



# PERIÓDICO OFICIAL



ÓRGANO DEL GOBIERNO CONSTITUCIONAL DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE TAMAULIPAS

Periódico Oficial del Estado

RESPONSABLE

Registro Postal publicación periódica  
PP28-0009

TAMAULIPAS

SECRETARÍA GENERAL DE GOBIERNO

AUTORIZADO POR SEPOMEX

TOMO CXL

Victoria, Tam., jueves 03 de diciembre de 2015.

Anexo al Número 145

## GOBIERNO DEL ESTADO

PODER EJECUTIVO  
SECRETARÍA GENERAL

R. AYUNTAMIENTO MATAMOROS, TAM.

**ACTUALIZACIÓN** del Plan Parcial de Desarrollo Urbano de "Las Higuerrillas", del municipio de Matamoros, Tamaulipas.

COPIA

# GOBIERNO DEL ESTADO

## PODER EJECUTIVO

### SECRETARÍA GENERAL

#### R. AYUNTAMIENTO MATAMOROS, TAM.

En el poblado Las Higuierillas del municipio de Matamoros, Tamaulipas, el día 16 de septiembre de 2015, en Décima Sesión Solemne, se aprobó la Actualización del Plan Parcial de Desarrollo Urbano de "Las Higuierillas", del municipio de Matamoros, Tamaulipas.

**HONORABLE CABILDO DE H. MATAMOROS, TAMAULIPAS:**-----

**PRESENTE**-----

Los suscritos integrantes de la Comisión de Planeación del Desarrollo Municipal, Asentamientos Humanos, Medio Ambiente y Puerto de Matamoros, en uso de las facultades contenidas en los artículos 59 fracción II y III, 60 fracción IX y 63 del Código Municipal para el Estado de Tamaulipas y 11 fracción IV, VI y VII, 35, 39, 42, 45 y 47 del Reglamento Interior del Ayuntamiento de H. Matamoros, Tamaulipas, sometemos a consideración de los integrantes de este Honorable Ayuntamiento el presente:-----

**DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE PLANEACIÓN DEL DESARROLLO MUNICIPAL, ASENTAMIENTOS HUMANOS, MEDIO AMBIENTE Y PUERTO DE MATAMOROS, MEDIANTE EL CUAL SE APRUEBA LA ACTUALIZACIÓN DEL PLAN PARCIAL DE DESARROLLO URBANO DE "LAS HIGUERILLAS".**-----

#### -----ANTECEDENTES-----

1.-En la Trigésima Novena Sesión Ordinaria de Cabildo de 4 de agosto de 1998, se aprobó el Plan Parcial de Desarrollo de El Puerto de Mezquital de Matamoros, Tamaulipas, el cual fue publicado en el Periódico Oficial del Estado, el 17 de octubre de 1998, en el Tomo CXXXIII, número 83.-----

2.- El 29 de diciembre de 2009, se publicó en el Diario Oficial de la Federación el Decreto por el que se modifica la denominación del Puerto El Mezquital, por la de Puerto de Matamoros, debido a que constituye el primer punto de acceso marítimo en la frontera con los Estados Unidos de América; requiriendo de su difusión a nivel mundial y no resultaba tan familiar para la industria que hace uso de las instalaciones portuarias que nos ocupan, por lo que se consideró pertinente cambiar la denominación de dicho puerto por la de "Puerto de Matamoros".-----

3.- El Plan Parcial de Desarrollo Urbano de "Las Higuierillas" tiene la finalidad de diferenciar el asentamiento humano como "Las Higuierillas" y la superficie dedicada exclusivamente como recinto portuario denominada "Puerto de Matamoros".-----

Además, define la problemática y las características potenciales de la zona de estudio, orienta la ordenación y regulación del desarrollo urbano sustentable, considerándola como una zona pesquera, industrial, comercial y turística, y tiene como fundamento y meta generar un desarrollo acorde con el contexto natural, poblacional y regional, dentro del marco de apertura y desarrollo del Estado de Tamaulipas, respecto de nuestro país y del mundo.-----

Ya que el objetivo de la política urbana hoy es hacer ciudad, éste es un plan estratégico de corto y largo plazo para una ciudad-región con economía diversificada, con desarrollo económico, social, urbano y sustentable, que permita la oportunidad de integrar una ciudad-región justa y saludable.-----

La meta del Plan es impulsar el crecimiento urbano del poblado "Las Higuierillas", para el desarrollo humano de los habitantes del área, alentando las mejores prácticas para preservar el medio y fortalecer las actividades sociales y económicas.-----

Las Higuierillas y el Puerto de Matamoros tienen como visión ser una región estratégica con desarrollo integral y alta calidad de vida, en armonía con el medio ambiente.-----

El objetivo general del plan parcial es ordenar el desarrollo de "Las Higuierillas", como un poblado modelo para este siglo XXI, considerando los aspectos físico-ambientales, económicos y sociales, en los ámbitos local y regional, para impulsar el desarrollo sustentable y propiciar mejores niveles de bienestar de la población residente en el área.-----

4.- El área que refiere el Plan Parcial de Desarrollo de El Puerto El Mezquital, se encuentra ubicada en el extremo sureste del municipio de Matamoros, a 84 km de la cabecera municipal; en una barra o cordón litoral aproximado de 14 km de longitud. Este cordón litoraleño con anchura variable de entre 2 y 4 km, separa las aguas del Golfo de México de las de Laguna Madre.-----

