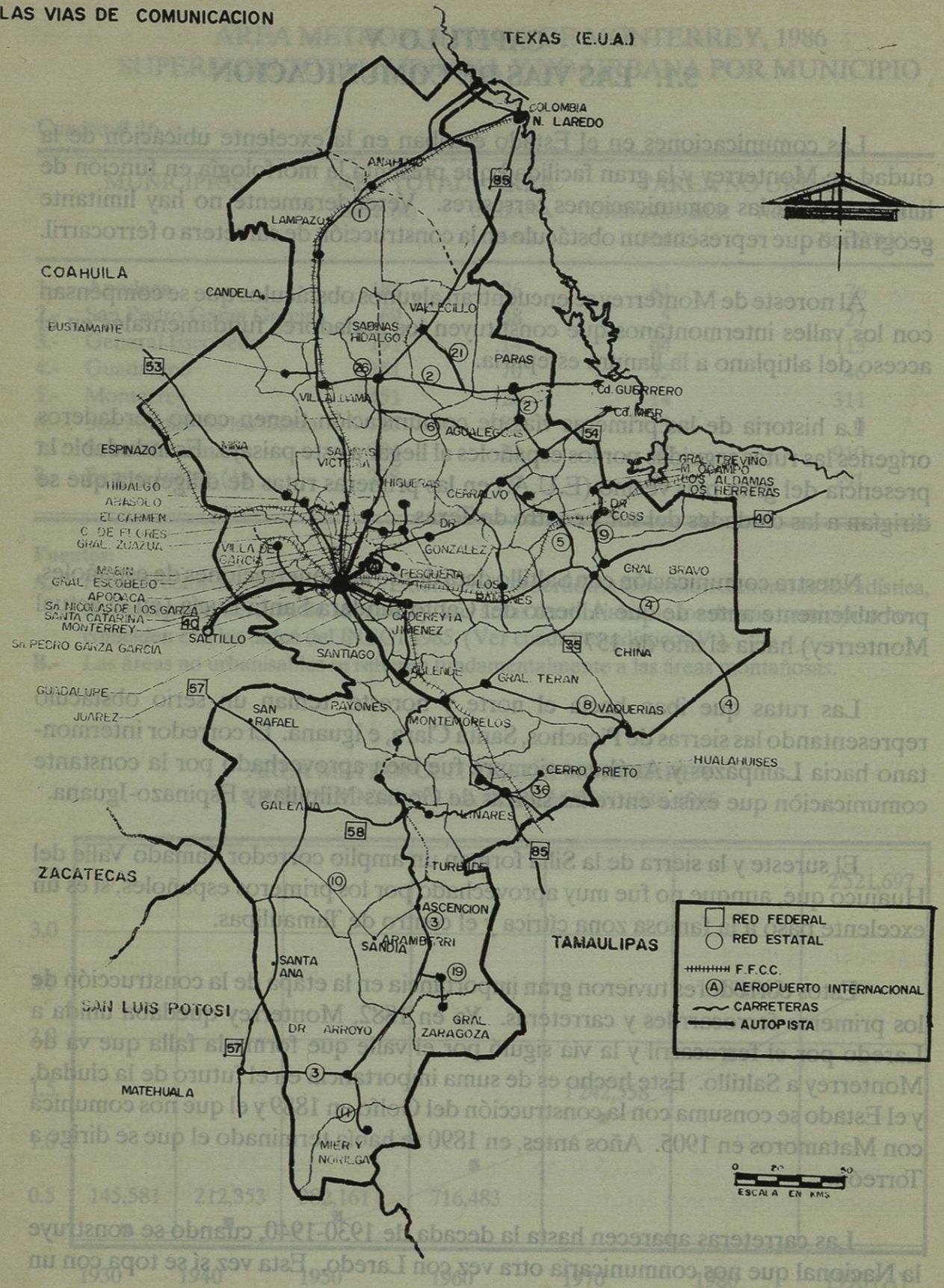
Nuestra comunicación con Saltillo data desde las penetraciones de españoles, probablemente antes de que Alberto del Canto fundara Santa Lucía (en el actual Monterrey) hacia el año de 1577.

