

El río Santa Catarina y su histórico vínculo urbano con Monterrey, Nuevo León

The Santa Catarina River and its historic urban link with Monterrey, Nuevo León

Resumen

Se ofrece un análisis histórico y urbano sobre los vínculos entre el río Santa Catarina y la ciudad de Monterrey, México, desde su canalización en 1952 y hasta el 2010, subrayando la inadecuada ocupación del cauce como espacio público. Se advierte sobre los inconvenientes de construir directamente sobre el lecho. Se parte de la consulta de fuentes impresas periódicas para aportar información de primera mano sobre políticas públicas y urbanas, lo que posibilita replicar la metodología aquí aplicada. Se refiere la regeneración ambiental del río a partir de 2010, lo que plantea beneficios ecológicos de cara al cambio climático, previniendo sobre los riesgos que supondría su pérdida.

Palabras clave: publicaciones periódicas, ríos urbanos, infraestructura verde, río Santa Catarina, Monterrey

Abstract

This paper offers a historical and urban analysis regarding the links between the Santa Catarina River and the city of Monterrey, capital of Nuevo Leon, Mexico, from its channeling in 1952 until 2010, underlining the inadequate occupation of the channel as a public space; it also warns about the drawbacks of building directly on the riverbed. The research is based on the consultation of periodicals and journals that provide first-hand information on public and urban policies, thereby meaning it is possible to replicate the methodology applied herein. It goes on to refer to the environmental regeneration of the river, begun in 2010, which provides ecological benefits aimed at mitigating the effects of climate change and preventing the risks that its loss would entail.

Key Words: Periodicals, urban rivers, green infrastructure, Santa Catarina River, Monterrey

Vanessa Nagel Vega

Universidad Anáhuac

Fecha de recepción:

29 de agosto de 2023

Fecha de aceptación:

6 de octubre de 2023

[https://doi.org/10.22201/](https://doi.org/10.22201/fa.2007252Xp.2023.14.28.87236)

[fa.2007252Xp.2023.14.28.87236](https://doi.org/10.22201/fa.2007252Xp.2023.14.28.87236)

Incontables ciudades de diversas civilizaciones han prosperado en las márgenes de los ríos. No es trivial relacionar los orígenes del urbanismo con los cursos de agua. Los afluentes han determinado, en gran medida, la conformación urbana tanto de extensas capitales como de poblaciones menores. Los complejos vínculos que se generan entre las ciudades y sus ríos a lo largo del tiempo son un tema inagotable, ya que sus relaciones son siempre cambiantes.

El caso de la ciudad de Monterrey, capital del estado de Nuevo León, en el noreste de México, ofrece una historia excepcional sobre la ocupación del cauce del río Santa Catarina con infraestructura deportiva y de entretenimiento a partir de la canalización de 1952 y hasta el año 2010. Las obras de encauzamiento de la mitad del siglo xx y la posterior urbanización de los terrenos rescatados no solventaron —como se esperaba— el déficit de áreas verdes de la urbe, lo que propició la temprana utilización del lecho como espacio público abierto.

Lo anterior fue posible por tratarse el Santa Catarina de un afluente alóctono, esto es, la mayor parte del tiempo su cauce es seco, ya que su principal corriente de agua se produce en tiempo de ciclones tropicales, cuya precipitación descarga en la Sierra Madre Oriental y escurre desde sus cañones hasta bajar al área metropolitana (Figura 1).

Figura 1. Lecho del río Santa Catarina a la altura de la Macroplaza, centro de Monterrey. Durante el verano de 2023 el cauce se mostraba seco debido a la condición de afluente alóctono de este curso fluvial. Fuente: Vanessa Nagel Vega, septiembre de 2023.



Desde la fundación de la ciudad –en 1596– las crecidas del río han sido una constante amenaza.¹ La potencia de su flujo sorprende a propios y extraños. Diríase que toma desprevenidos, incluso, a los habitantes locales. Esta cualidad definió, históricamente, dos imágenes bien diferenciadas de la ciudad: la devastación en momento de crecidas y la ocupación del lecho como centro de ocio y deporte en temporadas de flujo mínimo.

A partir de la mitad del siglo xx, dos obras de ingeniería hidráulica –la canalización del río y la presa-cortina Rompepicos– se consideraron las construcciones de defensa y protección de la ciudad contra las inundaciones. Ambas obras tuvieron repercusiones urbanas fundamentales. La rectificación del cauce definió las vías rápidas y perfiló una ciudad que apostó por el automóvil particular como su principal medio de transporte. Esta obra dejó pendientes varios proyectos de parques diseñados en los terrenos que se ganaron con los trabajos de encauzamiento. Por lo mismo, la canalización terminaría provocando la invasión al cauce del río para superar el déficit de espacios abiertos públicos. Por su parte, la cortina Rompepicos –al asumirse que la ciudad estaría libre de inundaciones catastróficas– promovería el uso extensivo del lecho con concesiones de entretenimiento, públicas y privadas, en zonas de contingencia.

Los riesgos, como se verá a continuación, ni son mínimos ni son desdeñables. Obras de infraestructura vial realizadas entre diciembre de 2019 y febrero de 2023 –viaducto Santa Catarina, extensión de la autopista Monterrey-Salttillo de 7.9 km– no sólo atentan contra la integridad del entorno natural del cauce, sino que se desplantan directamente sobre éste. La supuesta “garantía” de la presa Rompepicos,² que se mantiene como el “escudo” de la ciudad contra la devastación, no asegura contra posibles daños futuros al actual viaducto elevado.

Ofrecer una revisión bien documentada sobre las decisiones políticas, económicas, sociales y culturales que llevaron, a lo largo del siglo xx y durante la primera década del siglo xxi, a la ocupación extensiva del lecho del río, obviando los riesgos y las pérdidas millonarias que en más de una ocasión se han registrado, pone en evidencia una solución temporal en una zona de alto riesgo.

Al margen de la obra de infraestructura vial mencionada, en esta tercera década del siglo xxi es notable la regeneración natural del río

¹ Se tiene registro histórico de por lo menos una docena de inundaciones y crecidas del Santa Catarina entre los siglos xvii y xix. Ya en el siglo xx se cuentan las de 1909, 1938, 1967 (huracán Beulah), 1988 (huracán Gilberto) y, en nuestro siglo, 2005 (huracán Emily) y 2010 (huracán Alex).

² La presa-cortina Rompepicos, emplazada en la Sierra Madre Oriental, de 70 m de altura, 240 m de largo y 25 m de ancho tiene el fin principal de frenar, en lo posible, el caudal excesivo en tiempo de ciclones.

después de su última devastación en 2010. Monterrey cuenta ahora con un patrimonio ambiental invaluable por su utilidad de cara al cambio climático que nos acecha.

Así, este análisis expone el caso del río Santa Catarina, confrontado con otras intervenciones de ríos urbanos en los que se han recuperado con éxito para la ciudadanía los espacios abiertos ribereños.³ Exponer las condiciones actuales de las que fueran riberas, ocupadas hoy por una extensa red de vialidades de alta velocidad que delimitan el cauce, nos advierte sobre los riesgos que implica la reincidencia en la invasión a un espacio natural del que se esperan beneficios a mediano y largo plazos para la urbe.

Los ríos urbanos y su aproximación metodológica

Las ciudades son complejas y altamente dinámicas tanto en el espacio como en el tiempo. Por lo mismo, la relación entre los ríos y las urbes es diversa y cambiante. En esta correspondencia mutua los cursos de agua han sido esenciales para la fundación de muchas ciudades y, por lo mismo, el urbanismo los ha impactado sustancialmente. Los análisis centrados en la morfología generada por los ríos que atraviesan las poblaciones, así como las implicaciones ambientales de estos elementos naturales en entornos urbanos son un tema de estudio recurrente.⁴ De ser fronteras topográficas, los ríos han terminado integrados a la trama urbana, definiéndola, condicionándola o generando distintos estratos de convivencia en sus márgenes o sus cruces.

Al igual que las ciudades, los ríos urbanos son ecosistemas complejos y dinámicos, hábitats preferenciales por su protección de la biodiversidad que aportan incontables beneficios ecológicos y bienestar social.⁵ Ante la urgencia de adoptar medidas puntuales para mitigar y adaptar las ciudades a los estragos del cambio climático, se estudian indicadores para monitorear qué tan preparada está una ciudad para enfrentar y responder a eventos disruptivos como

³ Las relaciones de los ríos con las ciudades contemporáneas –en especial iberoamericanas– y varias intervenciones recientes pueden verificarse en el programa del Primer Congreso Internacional Ríos Urbanos 2021, organizado por el Laboratorio Espacio Público en México, realizado del 7 al 9 de octubre de 2021, en línea. Los contenidos están disponibles en: https://issuu.com/arifernandovalerdimoron/docs/ri_osurbanos_programa2021, consultado el 28 de agosto de 2023.