5.- En el año 2012 se ha descubierto yacimientos petroleros a 250 km de la costa de Matamoros, lo que demanda consolidar al "Puerto Matamoros" y la localidad Las Higuierillas. La explotación petrolera tendrá impactos locales y regionales: crecimiento habitacional, vialidades, demanda de infraestructura de servicios y equipamiento urbanos; solucionar el transporte, proteger el medio ambiente, entre otros aspectos sociales y territoriales.-----

En tal virtud, y-----

-----**CONSIDERANDO**-----

I.- Que los Municipios en los términos de las leyes federales y estatales estarán facultados para formular, aprobar y administrar la zonificación y planes de desarrollo urbano municipal.-----

II.- Que los programas parciales que se elaboren, deberán de mantener congruencia con los programas municipales, a fin de ordenar y regular una área o zona comprendida dentro de los mismos, y podrán ser de ordenación, conservación, crecimiento, mejoramiento, o cualquier combinación de los propósitos mencionados, los cuales serán elaborados, aprobados, ejecutados y evaluados por los Ayuntamientos, mismos que podrán convenir con el Estado la coordinación para su elaboración o la recepción de apoyos para ese mismo efecto.-----

En razón de los antecedentes y consideraciones expuestos, con fundamento en los artículos 115 fracción V inciso a de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, 134 fracción I de la Constitución Política del Estado de Tamaulipas, 12 fracción I y 26 de la Ley para el Desarrollo Urbano del Estado de Tamaulipas y 49 fracción XXVI del Código Municipal para el Estado de Tamaulipas, se somete a su consideración y en su caso aprobación, el siguiente:-----

**DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE PLANEACIÓN DEL DESARROLLO MUNICIPAL, ASENTAMIENTOS HUMANOS, MEDIO AMBIENTE Y PUERTO DE MATAMOROS, MEDIANTE EL CUAL SE APRUEBA LA ACTUALIZACIÓN DEL PLAN PARCIAL DE DESARROLLO URBANO DE “LAS HIGUERILLAS”.-----**

**Primero.-** Se aprueba la actualización del Plan Parcial de Desarrollo Urbano de “La Higuierillas”; del decreto publicado en el Periódico Oficial No. 83, de 17 de octubre de 1998, en los siguientes términos:-----

**1. Introducción**

En el poblado “Las Higuierillas” se nos presenta la oportunidad de poner a prueba nuestro interés real y habilidad en mejorar las condiciones de vida de los habitantes, procurándoles los espacios urbanos óptimos para su habitación, trabajo, recreación y bienestar en general. Por si esto fuera poco, también tenemos la ocasión de fortalecer y diversificar la economía de Matamoros y de la región, en armonía con el medio natural, preservando suelo, agua, aire, flora y fauna.

**Un poblado ordenado.** Es la ocasión propicia y pertinente para crear, casi desde sus inicios, una pequeña ciudad ordenada y entendible. En nuestras manos está proponer una imagen clara del poblado, con hitos que permitan reconocer los distintos barrios a los cuales acceder por calles y senderos arbolados y de sección óptima; con nodos en los cuales la tónica es gran diversidad de actividades para niños, jóvenes y ancianos y con bordes que permitan distinguir uno de otro distrito. Todo esto con el fin de tener una ciudad amigable y reconocible desde cualquier lugar de la misma.

**Poblado sustentable.** Construir un poblado que puede ser altamente sustentable, en donde se ponga en práctica las acciones más avanzadas en materia de generación y ahorro de energía, así como el manejo y disposición adecuada de los residuos urbanos e industriales.

**Transporte no-contaminante.** Se proponen y establecen sistemas de transporte no-contaminante, previendo y dotando una profusa red de caminos peatonales y espacio para la grata circulación en bicicleta con carriles suficientes por sus dimensiones y adecuado piso de rodamiento, y cuando así fuere necesario, en fácil y ordenada convivencia con vehículos automotores particulares y de carga.

**Barrios autónomos.** Establecer barrios autónomos con equipamientos de educación, salud, recreación, deporte, comercio diario, además de fuentes de empleo en talleres no-contaminantes a los cuales acceder sin salir del entorno inmediato; es decir, estableciendo una sana y oportuna mezcla de usos del suelo en un entorno cercano a la vivienda, atendiendo los más contemporáneos preceptos y lineamientos del “nuevo urbanismo” americano-canadiense, y el postulado en la “Nueva Carta de Atenas” de 2003 por los urbanistas europeos, en donde se propone una ciudad más humana en la cual desarrollar nuestra vida individual y colectiva en armonía con el medio.

**Contenido de este documento**

- Al inicio del documento se presenta la razón de la actualización del plan; su meta, visión y misión, así como las líneas generales de acción del mismo.
- En el apartado “antecedentes” se mencionan los conceptos adoptados en el plan. Objetivos general y particulares, marcos normativo y de planeación considerados en este ejercicio. Se describe la relación del poblado “Las Higuierillas” con el “Puerto Matamoros” y las ciudades del entorno mediato e inmediato
- En el diagnóstico se aborda la delimitación del área de estudio y su localización. Se describen los aspectos físico-geográficos y los aspectos socioeconómicos imperantes.
- En la prospectiva se presenta la imagen-objetivo de las Higuierillas y del puerto.
- Al revisar el nivel estratégico se aborda tanto la estrategia general como las políticas adoptadas en este plan. En seguida se propone la estructura urbana. Se describen los sectores urbanos a desarrollar, así como derechos de vía y secciones de vialidad peatonal, vehicular y para bicicletas. En seguida se presenta la zonificación tanto primaria como secundaria, para, al final de este apartado, mencionar y describir los usos del suelo.