Las rutas que iban hacia el norte y noreste, tenían un serio obstáculo representando las sierras de Picachos, Santa Clara, e Iguana. El corredor intermontano hacia Lampazos y Anáhuac siempre fue bien aprovechado por la constante comunicación que existe entre las sierras de Gomas-Milpillas y Espinazo-Iguana.

El sureste y la sierra de la Silla forman un amplio corredor llamado Valle del Huajuco que, aunque no fue muy aprovechado por los primeros españoles, sí es un excelente paso a la famosa zona cítrica y el centro de Tamaulipas.

Estos corredores tuvieron gran importancia en la etapa de la construcción de los primeros ferrocarriles y carreteras. Ya en 1882, Monterrey quedaba unida a Laredo por el ferrocarril y la vía siguió por el valle que forma la falla que va de Monterrey a Saltillo. Este hecho es de suma importancia en el futuro de la ciudad, y el Estado se consume con la construcción del Golfo en 1889 y el que nos comunica con Matamoros en 1905. Años antes, en 1890 se había terminado el que se dirige a Torreón.

Las carreteras aparecen hasta la década de 1930-1940, cuando se construye la Nacional que nos comunicaría otra vez con Laredo. Esta vez sí se topa con un



verdadero obstáculo como lo es la sierra de Picachos.

Las demás carreteras surgen casi siempre siguiendo en pare las vías de ferrocarril y los antiguos caminos de brecha o terracería. La comunicación de la llanura esteparia con la Sierra Madre y el sur, se inicia por el hermoso cañón de Santa Rosa que sirve de paso entre Linares e Iturbide y Galeana en el valle de Labradores. De Galeana al sur hasta La Ascención, Dr. Arroyo y Mier y Noriega. En La Escondida al sur de La Ascención, una carretera penetra a Zaragoza y Aramberri.

Esta vía de comunicación construida en septiembre de 1961, es la vértebra que comunica al sur del Estado con la llanura esteparia y en consecuencia con Monterrey.

Hasta 1989 las comunicaciones terrestres eran las siguientes:

1.-VIAS FERREAS:

- a) México-Laredo (Monterrey-Laredo, Monterrey-Saltillo).
- b) Monterrey-Matamoros (pasa por Ramones, Herreras y Aldamas).
- c) Monterrey-Tampico (pasa Montemorelos y Linares).
- d) Monterrey-Torreón (pasa por Hidalgo y Mina).

2.-CARRETERAS PRINCIPALES:

- a) Monterrey-Laredo-Monterrey-Victoria (No. 85), Nacional.
- b) Monterrey-Monclova. Pasa por Hidalgo y Mina (No.53).
- c) Monterrey-Saltillo. Pasa por Santa Catarina (No. 40), Autopista.
- d) Monterrey-Matamoros. Para por Cadereyta, China y Bravo (No. 40).
- e) Monterrey-Miguel Alemán. Pasa por Cerralvo y Treviño (No. 54).
- f) Monterrey-Colombia. Pasa por Lampazos y Anáhuac (No. 1, N. L.).
- g) Linares-Dr. Arroyo. Pasa por Iturbide, Galeana y La Ascención (No. 58, Nac. y 3-N. L.).

Tanto las vías férreas como las carreteras, tienen por núcleo central la ciudad de Monterrey, que estructura en forma radial las comunicaciones con todos los municipios de la llanura. Cinco vías de ferrocarril y siete carreteras que nos comunican con todo el país y el extranjero, cimentan la gran estructura urbana de este paisaje, que sin lugar a duda es el de mayor importancia en nuestro Estado y el noreste México.

La comunicaciones por la vía aérea tienen como centro al Aeropuerto Internacional "Mariano Escobedo". Monterrey se comunica con las principales ciudades del país y el extranjero.

De Colombia en el norte, hasta Mier y Noriega al sur de General Bravo al este hasta Mina hacia el oeste, las carreteras de Nuevo León son verdaderas arterias que unen la gran metrópoli regional con el paisaje rural representando variadas interrelaciones tanto de población como económica y sociales.