⁴ Ehsan Abshirini y Daniel Koch, "Rivers as integration devices in cities", en *City, Territory and Architecture*, vol. 3, núm. 1, 2016, <https://doi.org/10.1186/s40410-016-0030-4>, consultado el 3 de octubre de 2021.

⁵ Paola Gastezzi-Arias, Virginia Alvarado-García y Gabriela Pérez-Gómez, "La importancia de los ríos como corredores interurbanos", en *Biocenosis*, vol. 31, núms. 1-2, 2017, pp. 39-45, <https://revistas.uned.ac.cr/index.php/biocenosis/article/view/1725>, consultado el 9 de octubre de 2021.

desastres naturales, crisis económicas, cambios demográficos o pandemias, esto es, qué tan resiliente es o puede llegar a ser.⁶ Recuperar sistemas fluviales genera diversas oportunidades de desarrollo sustentable, en especial, en países como México, cuyos ríos urbanos se encuentran con un alto grado de deterioro ambiental.⁷

En este contexto habría que situar las políticas urbanas de finales del siglo xx, en las que el auge de los megaproyectos urbanos intentó favorecer el reposicionamiento de las ciudades en la economía global. Un caso notable es el de Madrid Río, una intervención mayor en la capital española para soterrar una vía de alta velocidad –la M30– a su paso por el centro de la ciudad y a lo largo de 6 km. La obra, que significó un ingente desembolso de las arcas públicas, se justificó por sus mejoras ambientales y el incremento en la calidad de vida de los pobladores de los barrios aledaños al río. La propuesta se realizó en 2003 y las obras se extendieron desde 2007 hasta 2012. Llama la atención que el proyecto se “vendió” a la opinión pública como la restitución de una gran “zona verde ecológica”, cuando en realidad se trata de grandes jardineras sobre los túneles vehiculares de concreto armado.⁸ Por supuesto, la superficie de 150 ha de “áreas verdes” y las 6 ha de equipamientos que incluyen 30 km de sendas para bicicletas y peatones, numerosos juegos infantiles y pistas deportivas es una realidad tangible.⁹ Al final, aunque no se pueda hablar estrictamente de una recuperación ecológica de las riberas, se reconocen los beneficios generados para una ciudad que dejó de darle la espalda al Manzanares y que lo ha recuperado a través del paseo lineal llamado Madrid Río.¹⁰

⁶ Lorena Figueiredo, Taku Honiden y Abel Schumann, “Indicators for Resilient Cities”, en *OECD Regional Development Working Papers*, 2018, <https://dx.doi.org/10.1787/6f1f6065-en>, consultado el 9 de octubre de 2021.

⁷ Montserrat Polo Ballinas, “Los servicios ecosistémicos de los ríos urbanos y su contribución en la adaptación al cambio climático en las ciudades mexicanas”, en *Investigación Ambiental. Ciencia y política pública*, vol. 6, núm. 1, 2014, p. 43, <https://biblat.unam.mx/es/revista/investigacion-ambiental-ciencia-y-politica-publica>, consultado el 5 de octubre de 2021.

⁸ Fernando Díaz Orueta, “Megaproyectos urbanos y modelo de ciudad. El ejemplo de Madrid Río”, en *Cuaderno Urbano. Espacio, cultura, sociedad*, vol. 19, núm. 19, 2015, pp. 179-200, <https://doi.org/10.30972/crn.1919813>, consultado el 21 de septiembre de 2021.

⁹ Ginés Garrido Colmenero, “Madrid Río, o el retorno de la urbe a la geografía del Manzanares”, en *PH: Boletín del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico*, vol. 25, núm. 91, 2017, pp. 100-117, <https://www.iaph.es/revistaph/index.php/revistaph/article/view/3883>, consultado el 21 de septiembre de 2021.

¹⁰ El director del proyecto de Madrid Río fue el arquitecto Ginés Garrido, quien trabajó con los despachos Burgos & Garrido Arquitectos, Porras & La Casta Arquitectos, Rubio & Álvarez-Sala Arquitectos y West 8 – Urban Design & Landscape Architecture. El político que promovió el proyecto fue el alcalde Alberto Ruiz-Gallardón y el ingeniero Manuel Melis dirigió la construcción de los túneles que soterraron la M-30.

Esta intervención urbana es paradigmática de las acciones que fueron comunes hasta los principios del siglo XXI, en que se vinculaban las áreas verdes en contextos urbanos a los beneficios sociales relacionados con el ocio, la recreación o el paisaje, obviando su importancia ambiental. En tiempos recientes toma cada vez más fuerza la planeación de ciudades sustentables que consideran contar con un complejo sistema de servicios ecosistémicos¹¹ que son componentes clave de sistemas urbano-ecológicos resilientes ante el cambio climático.

Los espacios abiertos, más que elementos del paisaje urbano, tienen ahora una función que los vuelve indispensables como parte de la ciudad. La infraestructura verde urbana actuará para mitigar el impacto del cambio climático, o enfrentarlo de mejor manera.¹² Se pretende, así, poner en valor las áreas verdes urbanas como una estrategia para hacer frente a las consecuencias de la acción puntual del hombre en la Tierra. Esta valoración proviene de divulgar los servicios ecológicos y sociales que proporcionan los espacios verdes en las ciudades, como pueden ser la purificación del aire, la reducción de ruido, el refugio de especies nativas y la regulación climática.

Queda fuera de los alcances de esta comunicación abordar los casos en que determinados ríos urbanos guardan similitudes estrechas con el Santa Catarina de Monterrey. Sin embargo, el caso del río Mapocho en Santiago de Chile es tan aproximado en sus características físicas que es ineludible citarlo aquí. Canalizado desde finales del siglo XIX, el Mapocho, que discurre en sentido noreste-suroeste de la capital chilena, contaba con un cauce sobre todo ancho, en algunos tramos de hasta 400 m, aunque gran parte del año –durante el estiaje– no era más que un riachuelo.¹³ Históricamente –al igual que el Santa

¹¹ Los servicios ecosistémicos se definen como los beneficios obtenidos por las personas de los ecosistemas. Estos involucran desde la obtención de agua potable, la producción de alimentos, la regulación del clima y la calidad del aire hasta la recreación, el ecoturismo y la generación de patrimonio natural, cultural y de la biodiversidad.

¹² Se define infraestructura verde como una red interconectada de espacios verdes que conservan las funciones y valores de los ecosistemas naturales y provee beneficios asociados a la población humana. Véase Alexis E. Vásquez, "Infraestructura verde, servicios ecosistémicos y sus aportes para enfrentar el cambio climático en ciudades: el caso del corredor ribereño del río Mapocho en Santiago de Chile", en *Revista de geografía Norte Grande*, núm. 63, 2016, pp. 63-86, <https://dx.doi.org/10.4067/S0718-34022016000100005>, consultada 21 de septiembre de 2021.

¹³ El Mapocho se alimenta de aguas de nieves y de lluvias, lo que se llama régimen nivopluvial. Sus máximos son en la primavera, tras la fusión de las nieves de la cordillera de los Andes, y en otoño, temporada de lluvias abundantes. Su época de estiaje es el verano, cuando se registran los mínimos absolutos. Véase Simón Castillo Fernández, *El río Mapocho y sus riberas. Espacio público e intervención urbana en Santiago de Chile (1885-1918)*, Santiago, Ediciones Universidad Alberto Hurtado, 2014, p. 21.

Catarina— se han registrado crecidas que han provocado desbordamientos e inundaciones en el área urbana, por lo que el río siempre se ha considerado con criterios de riesgo y varias de sus obras hidráulicas han sido en el sentido de su contención para evitar daños a futuro.¹⁴ Fue a partir de 1887 cuando, en los terrenos rescatados tras la canalización, además de una serie de edificios públicos,¹⁵ se alzaron también varios parques: el Forestal y el Centenario (hoy Parque de los Reyes), el Domingo Gómez Rojas y los jardines de Recoleta.¹⁶ Así, desde los inicios del siglo xx, el río Mapocho y gran parte de sus riberas transformadas en parques públicos forman parte del paisaje urbano santiaguino. Este antecedente, fundamental para nuestro caso de estudio, marca una clara diferencia entre intervenir directamente el cauce —el caso de Monterrey— y aprovechar los espacios rescatados como áreas verdes para la ciudad.

Es notable que, después de la canalización de ambos ríos —el Mapocho y el Santa Catarina— los terrenos rescatados y la infraestructura que se construyó fue símbolo de modernidad. Si bien es cierto que las décadas que median entre una intervención y otra propició que en Santiago lo moderno fuesen los parques —por sus paseos de trazos regulares— y los edificios públicos y, en Monterrey, las vialidades de alta velocidad. Los precedentes chilenos hicieron posible constituir, en tiempos recientes, un recorrido continuo de áreas verdes llamado Mapocho 42K.¹⁷ Su fundamento es reconquistar las riberas del río y conformar un espacio público de escala metropolitana.