- En seguida se relacionan y describen las etapas de crecimiento, de conformidad con el crecimiento esperado con un horizonte de planeación a 40 años.
- Viene en seguida la propuesta de los instrumentos normativos y administrativos que propiciarán el cumplimiento de metas y objetivos del Plan Parcial.

Acompañando esta actualización, al final se presentan los siguientes apartados:

- Glosario de términos y acrónimos.
- Anexos.
- Bibliografía consultada.

## 2. Preámbulo

Mediante el presente documento se actualiza el Plan Parcial de Desarrollo de El Puerto El Mezquital, aprobado en la Trigésima Novena Sesión Ordinaria de Cabildo el 4 de agosto de 1998, en la H. Matamoros, Tamaulipas y publicado en el Periódico Oficial del Estado Número 83 de fecha 17 de octubre del mismo año. Ese Plan considera una superficie total de 2,917.67 hectáreas y de las cuales se dedican 507.04 hectáreas al recinto portuario; define los usos de suelo y superficies, que incluye el uso habitacional, turístico, industrial y reserva ecológica. En la cuestión demográfica es importante resaltar que había 3,200 habitantes, dedicados básicamente a actividades de pesca.

El recinto portuario comenzó a conocerse con el nombre de Puerto El Mezquital o simplemente El Mezquital en referencia al nombre ya empleado a mediados del siglo XIX. El recinto cambió oficialmente de nombre. El cambio de nombre se realiza mediante el decreto publicado en el Diario Oficial de la federación del 29 de diciembre del 2009: el Puerto "El Mezquital" pasa a llamarse "Puerto de Matamoros", con la localización geográfica y el régimen de navegación establecidos en el Decreto Presidencial publicado en el Diario Oficial de la federación el 21 de julio de 1997, con tipo de navegación de "cabotaje y altura", así como el Recinto Portuario delimitado y determinado en el Acuerdo Intersecretarial que se publicó en el citado medio el 14 de octubre de 1998.

En el presente documento, y con la finalidad de diferenciar el asentamiento humano y el equipamiento del puerto es que se adopta el nombre de Puerto de Matamoros a la superficie dedicada exclusivamente como recinto portuario y al desarrollo urbano, que excluye al anterior, como Las Higuierillas. Este desarrollo portuario y urbano nace en el decreto publicado el 17 de octubre de 1998, que se ha de modificar en nombre con el presente Plan y su posterior sanción legal.

Esta actualización del Plan se sustenta en la realidad imperante, tiene visión de largo plazo, alienta y propicia mejoras de los niveles de bienestar social y procura el crecimiento económico, con respeto al medio ambiente.

Las acciones propuestas en este ejercicio, están alineadas tanto con las Líneas de Acción señaladas en el "Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018", y con el Plan Estatal de Desarrollo 2011-2016 como con las indicadas en la "Estrategia Nacional de Cambio Climático" de reciente creación (ver cuadros en anexo 10).

Este Plan define la problemática y las características potenciales de la zona de estudio, orienta la ordenación y regulación del desarrollo urbano sustentable considerándola como una zona pesquera, industrial, comercial y turística y tiene como fundamento y meta generar un desarrollo acorde con el contexto natural, poblacional y regional dentro del marco de apertura y desarrollo del estado de Tamaulipas, respecto de nuestro país y del mundo.

Ya que el objetivo principal de la política urbana hoy, es hacer ciudad, este es un Plan Estratégico, de corto y largo plazos, para una ciudad-región con economía diversificada, con desarrollo, económico, social, urbano y sustentable, que permita la oportunidad de integrar una "Ciudad-región justa y saludable". Consideremos que pensar en "Hacer ciudad" significa pensar en la ciudad de las mujeres, los niños y los discapacitados, incluye pensar en la ciudad multicultural y en la ciudad de los inmigrantes.

### Meta del Plan

Impulsar el crecimiento urbano del poblado Las Higuierillas que se alienten y pongan en práctica las mejores prácticas para preservar el medio y para fortalecer las actividades sociales y económicas para el desarrollo humano de los habitantes del área.

### Visión y Misión

Considerando que "Puerto Matamoros" forma parte de la región geo-económica "Matamoros-Valle Hermoso-Laguna Madre", se adopta la Visión regional de ese estudio definido en 2002. La misma Visión también fue adoptada por el "Plan Estratégico del Municipio de Matamoros". Publicado en 2004. Diversos principios y propuestas de dichos estudios siguen vigentes hoy en día para el área de estudio y han sido incluidas en la actualización que se presenta (Ver anexos 8 y 9). El Puerto Matamoros ha de impulsar el crecimiento y consolidación social, urbana y económica de Las Higuierillas y localidades vecinas, el municipio de Matamoros y la región noreste del país.

### **Visión de Las Higuierillas y el “Puerto Matamoros”**

“Región estratégica internacional con desarrollo integral y alta calidad de vida, en armonía con el medio ambiente.”

### **Misión del Plan Parcial**

Establecer lineamientos para el ordenamiento territorial, alentando las diversas actividades económicas de la zona en estudio y propiciando bienestar a sus habitantes.

Los lineamientos señalados en este Plan Parcial son herramientas de planeación actualizada, moderna y acorde con las nuevas tendencias del desarrollo urbano-regional metropolitano.