En la actualidad se puede viajar en automóvil a todos los poblados de la llanura, la sierra y el altiplano debido a una extensa red de carreteras secundarias que une los principales a todas las cabeceras municipales. Pequeños ramales que se desprenden de las carreteras pavimentadas que convergen a la ciudad de Monterrey, hay una red de caminos vecinales que enlazan a la cabecera municipal con los poblados circunvecinos.

Estos caminos tanto de terracería como brecha, tiene gran importancia, ya que pertenecen a la gran red y sirven de eslabón geográfico-humano a todos los habitantes del paisaje nuevoleonés.

La red de autopistas que actualmente se extienden hacia Saltillo, Montemorelos y Cadereyta se verá incrementada con la construcción de las supercarreteras a Nuevo Laredo y Reynosa.

5.2 EL TURISMO

El turismo de Nuevo León responde al recurso natural, representando en este caso por el paisaje escénico que demuestra en todas sus dimensiones la Sierra Madre Oriental.

Pero también deben admirarse los esfuerzos que se hacen por fortalecer y proyectar el turismo, así lo presentan los proyectos y las realidades que se han estado manejando y en la que no sólo cuentan los recursos naturales, sino también los recursos humanos y artificiales.

La viabilidad de esta industria que en mayor o menor medida habrá que proyectar al regiomontano de clase media, está fundamentada en una infraestructura que en la actualidad cuenta con una excelente red de carreteras y se está complementando con accesos, edificios adecuados, museos, etc.

De acuerdo a los programas turísticos del Gobierno del Estado de Nuevo León los sitios más importantes son:

CIRCUITO TURISTICO DE LAS HACIENDAS (Norte del Estado):

Remodelación de ocho municipios del norte del Estado que por sus valores históricos, arquitectónicos y típicos, significan un recorrido interesante. Los municipios comprendidos son Zuazua (Hacienda San Pedro), Ciénega de Flores, Sabinas Hidalgo, Villaldama, Bustamante, Lampazos, Salinas Victoria (Hacienda Mamulique) y Escobedo. En cuanto al recurso natural, los Ojos de Agua de Sabinas, Lampazos e Hidalgo, representan magníficos lugares de descanso. La gruta ubicada sobre la sierra de Gomas en Bustamante, cuenta ya con las instalaciones necesarias para convertirse en una verdadera atracción para el turismo nacional y norteamericano.

AREA METROPOLITANA DE MONTERREY:

Los recursos turísticos son los siguientes: el cerro del Obispado, Chipinque, parque natural La Estanzuela y parque La Pastora. De estos recursos, la Estanzuela, y Chipinque situado este último a 1,365 metros de altura sobre la ladera de barlovento de la Sierra Madre Oriental (sur de Monterrey), representan hermosos lugares de clima templado y con vegetación de tipo mixto que sirve como paseo de fin de semana al regiomontano.

VILLA DE SANTIAGO - ALLENDE:

Se cuenta con el hermoso lago formado por la Presa de la Boca, que también sirve como paseo a los regiomontanos. No solamente la presa se aprovecha, sino todo el corredor del valle del Huajuco, que es de hermoso colorido por su gente y clima; así también la belleza de las cascadas de la Sierra Madre (Cola de Caballo y Chipitín P. Redondo).

GRUTAS DE GARCIA:

Aparte de que hay un magnífico acceso, la belleza de estas cavernas junto con las de Bustamante, compiten con las del sur del país en majestuosidad. El paisaje desértico al oeste del poblado de García, así como los verdaderos oasis en que se encuentran, las convierten en un gran atractivo turístico.

RIOS RAMOS:

Este río que se origina en los hermosos valles cerca de Puerto Genovevo en la Sierra Madre, es un verdadero recurso que debe ser aprovechado con el acondicionamiento requerido. Lo permanente de sus aguas y la accesibilidad por la carretera Nacional (pasa por Allende), lo hacen un lugar preferido de los regiomontanos.