Es evidente que, a la sombra de la actual crisis ambiental, cobran importancia los proyectos que consideran acciones para hacer a las ciudades sustentables y a su infraestructura verde urbana un verdadero sistema ecológico resiliente. Así, se están recuperando valores ambientales que permiten que los ríos urbanos vuelvan a ser corredores ecológicos que conectan ecosistemas bien conservados antes y después de la ciudad.¹⁸

¹⁴ Sandra Iturriaga del Campo, "Mapocho 42k: conectividad de un paisaje ribereño como espacio público memorable", en *Estudios del Hábitat*, vol. 16, núm. 2, 2018, pp. 1-11, <https://doi.org/10.24215/24226483e052>, consultado 28 de septiembre de 2021.

¹⁵ Entre ellos la Cárcel Pública, el Desinfectorio Público, el Instituto de Higiene, la estación de ferrocarriles del Mercado y luego la Mapocho, los Galpones de la Vega, la Protectora de la Infancia y varios puentes metálicos.

¹⁶ Castillo, *op. cit.*, p. 22.

¹⁷ La gestación del proyecto Mapocho 42K se da en la Pontificia Universidad Católica de Chile en 2009 como un proyecto real para la ciudad, sin considerar a un cliente en específico, sino dirigido a toda la población. Su materialización ha sido posible gracias a un esforzado trabajo colectivo de arquitectos trabajando con un colectivo público por más de una década. Véase: <https://www.mapocho42k.cl/>, consultado el 28 de septiembre de 2021.

¹⁸ Santiago Martín Barajas, "La vuelta de la naturaleza a las ciudades a través de sus ríos", en *El Diario*, 10 de octubre de 2021, https://www.eldiario.es/opinion/zona-critica/vuelta-naturaleza-ciudades-traves-rios_129_8381682.html, consultado el 29 de octubre de 2021.

Como se verá más adelante, la regeneración natural del río Santa Catarina en Nuevo León, México, después de 2010, ofrece las condiciones necesarias para aportar beneficios inmediatos a Monterrey y su zona metropolitana. Sin embargo, urge advertir sobre los riesgos que implican las intervenciones directas en su cauce, al contrario de las muy extendidas y exitosas intervenciones urbanas en las riberas de otras ciudades del mundo.

Como se va viendo, la evolución de las ciudades a lo largo del siglo xx ha sido un proceso complejo en su magnitud y alcance. Por lo tanto, para confrontar mejor la realidad construida se subraya la importancia de cuestionar la localidad desde los análisis urbanos con orientación histórica. Plantear un problema ante una ciudad que se estudia en términos históricos supone entender los resortes económicos o políticos, junto a los sociales y culturales.¹⁹

Una de las acciones recurrentes que potencialmente afecta a la zona metropolitana de Monterrey –la construcción en el lecho del río Santa Catarina– responde a una dinámica de promoción de vías de alta velocidad que se identificó con la modernidad desde la década de 1950. Desconociendo estos antecedentes históricos es imposible no sólo hacer una crítica del momento presente, sino comprender el profundo significado que tiene para la localidad la ocupación del río, la prioridad a los automóviles o el déficit de parques públicos. ¿Es necesario, entonces, visitar los debates del siglo xx en los periódicos para entender una obra de infraestructura urbana que muy recientemente se construyó sobre el cauce? ¿De dónde viene la confianza de edificar en una zona considerada de riesgo? ¿Por qué se mantiene vivo el debate y los proyectos de nuevas intervenciones en un área natural protegida? ¿Por qué, durante décadas, se usó el lecho como centro deportivo y cómo impacta a los habitantes de la ciudad que hoy exista allí un bosque urbano? ¿La infraestructura hidráulica que perfiló la urbe debería considerarse parte de su identidad?

Así, este estudio promueve preguntas que involucran lo físico –la urbe y su infraestructura– las formas de vida –la apropiación del lecho del río con fines de esparcimiento y uso extensivo del automóvil como símbolo de estatus social– y la organización política –cómo diferentes gobiernos han entendido e intentado resolver el problema de las constantes inundaciones– en una geografía determinada que asimismo forma parte de la identidad local. Esto es, una historia dinámica que identifica intervenciones desde el presente y que indaga rutas alternativas para la discusión actual de la expansión del área metropolitana de Monterrey.

¹⁹ Gerardo Martínez Delgado, "Derribar los muros. De la historia urbana a los estudios urbanos con perspectiva histórica: propuestas teóricas y metodológicas desde un diálogo interdisciplinar", en *EURE* 46, núm. 137, 2020, pp. 21-24, <http://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612020000100005>, consultado el 11 de agosto de 2021.

El análisis aquí presentado, como se verá, se centra en confrontar los periodos de ocupación del lecho del río Santa Catarina como espacio público, la interrupción –por lo demás lógica– de dicho uso como consecuencia de eventos catastróficos y la paulatina recuperación del ecosistema del río a su paso por la urbe. Si bien lo que aquí interesa es ofrecer una revisión que presente continuidad en el espacio y en el tiempo, los eventos puntuales, como los desastres,²⁰ y su estudio histórico, han consolidado en las últimas décadas una metodología que resulta práctica para este caso de estudio. Esto es, el examen de los fenómenos naturales peligrosos en conjunto con una sociedad o un contexto vulnerables. Esta coyuntura termina revelando situaciones críticas preexistentes en términos sociales, económicos y políticos.²¹ Es importante destacar que el concepto de desastre es en sí una categoría social, ya que revela

[...] la relación extrema entre fenómenos físicos y la estructura y organización de la sociedad, de tal manera que se constituyen en procesos y momentos fatídicos que superan la capacidad material de la población para absorber, amortiguar o evitar los efectos negativos del acontecimiento físico.²²

Por otro lado, cabe destacar que el presente estudio recurre, en gran parte, a fuentes historiográficas de primera mano: los periódicos locales. Esta metodología ha sido probada con éxito al abordar diversos aspectos de la modernidad regiomontana.²³ Se reconoce a los periódicos como “un arma de primera categoría para interpretar lo ocurrido en el pasado, en tanto instrumento que conserva las relaciones más cercanas con el desarrollo ideológico, político,

²⁰ Entendiendo “desastre” según la definición de Virginia García Acosta, esto es, como un producto de la confluencia de factores tanto naturales como socioeconómicos, políticos y culturales. Véase “Introducción” en *Historia y desastres en América Latina*, vol. 1, Virginia García Acosta (coord.), Red de Estudios Sociales en Prevención de Desastres en América Latina/CIESAS, 1996, p. 6, <https://www.desenredando.org/public/libros/1996/hydv1/HistoriaYDesastresVolI-1.0.0.pdf>, consultado el 4 de octubre de 2023.

²¹ *Ibidem*, p. 7.

²² Hilda María Herzer, y María Mercedes Di Virgilio, “Buenos Aires inundable del siglo XIX a mediados del siglo XX”, en *Historia y desastres en América Latina*, vol. 1, Virginia García Acosta (coord.), pp. 67-100, Red de Estudios Sociales en Prevención de Desastres en América Latina / CIESAS, 1996, p. 68, <https://www.desenredando.org/public/libros/1996/hydv1/HistoriaYDesastresVolI-1.0.0.pdf>, consultado el 4 de octubre de 2023.

²³ Vanessa Nagel Vega y Lourdes Cruz González Franco, “Voceando la modernidad. La renovación arquitectónica de Monterrey en el periódico *El Norte* (1945-1963)”, *Contexto* XIV, núm. 21, 2020, pp. 51-64, <https://doi.org/10.29105/contexto14.21-5>, consultado el 28 de agosto de 2023.

económico, social y cultural de un conjunto humano en una época determinada”.²⁴ Así, las publicaciones periódicas se convierten en un archivo de lo cotidiano, una fuente que procura al estudioso una revisión única del pasado, una herramienta indispensable para enriquecer, hoy, la historia contemporánea.

Abordar un estudio urbano que involucre las obras de ingeniería hidráulica más importantes para la ciudad de Monterrey desde el punto de vista de su conformación urbana desde mediados del siglo xx hasta la actualidad es impensable sin el apoyo de las fuentes impresas. Su uso como fuente, aun tomando en cuenta el sesgo de la información publicada, se supera consultando el material con espíritu crítico, sin perder de vista las cuestiones ideológicas de los propios dueños de los medios de comunicación ni el impacto de determinados contenidos periodísticos sobre la opinión pública. La difusión, así, se entiende como una “caja de resonancia de la evolución de una sociedad [que] permite al historiador acercarse al pasado para ofrecer una interpretación de lo sucedido en función de lo observado por la prensa periódica”.²⁵

No cabe duda de que los periódicos como fuente historiográfica son indispensables para brindar una interpretación fundamentada y completa del siglo xx. Así lo demuestran estudios puntuales sobre Monterrey, como el que reconstruye el año 1933 a través de la consulta del periódico local *El Porvenir* y demuestra cómo los discursos de modernización implicaban, necesariamente, a las entidades públicas del estado.²⁶

Por lo anterior, cabe destacar que las herramientas metodológicas aquí aplicadas no sólo nos permiten acceder a información de primera mano sobre infraestructura urbana y políticas públicas, sino que también, y muy importante, se presenta como la posibilidad de replicar esta metodología a otros estudios urbanos con perspectiva histórica.