### **Acciones que promueve este Plan**

Para cumplir con los objetivos de este Plan, se deben impulsar las siguientes líneas de acción:

- Incorporar los instrumentos pertinentes de la planeación urbana, para propiciar un crecimiento ordenado y sustentable regional y metropolitano.
- Promover el aprovechamiento racional, la preservación y restauración de los recursos naturales, así como el equilibrio ecológico en la micro región
- Alentar la inversión pública y privada en redes de infraestructura, y equipamiento urbano.
- Alentar la inversión pública en vialidad para peatones y ciclistas, y para vehículos particulares y de servicio público, así como de transporte de carga.
- Facilitar la aplicación de instrumentos que ayuden a lograr el desarrollo integral del puerto.
- Satisfacer la demanda de espacios para las instalaciones industriales y portuarias, en cantidad, calidad y armonía con el desarrollo urbano.
- Propiciar las actividades económicas actuales y potenciales: turísticas, industriales y pesqueras, tanto como las comerciales y recreativas.
- Fortalecer el posicionamiento y papel regional del municipio de Matamoros en la franja fronteriza binacional.
- Aprovechar oportunidades y retos derivados de compromisos internacionales, nacionales y estatales, apoyándolos con un moderno y sano desarrollo urbano de este puerto, propiciando, alentando y ampliando sus efectos en el desarrollo regional.
- Alentar, propiciar y programar el uso de energía eléctrica eólica y solar y aplicarla en cubrir la demanda en usos públicos y privados.

### **3. Antecedentes**

a) El plan aprobado el 4 de agosto de 1998 por el cabildo de Matamoros y publicado en el periódico oficial del estado el 17 de octubre del mismo año, establecía objetivos, metas y políticas orientadas a coordinar la acción pública, privada y social, y se abocaba a ordenar y regular el desarrollo urbano alrededor del recinto portuario.

b) En el año 2002 se declara Área Natural Protegida de Flora y Fauna (ANPFF) la región conocida como Laguna Madre y Delta del Río Bravo, que se ubica en los municipios de Matamoros , San Fernando y Soto la Marina. Dentro de esta ANPFF se localiza el área que considera este Plan Parcial.

En el decreto se establece que es la Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales la encargada de conservar, manejar y administrar los ecosistemas del área y sus elementos, así como de supervisar las labores de conservación, protección y vigilancia del área de protección de flora y fauna Laguna Madre y Delta del Río.

Asimismo el Decreto establece que no se autorizará la fundación de nuevos centros de población. Las Higuierillas es un poblado reconocido antes del año de publicación del decreto que crea el ANPFF, como lo consigna el INEGI mediante los resultados por localidades del Censo de Población y Vivienda de 1990.

c) En el presente documento se considera el Plan aprobado en 1998 y se contempla lo ocurrido en el área de estudio de entonces a la fecha. Asimismo se contemplan las adiciones y cambios surgidos en los marcos legal y de planeación pertinentes para la zona de estudio.

d) El anuncio en el año 2012 del descubrimiento de los yacimientos petroleros a 250 km de la costa de Matamoros demanda consolidar “Puerto Matamoros” y la localidad Las Higuierillas. La explotación petrolera tendrá impactos locales y regionales: crecimiento habitacional, vialidades, demanda de infraestructura de servicios y equipamiento urbanos; solucionar el transporte, proteger el medio ambiente, entre otros aspectos sociales y territoriales.

### **Conceptos adoptados en el Plan Parcial**

**Concepto de ordenamiento territorial.** Proceso de clasificación de los suelos conforme a su vocación natural o mediante el cumplimiento de condiciones especiales de adaptabilidad para uso diverso del natural.

**Concepto de desarrollo sustentable.** Satisfacción de las necesidades actuales, sin comprometer la capacidad de usufructo del medio natural de las generaciones futuras para satisfacer las propias.

**Concepto de desarrollo urbano.** Proceso de planeación, regulación y ejecución de acciones de administración, ordenación, conservación, mejoramiento y crecimiento para todos los usos del suelo en los asentamientos humanos.

#### 4. Objetivo General

Ordenar el desarrollo urbano de Las Higuerrillas como un poblado modelo para el siglo XXI, considerando los aspectos físico-ambientales, económicos y sociales, en los ámbitos local y regional, para impulsar el desarrollo sustentable y propiciar mejores niveles de bienestar de la población residente en el área.

#### 5. Objetivos particulares

- Ordenar el crecimiento urbano, de conformidad con los estándares de habitabilidad del siglo XXI para todos los habitantes actuales y futuros, evitando los efectos negativos del crecimiento urbano.
- Preservar el medio ambiente natural.
- Ordenar y regular los usos del suelo secundarios, de conformidad con las condiciones naturales, las necesidades de los habitantes y con la construcción de la infraestructura urbana correspondiente, atendiendo las diversas etapas de crecimiento en el curso de los próximos 20-40 años.
- Disminuir los efectos negativos en el medio ambiente, derivados del desarrollo económico y físico-espacial, incluyendo industria y desarrollo portuario.
- Involucrar a la ciudadanía en los procesos de construcción del medio urbano.
- Definir las normas de diseño para las personas con capacidades diferentes en espacios públicos: calles, parques y plazas. Señalización y elementos varios.
- Atender cabalmente la normatividad para preservar el medio natural.

#### 6. Marco normativo.

Ámbito Federal:

- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, artículos, 27, 73 y 115.
- Ley general de asentamientos humanos
- Ley general de equilibrio ecológico y la protección al ambiente
- Ley General de Cambio Climático
- Estrategia Nacional de Cambio Climático. Visión 10-20-40. ENCC. Junio 2013. (Ver anexo 1).
- Declaratoria de Área Natural Protegida de Flora y Fauna Laguna Madre y Delta del Río Bravo
- Ley de puertos: Artículo 16, sección IV. Artículo 20, sección I. artículos 21, 22, 23, 26, 27 y 38 al 43. Artículos Cuarto, Quinto y Séptimo transitorios.
- Reglamento de la Ley de puertos. Artículos 31 al 44, 81 y 82.
- Decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación el 21 de julio de 1997, mediante el cual se habilita para navegación de cabotaje y altura el Puerto de El Mezquital.
- Acuerdo publicado en el Diario Oficial de la Federación el 14 octubre de 1998, en el cual se delimita y determina el recinto portuario del Puerto de El Mezquital, en el estado de Tamaulipas.