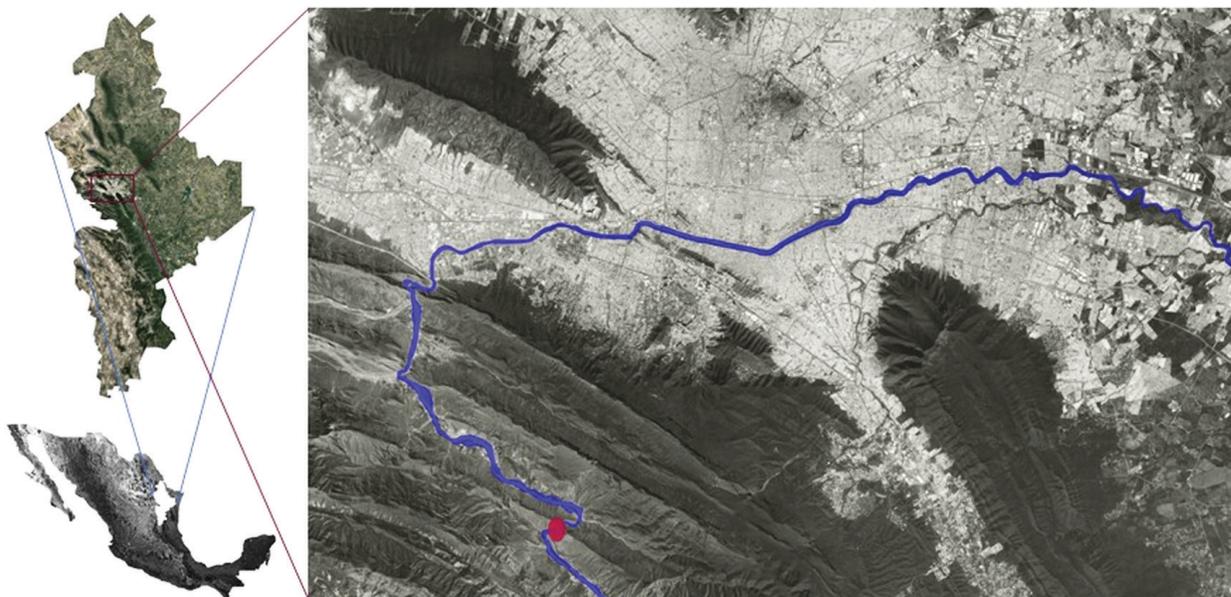
Monterrey y el río Santa Catarina

El río Santa Catarina, un afluente que reaparece con intensidad en temporada de huracanes en el Golfo de México, discurre de oriente a poniente de Monterrey (Figura 2), urbe que hoy cuenta con más de

²⁴ Pablo Hernández Ramos, “Consideración teórica sobre la prensa como fuente historiográfica”, en *Historia y Comunicación Social*, vol. 22, núm. 2, 2017, p. 468, <https://doi.org/10.5209/HICS.57855>, consultado el 29 de septiembre de 2021.

²⁵ *Ibidem*, p. 475.

²⁶ Gustavo Herón Pérez Daniel, “La ciudad de Monterrey y los discursos locales de modernización: reconstruyendo la esfera pública en 1933”, en *Estudios de historia moderna y contemporánea de México*, núm. 42, 2011, pp. 75-108, <https://doi.org/10.22201/iih.24485004e.2011.42.30390>, consultado el 3 de marzo de 2019.



cinco millones de habitantes.²⁷ Su flujo destruye y regenera, oculta y desvela, desdibuja paisajes urbanos y se convierte en horizonte silvestre. La relación entre la urbe y su principal afluente se ha abordado ampliamente. Las implicaciones que ha tenido el cauce en el urbanismo distan mucho de ser acciones aisladas, si no, más bien, una constante en la que el río y su cauce, lleno o seco, depredado o regenerado, está siempre presente en la conformación de la urbe y en el imaginario popular. El último evento meteorológico de consecuencias catastróficas fue el huracán “Alex” en 2010. Una década después es notable la regeneración natural del cauce.

Igual de notable que la restauración ecológica del área es la paradoja de que las grandes vialidades que han ceñido el cauce y lo han hecho inaccesible a todo lo largo del área urbana han favorecido su recuperación natural (Figura 3). La vegetación recuperada convierte al Santa Catarina en un verdadero pulmón para la metrópoli.²⁸ El ahora llamado “bosque urbano” destaca por su biodiversidad en pleno corazón de Monterrey. Además de sauces y álamos bien enraizados –característicos del denominado bosque de galería– el cauce

Figura 2. Curso del río Santa Catarina en la Sierra Madre Oriental y su paso por la zona metropolitana de Monterrey, Nuevo León. El óvalo magenta (abajo izquierda) indica la ubicación de la cortina Rompepicos.

Elaboración propia tomando como fuente: *Google Imágenes* © 2021 *CNES/Airbus, Landsat/Copernicus, Maxar Technologies*. Datos del mapa © 2021 *INEGI*.

²⁷ El Censo de Población y Vivienda 2020 del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) contó para el área metropolitana de Monterrey 5,341,171 personas. 92% de la población total del estado de Nuevo León se concentra en dicha superficie urbana, situándose como la segunda zona metropolitana más poblada del país, después del Valle de México, con 21,804,515 habitantes, <https://www.elnorte.com/cuantos-somos-en-nuevo-leon/>, consultado el 26 de enero de 2021.

²⁸ El Norte Redacción, “La herencia verde del huracán ‘Alex’ [video]”, en *El Norte*, 28 de junio de 2020, <https://www.youtube.com/watch?v=3EQtlEQKYTo>, consultado el 15 de octubre de 2021.



es ahora un corredor biológico fundamental ya que se encuentran presentes todos los grupos zoológicos: aves, mamíferos, reptiles, peces e invertebrados. También han empezado a publicarse estudios científicos sobre el tema.²⁹ No obstante, el lecho del río es materia de repetidas intervenciones que afectan su integridad. La más reciente es la del viaducto Santa Catarina.

El viaducto elevado que cruza al río y une la autopista a Saltillo con el boulevard Antonio L. Rodríguez fue anunciado el 1 de noviembre de 2019. De inmediato, los medios de comunicación destacarían la infracción a la Ley de Aguas Nacionales, ya que la vialidad sería edificada sobre el lecho del río.³⁰ Las obras siguieron su curso. Ni siquiera la cuarentena causada por el COVID-19 que se impuso en todo el país a finales de marzo del 2020 frenaría los trabajos de construcción.³¹ Mediando noviembre de ese año, la colocación de vigas longitudinales entre columnas dejaba ver en toda su magnitud el impacto de la infraestructura vial sobre el cauce.³² Así, al finalizar el 2020, era claro que, incluso en un año tan marcado por

Figura 3. Bosque urbano regenerado en el cauce del río Santa Catarina a la altura del parque Fundidora de Monterrey. Fuente: Vanessa Nagel Vega, 2018.

²⁹ José Manuel Mata Balderas, *et al.*, "Riqueza, composición y abundancia de especies en una comunidad vegetal ribereña en el río Santa Catarina, Monterrey, Nuevo León", en *Ciencia UAT*, vol. 14, núm. 2, 2020, <https://revistaciencia.uat.edu.mx/index.php/CienciaUAT/article/view/1248>, consultado el 29 de octubre de 2021.

³⁰ Jesús Padilla, "Viaducto Río Santa Catarina, rebasa a Conagua", en *Reporte Índigo*, 8 de noviembre de 2019, <https://www.reporteindigo.com/reporte/viaducto-rio-santa-catarina-rebasa-a-conagua-cauce-afectaciones-construccion/>, consultado el 17 de octubre de 2021.

³¹ José Villasáez, "Cuarentena no frena obras", en *El Norte*, 24 de marzo de 2020, p. 2, <https://www.elnorte.com/cuarentena-no-frena-obras/ar1903254>, consultado el 3 de noviembre de 2021.

³² Juan Carlos Rodríguez, "Ya se nota el viaducto en el Río", en *El Norte*, 15 de noviembre de 2020, p. 4, <https://www.elnorte.com/ya-se-nota-el-viaducto-en-el-rio/ar2071154>, consultado el 3 de noviembre de 2021.

la crisis a nivel mundial, las obras del viaducto Santa Catarina habían fluido sin mayor complicación.³³ Lo anterior pone en evidencia que los intereses de movilidad vehicular particular son muy superiores al privilegio de mantener un río urbano regenerado con innegables beneficios ambientales de cara al cambio climático y como un marcador de la resiliencia de las ciudades en el siglo XXI.

La ocupación del río Santa Catarina

¿De dónde viene, entonces, la extendida idea del cauce como un espacio que hay que aprovechar para la ciudad? A lo largo de décadas se han realizado en el cauce del río grandes proyectos de infraestructura para el entretenimiento al aire libre, mismos que resultan ser de corta vida, arrastrando pérdidas millonarias y siendo arrastrados por la corriente.

De hecho, el uso recreativo del lecho se definió desde el momento en que se priorizó a las grandes avenidas en sus márgenes, después de la rectificación y canalización de 1952. En siete décadas, varias generaciones de regiomontanos han crecido siendo testigos del eterno retorno de infraestructura deportiva y devastación causada por las crecidas. La historia se repite una y otra vez. En esta tercera década del siglo XXI vemos cómo, de nuevo, se sigue dando prioridad a las vialidades y cómo, ante los ojos sorprendidos de propios y extraños, Monterrey ahora cuenta, a unos metros de su centro histórico, con un ecosistema de ribera regenerado y beneficioso por su impacto ambiental (Figura 4).

Figura 4. Paso del río Santa Catarina por el centro de Monterrey.

Elaboración propia con Fuente: Google Imágenes © 2021 CNES/ Airbus, Maxar Technologies.



³³ Las obras sobre el lecho del río, con la apertura de ambos sentidos de circulación elevada, finalizaron en febrero de 2023.

Ahora bien, dejar de considerar al río como una amenaza para verlo como un terreno aprovechable para la ciudad se emparenta con dos grandes obras de ingeniería hidráulica y con una historia recurrente de inversiones, devastaciones, pérdidas y reconstrucciones. El crecimiento de la urbe a partir de la tercera década del siglo XX, derivado de la potente industrialización iniciada a finales del siglo XIX, dio paso a nuevos barrios que cercaban peligrosamente el amplísimo y natural cauce del río.

Así, en agosto de 1938 se daría a conocer un Plano Regulador de la ciudad de Monterrey que ya consideraba el proyecto de canalización.³⁴ Apenas unos días después de publicado el proyecto urbano un huracán azotaría a la ciudad de Monterrey.³⁵ El río Santa Catarina se desbordaría, abriendo brecha por al menos tres rumbos diferentes y penetrando en la ciudad (Figura 5).



Figura 5. Vista parcial del río Santa Catarina antes de su canalización.

Fuente: Créditos © Fototeca de Nuevo León. No. Inventario 10188. Fondo Alberto Flores Varela.

Estas experiencias devastadoras impulsarían las gestiones políticas encaminadas a la rectificación y canalización del río durante la década de 1940. Así, la esperada obra se inauguraría en 1952.³⁶ A partir de ese momento se confiaba que Monterrey estaría a salvo de las terribles inundaciones que –como ya se dijo– la aquejaban desde los tiempos de su fundación. Es notable que, durante la intervención al cauce, las obras se calificaban como “de defensa”, subrayando el carácter destructor del río y atribuyendo a la factura

³⁴ El Porvenir Redacción, “Es urgente resolver los problemas de urbanización”, en *El Porvenir*, 22 de agosto de 1938, p. 2.

³⁵ El Porvenir Redacción, “Furioso huracán convirtió en ríos las calles de la ciudad e inundó barrios”, en *El Porvenir*, 26 de agosto de 1938, p. 1.

³⁶ Vanessa Nagel Vega, “La reconquista de la obra pública en Nuevo León. El impulso a la infraestructura urbana de Monterrey y su debate en los medios impresos locales (1946-1952): la rectificación y canalización del río Santa Catarina”, en *Actas Segundo Congreso Iberoamericano de Historia Urbana*, editado por Sergio Miranda y Héctor Quiroz, Brasil, Asociación Iberoamericana de Historia Urbana, 2019, pp. 2019-2030.

humana su talante protector. Se apostaba por que la ingeniería hidráulica moderna, y no la naturaleza, salvaría a la ciudad en el futuro.

Es verdad que las obras de canalización contuvieron desbordamientos que hubiesen afectado drásticamente a las colonias establecidas. Pero cabe enfatizar que la magna obra hidráulica representaba una oportunidad única para llevar a cabo un verdadero urbanismo moderno. ¿A qué nos referimos? La reducción del cauce natural a un canal de estiaje –calculado, eso sí, considerando la máxima capacidad de las crecidas históricas– permitiría recuperar para la ciudad casi un millón de metros cuadrados de superficie del río. Esto es, la rectificación implicaba “corregir” su trazo natural –cuyo cauce parecía demasiado ancho– por un canal artificial –reducido, pero más profundo– en un tramo de varios kilómetros. Esto significaba que habría un excedente de terreno que quedaría “fuera” del río; es lo que en esos tiempos en la prensa se denominaría los “terrenos rescatados”.

Ahora bien, desde la década de 1930 era del dominio público la escasez de áreas verdes en esta ciudad de vocación industrial. La oferta de nuevos parques y deportivos para satisfacer el sostenido crecimiento poblacional era muy inferior a su demanda. Acaso en los fraccionamientos nuevos los habitantes accedían a estos beneficios de la ciudad moderna, pero era muy poca la población que tenía los medios económicos para establecerse en los barrios modernos.³⁷ Por lo mismo, la canalización, además de ofrecer la tan ansiada seguridad ante las inundaciones, prometía –en los terrenos ganados– cientos de hectáreas para beneficio directo de la sociedad.

Al inaugurarse la obra en 1952 los terrenos rescatados se mantuvieron vacíos, pero designarlos parques públicos involucraba más que buenas intenciones. Así, mientras en las altas esferas políticas se decidía el futuro de dichos terrenos, las fiestas del carnaval de 1954 aprovecharían –sentando un precedente para su uso y ocupación lúdica– el lecho del río como pista temporal para carreras de caballos, automóviles y motocicletas.³⁸ Esto nos habla de un entorno que se entendía como absolutamente artificial. Es verdad que los acondicionamientos se preveían temporales, pero su impacto en el imaginario como un terreno baldío “aprovechable” empezaría a

³⁷ Lourdes Cruz González Franco y Vanessa Nagel Vega, “Crónica de un espacio olvidado. Los parques públicos y los nuevos fraccionamientos de la modernidad en Monterrey (1945-1963)”, en *Academia xxii*, año 11, núm. 22, 2020, pp. 158-176, <https://doi.org/10.22201/fa.2007252Xp.2020.22.77410>, consultado el 28 de agosto de 2023.

³⁸ El Norte Redacción, “Activo acondicionamiento de las pistas para las justas deportivas del próximo Carnaval”, en *El Norte*, 6 de febrero de 1954, p. 7.

enraizar fuertemente tanto en la sociedad civil como en la iniciativa privada, la que pronto ambicionaría concesiones del terreno federal.

En los años inmediatos posteriores a la canalización los periódicos pasarían de hablar de la necesidad de parques urbanos a comentar sobre la nueva vialidad que ya se estaba construyendo en la margen norte del río. La nueva obra –ahora avenida Constitución– estaría lista en septiembre de 1955.³⁹ Al final, los terrenos rescatados se urbanizaron con otros fines, manteniendo el déficit de las zonas de esparcimiento, lo que promovería un auge de propuestas para ocupar el lecho del río. En abril de 1961 la prensa informaría sobre un “interesante proyecto para establecer un parque con paseos, jardines y un canal para deportes acuáticos en el lecho del río Santa Catarina [...] con el propósito de dotar de un sitio de sano esparcimiento a las familias regiomontanas”.⁴⁰ Si algo sorprende es el pleno reconocimiento del cauce como un terreno aprovechable para la ciudad, y la nula mención al río como un entorno natural que, necesariamente, volvería a fluir. Así, la iniciativa privada y los gobiernos locales entablarían, desde entonces, el eterno retorno de la infraestructura deportiva en el cauce.

Por otro lado, como es evidente, los huracanes del Atlántico seguirían golpeando las costas del Golfo de México provocando intensas lluvias y limitando el azaroso aprovechamiento del lecho del río Santa Catarina a la temporada seca. De nuevo en 1967 un potente huracán, el “Beulah”,⁴¹ provocaría copiosas precipitaciones en Nuevo León. El río se llenó, pero sin desbordarse. Es característico que después de cada avenida, al quedar de nuevo libre de agua, el río luzca como un desierto pedregoso. Ese panorama, aunado a la carencia de parques públicos, terminaría por promover, cada vez después de la “limpieza” natural del cauce, numerosos estudios urbanos de acondicionamiento de campos deportivos y jardines en el lecho.⁴² La demanda de estos espacios para la ciudad será, así, un tema siempre latente.