Ámbito estatal:

- Ley para el desarrollo urbano del Estado Tamaulipas
- Ley estatal de planeación
- Código para el desarrollo sustentable del Estado de Tamaulipas
- Código municipal para el Estado de Tamaulipas
- Reglamento de construcciones para el Estado de Tamaulipas

Y en ámbito municipal:

- Reglamento de Equilibrio y Protección al Ambiente del Municipio de Matamoros, publicado en el periódico oficial el día 1º de febrero de 1993

#### 7. Marco de planeación

Se mencionan antes que otros de mayor jerarquía, tres documentos fundamentales para el desarrollo de "Puerto Matamoros":

**Programa de Gran Visión de Desarrollo Litoral (PRODELI).** En este programa se plantean los siguientes objetivos estratégicos los cuales tienen influencia directa en el área de estudio: "Formular un marco de desarrollo de los litorales para el periodo 2005-2030; Clarificar el rol de los puertos en el desarrollo económico y social del país; y disponer de programas rectores del desarrollo costero en cada entidad federativa" (ver anexo 6).

**Programa Rector del Desarrollo Costero (PRORED).** Este programa plantea los objetivos nacionales a los que les corresponde al estado definir las metas del desarrollo regional y local:

- Evaluar el potencial de desarrollo costero del estado sobre principios de sustentabilidad;
- Proponer el ordenamiento y uso del litoral estatal para el periodo 2005-2030;
- Identificar y jerarquizar proyectos de desarrollo costero de ejecución inmediata y de corto plazo, que demuestren su viabilidad y rentabilidad social;
- Propiciar el fortalecimiento de las relaciones entre la comunidad portuaria **y su entorno urbano** y ambiental;
- Definir estrategias viables para la realización de estos proyectos a través de la participación de los sectores público, social y privado.

**Programa Maestro de Desarrollo Portuario (PMDP).** El Programa Maestro de Desarrollo Portuario de El Mezquital plantea alcanzar los objetivos de consolidación, expansión y modernización con un horizonte a 25 años, a corto, mediano y largo plazos (ver anexo 7).

Otros documentos federales, estatales y municipales que orientan, norman y regulan este Plan Parcial:

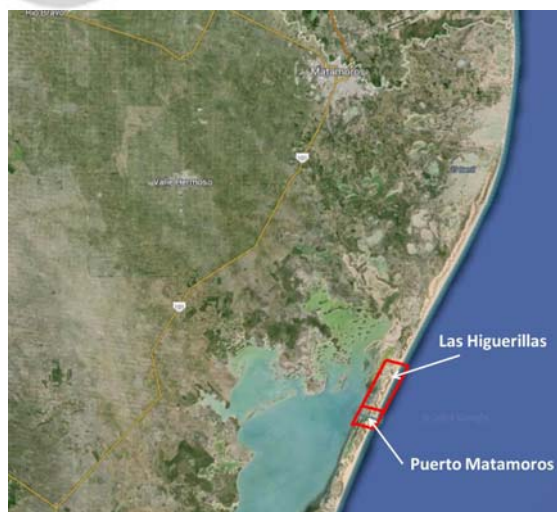
- Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018 (PND), (ver Anexo 11).
- Estrategia Nacional de Cambio Climático (ENCC), (ver Anexo 1).
- Diario Oficial de la Federación (DOF), del 29 de diciembre de 2009. Cambio de nombre de Puerto Mezquital a Puerto Matamoros.
- Ley de vivienda
- Plan estatal de desarrollo de Tamaulipas, 2011-2016
- Plan de ordenamiento territorial y desarrollo urbano de Matamoros, Tamaulipas; publicado en el Periódico Oficial del Estado el 27 de febrero de 2003.
- Plan Estratégico Visión 2025 "Matamoros-Valle Hermoso-Laguna Madre". 2002
- "Programa Estratégico de Desarrollo municipal". Una Visión a largo plazo. 2004
- Diagnóstico ambiental y Plan de acción de H. Matamoros, Tamaulipas 1995. Programa ambiental de la Frontera Norte. Fortalecimiento a la gestión ambiental.
- Plan parcial de desarrollo de El Puerto El Mezquital, aprobado por el H. Cabildo de Matamoros el 4 de agosto de 1998.

## 8. Diagnóstico

### 8.1 Delimitación del área de estudio

El área de esta actualización se refiere a las 2917.67 ha consideradas en la delimitación y ubicación decretada en 1998 bajo el nombre del Plan Parcial de Desarrollo de El Puerto El Mezquital.

**Localización.** La zona de estudio se ubica en el extremo sureste del municipio de Matamoros, a 84 km de la cabecera municipal; en una barra o cordón litoral aproximado de 14 km de longitud. Este cordón litoraleño con anchura variable de entre 2 y 4 km, separa las aguas del Golfo de México de las de Laguna Madre.



El área de estudio se localiza entre las coordenadas 25°13' y 25°21' de latitud norte y entre los 97°22' y 97°25' de longitud oeste; la altitud sobre el nivel del mar oscila entre 0.5 y 5m y limita al norte con terrenos del cordón litoral de condiciones naturales similares a las del área de estudio, al sur se localiza el recinto portuario y más al sur, predios con condiciones similares de la barra o cordón litoral. Al oriente está limitado por la zona de playas del Golfo de México y al oeste por una línea quebrada con franca orientación que va del norte-noreste al sur-suroeste, ya en aguas de la Laguna Madre, bordeando la ribera de la misma.