³⁹ El Norte Redacción, “Por razones políticas no se ha puesto en servicio importante calzada”, en *El Norte*, 11 de septiembre de 1955, p. 5.

⁴⁰ El Norte Redacción, “Proyectan parque con canal para deportes acuáticos; en el Río”, en *El Norte*, 15 de abril de 1961, p. 10.

⁴¹ El huracán “Beulah” sería el más fuerte de la temporada de huracanes en el Atlántico en 1967. La zona más afectada fue Matamoros y el Valle de Texas, en donde tocó tierra el 20 de septiembre.

⁴² L. R. Lucio, *Estudio urbanístico: acondicionamiento del plan del Río Santa Catarina para área recreativa en la ciudad de Monterrey, N.L.*, tesis de licenciatura, Universidad Autónoma de Nuevo León, México, 1968.

Del deportivo más grande del mundo a la cortina Rompepicos

El 16 de septiembre de 1988 la portada principal de *El Norte* impactaría por su encabezado principal: "Huyen miles de 'Gilberto.'" El huracán, calificado desde entonces como el más violento del siglo xx, había tocado la península de Yucatán el día anterior. Se pronosticaba que en su itinerario se desintegraría al darse de frente con la Sierra Madre Oriental, lo que efectivamente pasó. Lo que no se pudo prever fueron las consecuencias catastróficas para Monterrey. Así, la noche del 16 al 17 de septiembre de 1988 la capital de Nuevo León padecería la pesadilla y la tragedia. Monterrey vivía el peor desastre de su historia. Las imágenes del río desbordado superaban cualquier expectativa (Figura 6). La tormenta ocasionó



Figura 6. Encabezado de la primera plana del periódico *El Norte* (18 de septiembre de 1988) después del azote de "Gilberto" en Monterrey.
Fuente: Hemeroteca Nacional de México.

[...] la mayor creciente de que se tenga historia sobre el río Santa Catarina, cuyo lecho seco se inundó completamente, destrozando las partes bajas de la avenida Constitución, Morones Prieto y la totalidad de las instalaciones deportivas y los juegos mecánicos.⁴³

¿Lecho seco? ¿Instalaciones deportivas y juegos mecánicos? Lo que más sorprende no es que hubiese infraestructura deportiva en

⁴³ El Norte Redacción, "¡Es el peor desastre!", en *El Norte*, 18 de septiembre de 1988, p. 1.

un lecho que se consideraba seco e inmutable, sino la cantidad de obra que había invadido el cauce. Antes de “Gilberto”, a lo largo de 22 km, había diseminados más de 200 campos deportivos. Los cronistas lamentaban que no quedaba indicio de las instalaciones, alguna vez calificadas como el conjunto de canchas deportivas “más grande del mundo”.⁴⁴ La infraestructura, que había tardado en construirse dos años, se perdería en apenas unas horas.

Al bajar el nivel de las aguas el Secretario de Educación y Cultura del estado anunciaría que “Todo lo que fue derrumbado por la corriente del río Santa Catarina se volverá a construir, y mejor.”⁴⁵ Desde luego, sorprende la voluntad de hacer todo de nuevo.

Así, en los primeros años del sigl XXI se habrían recuperado las actividades “habituales” en el lecho del Santa Catarina. Un centenar de canchas ocuparían unos 500,000 metros cuadrados del cauce. Además de los espacios deportivos, se había establecido, casi de manera permanente, un mercadillo que ocupaba toda la parte baja del puente del Papa. Cientos de toldos resguardando las mercancías del comercio informal formaban parte del paisaje urbano cotidiano (Figura 7).

Figura 7. Toldos del comercio informal en el lecho del río después del huracán “Gilberto” en la década de 1990.

Fuente: © Fototeca de Nuevo León, núm. Inventario 10027, Fondo Alberto Flores Varela.



⁴⁴ Rafael Heredia y Felipe Ruiz, “Desaparecen las canchas del Río”, *El Norte*, 18 de septiembre de 1988, sección Deportiva, p. 1,.

⁴⁵ Felipe Alvizo, “Prometen rehabilitar canchas”, en *El Norte*, 19 de septiembre de 1988, tercera sección, p. 18.

Con todo, la recurrencia de estos fenómenos cada dos o tres décadas advertían a las instancias gubernamentales a tomar otras cartas en el asunto, por lo que entre 1999 y 2001 se desarrollaría el proyecto hidráulico de la presa-cortina Rompepicos, un muro de contención de miles de toneladas de concreto vertidas en una estrechez de la Sierra Madre Oriental (Figura 8).



Su objetivo fue regular las corrientes pluviales que descargan en la sierra y evitar que éstas bajen de golpe al cauce del río Santa Catarina en la zona metropolitana. La cortina, iniciada en el 2002 e inaugurada en julio de 2004, disminuiría la velocidad del líquido y liberaría una cantidad controlada al cauce a través de un túnel de drenado.

La prueba que se esperaba para “estrenar” la reciente infraestructura hidráulica llegaría en 2005 con “Emily”. El 22 de julio el paso de dicho ciclón por Nuevo León dejaría como la gran protagonista a la presa Rompepicos, que contendría gran parte del torrente de agua del río en la sierra, dosificándolo a su paso por la zona metropolitana. La obra había pasado su prueba de fuego, o de agua.

De forma inmediata, la Rompepicos se convirtió en un nuevo atractivo turístico. El éxito de la cortina y la fuerza de “Emily” pronto hicieron suponer que se había superado la embestida del ciclón de la década y que, una vez más, se partía de cero para recibir otro meteoro no antes de tres lustros. De otra forma, no se explica el entusiasmo que, de inmediato, llevaría a gobiernos e iniciativa privada a incrementar el uso del cauce con fines distintos a los naturales.

Figura 8. Cortina Rompepicos enclavada en un cañón de La Huasteca, a 15 km de la zona metropolitana de Monterrey.

Fuente: Google Imágenes © 2021 CNES/Airbus, Maxar Technologies.

El Parque Lineal y "Alex"

En 2007 Monterrey sería la sede para el Fórum Universal de las Culturas. La urbe experimentó una transformación notable –en especial con el parque Fundidora y el canal de Santa Lucía– que también incluyó al río Santa Catarina. Para ese momento el cauce estaba sobrepasado de concesiones privadas destinadas a las actividades físicas al aire libre. Para equilibrar la oferta de espacios privados en el río se anunciaba el proyecto del parque Lineal, de presupuestos públicos.

Otra obra no exenta de polémica. El parque, construido en el talud norte del río, se concluyó sin el aval de expertos que recomendaban prescindir de infraestructura "permanente" junto al canal de estiaje. Así, el parque Lineal fue finalmente inaugurado el 23 de noviembre de 2007. Con una extensión de 9 km contaba con vía ciclista, andadores y jardines. Menos de tres años después, el 1 de julio de 2010, en la primera plana de *El Norte*, se informaba sobre "la peor catástrofe natural en la historia reciente de Monterrey y su área metropolitana".⁴⁶ Se trataba de "Alex", el primer ciclón tropical de la temporada de huracanes en el Atlántico en ese año (Figura 9). Los daños materiales y la lluvia dejada en Nuevo León rebasarían al temido "Gilberto2. Los desbordamientos del cauce no tenían precedentes, afectando severamente a las dos arterias principales de la ciudad:



Figura 9. La historia se repite. Tras su paso, "Alex" se llevó toda la infraestructura deportiva del cauce.
Fuente: Hemeroteca Nacional de México.

⁴⁶ El Norte Redacción, "Desborda 'Alex' a NL", en *El Norte*, 1 de julio de 2010, p. 1.

Constitución y Morones Prieto. Cabría puntualizar que los tramos viales arrasados no existían en 1988, lo que es indicativo de cómo se había ido extendiendo hacia el cauce la infraestructura vial.

De inmediato –ante los ojos estupefactos de los regiomontanos– comenzaron a circular imágenes de la imponente presa Rompepicos casi al límite de su capacidad, dosificando, efectivamente, el paso del agua que alimenta al Santa Catarina. Se verificaba que se había contenido gran parte del caudal que escurría de los cañones y la sierra y, aun así, el cauce se había desbordado. La corriente se llevó consigo, como era de esperarse, la inversión de millones de pesos del parque Lineal.⁴⁷ A diferencia de 1988, cuando de inmediato se confirmó que se recobraría la infraestructura deportiva, en 2010 se descartaría la reconstrucción del parque Lineal.