Entre las 2917.67 hectáreas se incluyen áreas para reserva ecológica, actividades pesqueras, actividades industriales y recinto portuario; así como áreas para vivienda y otros usos urbanos (turismo, comercio, pesca y acuicultura). Las zonas habitacionales incluyen el actual poblado Las Higuierillas.

## 8.2 Aspectos físico-geográficos

### 8.2.1 Unidad fisiográfica

La región se encuentra en la provincia denominada Llanura Costera del Golfo Norte y en la sub-provincia Llanura Costera Tamaulipeca.

La zona en estudio se ubica en una barra o cordón litoral de orientación norte-noreste a sur-suroeste, con una litología fundamentalmente de arena suelta en un terreno casi plano, con una altitud en lo general de 5 m sobre el nivel de la mar.

En esta región predominan las costas acumulativas, caracterizadas por playas bajas y arenosas con abundante sedimentación. Las costas del Golfo de México se localizan en el centro de una placa tectónica, por lo que las pendientes hacia la llanura costera y las de la plataforma continental son suaves.

### 8.2.2 Clima, temperatura y precipitación pluvial

De acuerdo con la clasificación de Köppen, el clima es semi-cálido, sub-húmedo con lluvias escasas todo el año siendo la precipitación total anual entre 609.1 y 882.9 mm y es más abundante durante el mes de diciembre.

La temperatura media anual del área oscila entre 22 y 23.6 grados centígrados, la máxima extrema es de 42 grados y la mínima extrema es de 6 grados en la época de invierno.

El promedio anual entre 1960 y 2011 fue de 23.1 grados centígrados; el año más frío bajó a 16 grados y el más caliente se elevó a 26.3 grados centígrados.

La temperatura media mensual se refleja en el siguiente cuadro:

Parámetros Climáticos Promedio de Matamoros													
MES	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC	ANUAL
Temperatura Diaria Máxima (°C)	18	19	24	28	31	33	34	34	31	27	23	19	26
Temperatura Diaria Mínima (°C)	9	11	14	18	21	23	24	24	21	18	14	10	16
Precipitación Total (mm)	40	27	14	40	75	72	50	71	152	71	38	31	680

Fuente: Plan Municipal de Desarrollo 2011-2013

### Precipitación pluvial

La precipitación pluvial anual entre 1960 y 2011, fue como sigue: el promedio, 685.2 mm; en el año más seco el valor bajo a 345.5 mm y en el más lluvioso se elevó a 1199.7 mm. En resumen, las temperaturas son cálidas en el verano, con muchos días por encima de los 30°C y fuertes tormentas eléctricas. El invierno es suave, con precipitaciones en forma de llovizna y niebla; las temperaturas pocas veces bajan de los 0°C, manteniéndose entre los 0°C y los 5°C. La última nevada se registró el 24 de diciembre del 2004.

### 8.2.3 Vientos y disturbios tropicales

#### Vientos dominantes

Se presentan con diferentes modalidades según la época del año. Primavera, con dirección sureste y menos frecuente del noreste. En verano con dirección sureste y en pocas ocasiones del noreste. En otoño con dirección sur-sureste. En el invierno con los característicos nortes en dirección a las llanuras costeras del Golfo asociadas a altas presiones barométricas en forma de anticiclones con vientos que rebasan algunas veces los 120 km/h.

#### Disturbios tropicales

La región está sujeta año tras año a la presencia de disturbios tropicales, algunos con categoría de huracanes, para el periodo de julio a octubre.

Este centro de población tiene anualmente condiciones de vulnerabilidad, derivada de la presencia de perturbaciones tropicales que son sin lugar a duda, los fenómenos naturales de mayor repercusión en la zona.



Los ciclones o huracanes cuentan con tres componentes responsables de causar daños: viento, marea y oleaje, así como fuertes precipitaciones que se registran durante dichos eventos. Debe insistirse en la vulnerabilidad de este poblado ante estos fenómenos meteorológicos (ver anexo 2).

#### 8.2.4 Erosión

La erosión es un factor de gran relevancia en este cordón litoraleño, continuamente expuesto a los embates de viento y mareas.

La región está clasificada en el Atlas de Riesgos del Estado de Tamaulipas como de alta erosión en una franja que inicia en la desembocadura del Río Bravo al norte, y avanza hacia el sur por la línea costera de la Laguna Madre, abarcando la costa de los municipios de San Fernando y Soto la Marina, y concluye en la desembocadura del Río Soto la Marina en el Golfo de México [Atlas de Riesgos del Estado de Tamaulipas].



#### 8.2.5 Condiciones oceanográficas

Las corrientes marinas provienen del sur, desde el estrecho de Florida pasando por la península de Yucatán de sur a norte. Existe una contra-corriente en la temporada de invierno, causada por los vientos del norte. Los oleajes más frecuentes en la zona provienen del sureste; cuando se presenten tormentas de invierno la dirección es noreste. Durante las condiciones de oleaje ciclónico, las olas alcanzan una altura máxima estimada de 4.5m (dato registrado durante el ciclón Gilberto).

Las mareas astronómicas son del tipo mixtas diurnas, se presentan una pleamar y una bajamar por día.

#### 8.2.6 Geología

La zona de estudio está enclavada en las llamadas Grandes Llanuras Costeras del Golfo Norte, cuyo origen se remonta a la era Cenozoica de la Era Cuaternaria; el material sedimentario de que está constituida es principalmente de origen marino.

El material predominante se clasifica como Litoral (Qholi): unidad compuesta por depósitos de arenitas con fragmentos de conchas, varían de litarenitas feldespáticas a sublarenitas bien clasificadas y de tamaño grueso. Las estructuras sedimentarias que presenta son características de ambientes de alta energía que impregna en la playa, donde el viento es el medio dominante [Atlas de riesgos del estado de Tamaulipas: 48].

#### 8.2.7 Edafología

En esta zona costera se localizan suelos salinos e hidromórficos. Tales suelos se denominan Solonchak éútrico -suelos salinos-, Solonchak gleyico, Gleysol éútrico con fase salina, ambos suelos hidromórficos y salinos. Los suelos hidromórficos costeros son bastante arcillosos, con poca o ninguna diferenciación en horizontes; masivos y de color gris verdoso y azulado, debido a las condiciones de falta de oxígeno (ambiente reductor) que predominan en ellos, a consecuencia de la inundación frecuente, y la presencia continua de agua cercana a la superficie del suelo [Carta Estatal de Suelos y Síntesis Geográfica del Estado de Tamaulipas: 89].

En los pocos terrenos de lomeríos del cordón litoral de algunas islas dentro del área de estudio, se encuentran los Regosoles (sic) calcáricos y éútricos. En playas y barras hay suelos sin desarrollo, formados por arena y abundantes restos de conchas de moluscos con fase textural gruesa. Es material no consolidado transportado por el viento que propicia vegetación de dunas costeras. Las posibilidades de uso de la tierra en este cordón litoral como alternativa de uso agrícola, pecuario o forestal, es nulo por tratarse de suelos inestables, arenosos y con drenaje excesivo.

### 8.2.8 Relieve

La topografía presenta una forma denominada *barda* originada por la acción del oleaje con orientación noreste-sur-suroeste y una litología de arena suelta con pendiente casi plana, con altitud sobre el nivel de la mar máxima de 5 metros.

En esta región predominan las costas acumulativas, caracterizadas por playas bajas y arenosas con abundante sedimentación.

### 8.2.9 Fauna

La fauna litoraleña se clasifica en dos: la de lagunas y la de mar abierto. En la región confluye la migración de más de 450 especies de aves acuáticas, semi-acuáticas y terrestres, donde invernan el 15% del total de las aves migratorias que llegan a México provenientes de Canadá y Estados Unidos; con lugares de refugio, alimentación y anidación de manera permanente para 144 especies de aves residentes, de las cuales 2.7% son endémicas de México.

La especie más abundante es el pelícano blanco, representante de una de las dos únicas colonias de este tipo de aves. Las garzas aprovechan los humedales de la región para reproducirse y los patos como punto de hibernación. Son abundantes los anfibios y reptiles como el "sapo del golfo" y la "rana perra". Diversas especies de tortugas, lagartijas y serpientes.

La fauna marina incluye lobina, corvina y trucha. En Laguna Madre abundan las especies de camarón rosado, blanco y café; jaiba enana, prieta y azul, así como cangrejos moros y azules.

Sobresalen también algunos mamíferos terrestres como el tlacuache, ratas de campo y arrocera, liebre de cola negra, conejo de castilla, armadillo y mapache (ver anexo 4).

### 8.2.10 Flora

**Vegetación natural.** La flora de playas y dunas tiene especies que le son características y especies endémicas, propias de esos ambientes.

En las zonas de barras y playas se encuentran asociaciones denominadas *vegetación de dunas costeras* en las que se encuentran acacias arbustivas, pastos halófilos y otras plantas como *Gallardia aestivalis* [Programa Ambiental de la Frontera Norte y municipio de H. Matamoros. 1944], (ver anexo 5).

### 8.2.11 Hidrología

La zona se encuentra en la región hidrológica número RH25 en la cuenca perteneciente a Laguna Madre, esta región se extiende hacia el sur a lo largo de la costa tamaulipeca.

#### Diagnóstico ambiental

La dinámica de las interacciones ecológicas entre el estuario y el mar depende de la geografía física de la costa y su relación con el ciclo hidrológico. Ello está condicionado por la forma del relieve y los pulsos de precipitación.

La productividad primaria del ecosistema se puede estimar al medir la concentración de clorofila en el agua. La distribución de este indicador en las aguas oceánicas del Golfo de México muestra un sistema oligotrófico (escasa cantidad de nutrientes, aguas claras y poca producción de fitoplancton), sobre todo en sus capas superficiales.

### 8.3 Aspectos socioeconómicos

Dentro de los escenarios de cambio climático, los aspectos socioeconómicos juegan un papel relevante, pues el uso de recursos naturales y las emisiones de gases de efecto invernadero son consecuencia del grado de desarrollo y del crecimiento económico. Dado que la cantidad de variables sociodemográficas y económicas es muy extensa, en este apartado sólo se incluyen algunas de ellas; sin embargo, son suficientes como para tener una primera aproximación general de las condiciones de vida de la población y del estado económico de la región costera del Golfo de México.

#### 8.3.1 Demografía.

Se presentan dos escenarios:

- Regional: municipio de Matamoros
- Micro-regional: once localidades del norte de la Laguna Madre

##### A) Matamoros

La población del municipio ha experimentado un crecimiento acelerado en los últimos cincuenta años. Se incrementó 3.5 veces entre 1960 y 2010, al pasar de 143,043 a 489,131 habitantes. De 1960 a 1980 hubo preeminencia de hombre sobre mujeres; a partir de ese año y hasta la fecha, según los censos de población, hay más mujeres que hombres en el municipio (aprox. 3%).