Sin embargo, no debería sorprender que en la última década se hayan seguido desarrollando proyectos para invadir el cauce, argumentando sus supuestos beneficios.⁴⁸ Uno de los más recientes lo desarrolla Terra Habitus,⁴⁹ cuyos argumentos repiten –como si fuese algo nuevo, pero ahora con el filtro que nos ha dejado la pandemia por COVID-19– la necesidad de áreas verdes urbanas. Se apuesta por la seguridad hídrica con la construcción de al menos dos presas-cortinas más, y se “vende” a la opinión pública con argumentos clave como los que se suponen a un proyecto regenerativo de manejo ecológico y sustentable, intervenciones de bajo impacto, uso recreativo y responsable, sin dejar de mencionar, discretamente, el usufructo que significa la infraestructura verde urbana para la iniciativa privada.

⁴⁷ César Cepeda y Daniel Reyes, “Arrasa con \$200 millones invertidos en Parque Lineal”, *El Norte*, 2 de julio de 2010, p. 1.

⁴⁸ Zertuche, “La tentación del río Santa Catarina”, en *Contextual*, 29 de enero de 2018, <https://contextual.mx/contenido/la-tentacin-del-rio-santa-catarina>, consultado el 19 de octubre de 2021 y “Un Río vivo... ¿de proyectos?”, en *Contextual*, 13 de julio de 2020, <https://contextual.mx/contenido/un-ro-vivo-de-proyectos>, consultado el 19 de octubre de 2021.

⁴⁹ Terra Habitus, A.C., institución privada que desarrolla el “Proyecto de recuperación y regeneración del Río Santa Catarina para la ciudad de Monterrey (R³C)”, <https://www.terrahabitus.org.mx/>, <https://www.terrahabitus.org.mx/wp-content/uploads/2021/09/Proyecto-Río-Ciudad.pdf>, consultado el 19 de octubre de 2021.

Reflexiones finales

Este recorrido histórico se ha propuesto difundir el uso recurrente del lecho del río Santa Catarina de Monterrey con infraestructura para el entretenimiento y el deporte al aire libre hasta el año 2010. La metodología empleada ha sido eficaz para documentar la ocupación del cauce y los riesgos explícitos de estas intervenciones. La coyuntura del déficit de áreas verdes urbanas y la oportunidad perdida de solventarla tras la canalización de 1952 en los terrenos rescatados dio lugar a la singularidad de invadir el lecho, aun a costa de las pérdidas millonarias que han supuesto dichas actuaciones.

Sobre todo, interesa advertir sobre el desarrollo de nuevos proyectos cuyo motor sigue siendo la enorme cantidad de hectáreas que parecieran estarse desaprovechando para la ciudad, y confrontarlo con los beneficios inmediatos que supone la recuperación natural del cauce a una década de su última devastación. Cabe insistir en el gran beneficio ambiental de esta regeneración de cara al cambio climático y a una urbe resiliente del siglo XXI.

Los beneficios aquí esbozados no son, desde luego, evidentes para una comunidad que, durante la última década, se ha acostumbrado a ver el río, de nuevo, como ese espacio “vacío” que divide la ciudad en dos y que ha quedado aprisionado e inaccesible por el constante flujo vehicular. Es verdad que para establecer referentes identitarios los habitantes de una ciudad parten del uso y frecuentación cotidiana de determinados espacios. En este proceso se combinan valores vinculados a elementos construidos, paisajísticos e incluso inmateriales. No ha sido fácil mantener una relación de identidad entre la comunidad que se beneficiaba del espacio social y el río Santa Catarina después de 2010 ya que –como se dijo antes– las identidades colectivas se generan dentro de cualquier espacio habitado, por lo que sería fundamental favorecer el acercamiento cotidiano al río –a sus riberas que hoy son vías vehiculares–, superando la que es hoy casi la única opción para hacerlo: la ventanilla del automóvil particular.

No se trata de negar posibles intervenciones en torno al –no dentro del– río que sean favorables para la sociedad. De hecho, cualquier propuesta que sea viable para Monterrey, comparando su río urbano con el de otras ciudades, es positivo, pero, insistir en las acciones puntuales en el cauce, aun cuando se consideren de bajo impacto o de uso responsable es un asunto, por decir lo menos, espinoso, ya que, ¿quién determina esos parámetros?

Tampoco es trivial equiparar intervenciones urbanas exitosas de ciudades que, sin ser las de mayor ingreso per cápita del mundo, sí guardan una distancia considerable en sus presupuestos públicos con los de Monterrey, quedando esta última en gran desventaja, por

lo que es necesario determinar los costos reales –económicos y sociales– de megaproyectos urbanos en una época de recesión debida a la crisis mundial postpandemia.

Así, esta revisión histórica y urbana centrada en cómo se llegó a las condiciones actuales del río Santa Catarina de Monterrey a su paso por la zona metropolitana –delimitado por avenidas de alta velocidad– es un primer paso para plantear análisis subsecuentes sobre el estado actual de la apropiación social del río como patrimonio identitario de la urbe desde las disciplinas de las ciencias sociales, así como cualquier proyecto arquitectónico, urbano o de infraestructura que involucre intervenciones en torno al cauce del Santa Catarina.

Desde el punto de vista de los apremiantes servicios ecosistémicos, en 2023, ¿no será tiempo de reconocer que el principal beneficio social de este río urbano consiste en conservarlo como un verdadero pulmón para la ciudad, aún a costa de mantenerlo inaccesible? La paradoja se centra en que, en gran medida, el ahora bosque urbano es protegido precisamente por las vías rápidas.

Con ojos admirados observamos, por un lado, la persistente construcción sobre el Santa Catarina, por otro, la regeneración natural del cauce en su diversidad biológica. La historia reciente de Monterrey con su río, que insiste en repetir el camino de las intervenciones en el lecho, obviando el riesgo de nuevas inundaciones y la pérdida de infraestructura y el seguir priorizando el uso del automóvil particular en vez de transporte público sustentable y de calidad nos sitúa ante la disyuntiva de nuestro tiempo. El sueño del progreso, como es evidente ahora, no nos llevó a un desarrollo infinito. ¿Perderemos el remanso natural del río en ese eterno retorno de la infraestructura en el cauce? Parece lo más probable. ¿Nos encontramos en medio de la pesadilla conviviendo con los monstruos que nuestra propia razón ha creado?

Referencias

ABSHIRINI, EHSAN Y DANIEL KOCH

- 2016 "Rivers as integration devices in cities", *City, Territory and Architecture*, vol. 3, núm. 1, <https://doi.org/10.1186/s40410-016-0030-4>, consultado el 3 de octubre de 2021.

ALVIZO, FELIPE

- 1988 "Prometen rehabilitar canchas", en *El Norte*, 19 de septiembre, tercera sección, p. 18.

CASTILLO FERNÁNDEZ, SIMÓN

- 2014 *El río Mapocho y sus riberas. Espacio público e intervención urbana en Santiago de Chile (1885-1918)*, Santiago, Ediciones Universidad Alberto Hurtado.

CEPEDA, CÉSAR Y DANIEL REYES

- 2010 "Arrasa con \$200 millones invertidos en Parque Lineal", *El Norte*, 2 de julio, p. 1.

DÍAZ ORUETA, FERNANDO

- 2015 "Megaproyectos urbanos y modelo de ciudad. El ejemplo de Madrid Río", en *Cuaderno Urbano. Espacio, cultura, sociedad*, vol. 19, núm. 19, pp. 179-200, <https://doi.org/10.30972/crn.1919813>, consultado el 21 de septiembre de 2021.

EL NORTE REDACCIÓN

- 1954 "Activo acondicionamiento de las pistas para las justas deportivas del próximo Carnaval", en *El Norte*, 6 de febrero, p. 7.
- 1955 "Por razones políticas no se ha puesto en servicio importante calzada", en *El Norte*, 11 de septiembre, p. 5.
- 1961 "Proyectan parque con canal para deportes acuáticos; en el Río", en *El Norte*, 15 de abril, p. 10.
- 1988 "¡Es el peor desastre!", en *El Norte*, 18 de septiembre, p. 1.
- 2010 "Desborda 'Alex' a NL", en *El Norte*, 1 de julio, p. 1.
- 2020 "La herencia verde del huracán 'Alex' [video]", en *El Norte*, 28 de junio, <https://www.youtube.com/watch?v=3EQtlEQKYTo>, consultado el 15 de octubre de 2021.

EL PORVENIR REDACCIÓN

- 1938 "Es urgente resolver los problemas de urbanización", en *El Porvenir*, 22 de agosto, p. 2.
- 1938 "Furioso huracán convirtió en ríos las calles de la ciudad e inundó barrios", en *El Porvenir*, 26 de agosto, p. 1.

FIGUEIREDO, LORENA, TAKU HONIDEN Y ABEL SCHUMANN

- 2018 "Indicators for Resilient Cities", en *OECD Regional Development Working Papers*, <https://dx.doi.org/10.1787/6f1f6065-en>, consultado el 9 de octubre de 2021.

GARCÍA ACOSTA, VIRGINIA

- 1996 "Introducción", en *Historia y desastres en América Latina*, vol. 1, Virginia García Acosta (coord.), pp. 5-22, Red de Estudios Sociales en Prevención de Desastres en América Latina/ CIESAS, https://www.desenredando.org/public/libros/1996/hydv1/HistoriaYDesastresVol_I-1.0.0.pdf, consultado el 4 de octubre de 2023.

GARRIDO COLMENERO, GINÉS

- 2017 "Madrid Río, o el retorno de la urbe a la geografía del Manzanares", en *PH: Boletín del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico* vol. 25, núm. 91, pp. 100-117, <https://www.iaph.es/revistaph/index.php/revistaph/article/view/3883>, consultado el 21 de septiembre de 2021.

GASTEZZI-ARIAS, PAOLA, VIRGINIA ALVARADO-GARCÍA Y GABRIELA PÉREZ-GÓMEZ

- 2017 "La importancia de los ríos como corredores interurbanos", en *Biocenosis* vol. 31, núms. 1-2, pp. 39-45, <https://revistas.uned.ac.cr/index.php/biocenosis/article/view/1725>, consultado el 9 de octubre de 2021.

GONZÁLEZ FRANCO, LOURDES CRUZ Y VANESSA NAGEL VEGA

- 2020 "Crónica de un espacio olvidado. Los parques públicos y los nuevos fraccionamientos de la modernidad en Monterrey (1945-1963)", en *Academia XXII*, año 11, núm. 22, pp. 158-176, <https://doi.org/10.22201/fa.2007252Xp.2020.22.77410>, consultado el 28 de agosto de 2023.

HEREDIA, RAFAEL Y FELIPE RUIZ

- 1988 "Desaparecen las canchas del Río", *El Norte*, 18 de septiembre, sección Deportiva, p. 1.

HERNÁNDEZ RAMOS, PABLO

- 2017 "Consideración teórica sobre la prensa como fuente historiográfica", en *Historia y Comunicación Social* vol. 22, núm. 2, pp. 465-477, <https://doi.org/10.5209/HICS.57855>, consultado el 29 de septiembre de 2021.

HERZER, HILDA MARÍA Y MARÍA MERCEDES DI VIRGILIO

- 1996 "Buenos Aires inundable del siglo XIX a mediados del siglo XX", en *Historia y desastres en América Latina*, vol. 1, Virginia García Acosta (coord.), pp. 67-100, Red de Estudios Sociales en Prevención de Desastres en América Latina/CIESAS, <https://www.desenredando.org/public/libros/1996/hydv1/HistoriaYDesastresVolI-1.0.0.pdf>, consultado el 4 de octubre de 2023.

ITURRIAGA DEL CAMPO, SANDRA

- 2018 "Mapocho 42k: conectividad de un paisaje ribereño como espacio público memorable", en *Estudios del Hábitat* vol. 16, núm. 2, pp. 1-11, <https://doi.org/10.24215/24226483e052>, consultado 28 de septiembre de 2021.

LUCIO, L. R.

- 1968 *Estudio urbanístico: acondicionamiento del plan del Río Santa Catarina para área recreativa en la ciudad de Monterrey, N.L.*, tesis de licenciatura no publicada, Universidad Autónoma de Nuevo León, México.

MARTÍN BARAJAS, SANTIAGO

- 2021 "La vuelta de la naturaleza a las ciudades a través de sus ríos", en *El Diario*, 10 de octubre, https://www.eldiario.es/opinion/zona-critica/vuelta-naturaleza-ciudades-traves-rios_129_8381682.html, consultado 29 de octubre de 2021.

MARTÍNEZ DELGADO, GERARDO

- 2020 "Derribar los muros. De la historia urbana a los estudios urbanos con perspectiva histórica: propuestas teóricas y metodológicas desde un diálogo interdisciplinar", en *EURE* 46, núm. 137, pp. 5-26, <http://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612020000100005>, consultado 11 de agosto de 2021.

MATA BALDERAS, JOSÉ MANUEL Y OTROS

- 2020 "Riqueza, composición y abundancia de especies en una comunidad vegetal ribereña en el río Santa Catarina, Monterrey, Nuevo León", en *Ciencia UAT*, vol. 14, núm. 2, <https://revistaciencia.uat.edu.mx/index.php/CienciaUAT/article/view/1248>, consultado el 29 de octubre de 2021.

NAGEL VEGA, VANESSA

- 2019 "La reconquista de la obra pública en Nuevo León. El impulso a la infraestructura urbana de Monterrey y su debate en los medios impresos locales (1946-1952): la rectificación y canalización del río Santa Catarina", en *Actas Segundo Congreso Iberoamericano de Historia Urbana*, Sergio Miranda y Héctor Quiroz (eds.), Brasil, Asociación Iberoamericana de Historia Urbana, pp. 2019-2030.

NAGEL VEGA, VANESSA Y LOURDES CRUZ GONZÁLEZ FRANCO

- 2020 "Voceando la modernidad. La renovación arquitectónica de Monterrey en el periódico *El Norte* (1945-1963)", *Contexto* xiv, núm. 21, pp. 51-64, <https://doi.org/10.29105/contexto14.21-5>, consultado el 28 de agosto de 2023.

PADILLA, JESÚS

- 2019 "Viaducto Río Santa Catarina, rebasa a Conagua", en *Reporte Índigo*, 8 de noviembre, <https://www.reporteindigo.com/reportes/viaducto-rio-santa-catarina-rebasa-a-conagua-cauce-afectaciones-construccion/>, consultado el 17 de octubre de 2021.

PÉREZ DANIEL, GUSTAVO HERÓN

- 2011 "La ciudad de Monterrey y los discursos locales de modernización: reconstruyendo la esfera pública en 1933", en *Estudios de historia moderna y contemporánea de México*, núm. 42, pp. 75-108, <https://doi.org/10.22201/iih.24485004e.2011.42.30390>, consultado el 3 de marzo de 2019.

POLO BALLINAS, MONTSERRAT

- 2014 "Los servicios ecosistémicos de los ríos urbanos y su contribución en la adaptación al cambio climático en las ciudades mexicanas", en *Investigación Ambiental. Ciencia y política pública*, vol. 6, núm. 1, pp. 43-51, <https://biblat.unam.mx/es/revista/investigacion-ambiental-ciencia-y-politica-publica>, consultado el 5 de octubre de 2021.

RODRÍGUEZ, JUAN CARLOS

- 2020 "Ya se nota el viaducto en el Río", en *El Norte*, 15 de noviembre, p. 4, <https://www.elnorte.com/ya-se-nota-el-viaducto-en-el-rio/ar2071154>, consultado el 3 de noviembre de 2021.

VÁSQUEZ, ALEXIS E.

- 2016 "Infraestructura verde, servicios ecosistémicos y sus aportes para enfrentar el cambio climático en ciudades: el caso del corredor ribereño del río Mapocho en Santiago de Chile", en *Revista de geografía Norte Grande*, núm. 63, pp. 63-86, <https://dx.doi.org/10.4067/S0718-34022016000100005>, consultada 21 de septiembre de 2021.

VILLASÁEZ, JOSÉ

- 2020 "Cuarentena no frena obras", en *El Norte*, 24 de marzo, p. 2, <https://www.elnorte.com/cuarentena-no-frena-obras/ar1903254>, consultado el 3 de noviembre de 2021.

ZERTUCHE

- 2018 "La tentación del río Santa Catarina", en *Contextual*, 29 de enero, <https://contextual.mx/contenido/la-tentacin-del-rio-santa-catarina>, consultado el 19 de octubre de 2021.
- 2020 "Un Río vivo... ¿de proyectos?", en *Contextual*, 13 de julio, <https://contextual.mx/contenido/un-ro-vivo-de-proyectos>, consultado el 19 de octubre de 2021.

Vanessa Nagel Vega

Facultad de Arquitectura
Universidad Anáhuac México Norte, México
vanessa.nagelve@anahuac.mx
<https://orcid.org/0000-0002-7971-4000>

Arquitecta por la Facultad de Arquitectura de la Universidad Nacional Autónoma de México (2004), maestra en Historia del Arte por la Facultad de Filosofía y Letras de la misma universidad (2009) y doctora arquitecta por la Universidad Politécnica de Madrid (2016). Docente en las Facultades de Arquitectura de la UNAM y la Universidad Anáhuac México Norte. Investigadora Nacional Nivel 1 (2023-2027) del Sistema Nacional de Investigadores (SNI). Miembro de número del capítulo mexicano de Documentación y Conservación de edificios y sitios del Movimiento Moderno (Docomomo). Especialista en la difusión de la arquitectura moderna mexicana en publicaciones periódicas.