Las tasas de crecimiento de población inter-censales del municipio son las siguientes: 60 a 70, 2.8%; 70 a 80 2.4%; 80 a 90 2.5%; 90 al 2000 3.3%; 2000 al 2010, menor al 2% [Plan Estratégico del municipio de Matamoros: Inciso 3.1].

**Gráfica No. 1. Tasa media anual de crecimiento del municipio de Matamoros**



Fuente: INEGI, XII Censo General de Población y Vivienda 2010.

Proyecciones de población para el municipio de Matamoros:

AUTOR/(Año)	2020	2050
CONAPO	674,817	992,166
IMPLAN	716,586	1'607,634
Visión Regional 2025	700,000	1'500,000
PIAS	938,752	2'500,000

CONAPO: [www.conapo.gob.mx](http://www.conapo.gob.mx)

IMPLAN: Cálculos propios.

PIAS, 2012.

Las proyecciones de CONAPO, son según se aprecia en el cuadro anterior, las más conservadoras, seguidas por las calculados por el organismo de planeación del municipio y las presentadas en el "Plan estratégico Visión Regional 2025" elaborado en 2002; por su parte, el PIAS, en sus cálculos para suponer la demanda de agua, presenta las más altas tendencias de crecimiento de población para el municipio.

**B) Las Higuierillas y diez localidades más en su entorno inmediato**

Dentro del área de influencia más directa se encuentran diez localidades, que acompañan el devenir socio-económico del poblado Las Higuierillas, la mayor entre las once, pues su población representa el 61% de la suma de todas ellas -2139 de 3501-, de acuerdo a datos del INEGI.

De los 3501 habitantes de la región del Puerto Matamoros en el año 2010, el 53.75% (1882 hab.) eran hombres y el 46.25% mujeres (1607 hab.), 6.4 puntos porcentuales más hombres que mujeres. Las cifras para el estado son: 49.1 y 50.9 %, es decir, 1 punto porcentual más mujeres que hombres.

**Cuadro 8.3.1: POBLACIÓN EN LA MICRORREGIÓN**

Entidad/municipio	Población					TCMA	
	1990	1995	2000	2005	2010	1990-2000	2000-2010
El Mezquital	192			378	325		
Las Higuierillas	706	1,942	2,490	2,036	2,139	13.43	-1.51
Isla Fantasía	136	184	227	183	150	5.26	-4.06
Isla del Amor	62	144	248	190	161	14.87	-4.23
Isla Sección puntilla sur				26	23		
Isla Sección puntilla Norte				10	6		
Isla puntilla Norte	87	149	125	135	101	3.69	-2.11
Isla Las Malvinas	150	256	339	277	296	8.5	-1.35
Isla el Rubí	9	14	31	38	34	13.16	0.93
Isla Fantasía Norte				26	12		
Isla Mano de León	147	169	217	300	254	3.97	1.59
<b>Total Microrregión</b>	<b>1489</b>	<b>2858</b>	<b>3677</b>	<b>3599</b>	<b>3501</b>	<b>8.98</b>	<b>-1.53</b>

Fuente: INEGI, XII Censo General de Población y Vivienda 2010.

**MICRORREGIÓN: POBLACIÓN POR SEXO Y ESTRUCTURA DE EDAD**

TOTAL DE HABITANTES	SEXO*		GRUPOS DE EDAD			
	HOMBRES	MUJERES	12 Y MÁS	15 Y MÁS	18 Y MÁS	60 Y MÁS
3,501	1,882	1,607	2,507	2,260	2,048	196

\* Discrepancia que se origina en el levantamiento censal. El reporte del INEGI lo consigna con \*.

Fuente: XII Censo General de Población y Vivienda 2010.

El 50% nacieron en la entidad; el resto llegó a vivir en la entidad, siendo mayor el número de migrantes hombres que mujeres, 55 y 45% respectivamente. De la población total, casi el 1.7% era población con limitación en alguna actividad. El 7.7% (272) era población de 15 y más años analfabeta. El promedio de escolaridad era de 5.86 para la población total, 5.66 para la población masculina y 6.22 para la población femenina.

**Cuadro 8.3.2**  
**CARACTERÍSTICAS SOCIODEMOGRÁFICAS DE LA MICRORREGIÓN**

CARACTERÍSTICA	TOTAL	HOMBRES	MUJERES
Nacidos en la entidad	1750	919	831
Nacidos en otra entidad	1686	931	755
Población con limitación en alguna actividad	62		
Población 15 y más analfabeta	272	154	118
Población 15 y más sin escolaridad	198	109	85
Población 15 y más con primaria incompleta	626	336	260
Población 15 y más con secundaria completa	457	234	
Promedio de escolaridad	5.86	5.66	6.22
P.E.A.	1326	1048	278
Población no E.A.	1170	316	854
Población ocupada	1321	1043	278
Población sin derecho a Servicios de Salud	1130		
Derechohabiente	2313		
Católicos	1682		
Otra religión	1127		
Total de hogares censales	986		
Con jefatura masculina		807	
Con jefatura femenina			179
Viviendas part. Hab.	986		
Ocupantes	3471		
Promedio de ocupantes	3.52		
Vivienda con piso de tierra	351		
con agua entubada	0		
con electricidad	186		
con automóvil	193		
Teléfono fijo	26		

Fuente: INEGI, XII Censo General de Población y Vivienda 2010.

Los hogares con jefatura masculina fue de 81.8% y femenina 18.2%, porcentajes bajos en comparación a los nacionales. El promedio de hijos en el área fue de 2.88, contra el 2.2 nacional, y el 2.1 del estado, según INEGI. La población económicamente activa (1326), representó el 38%, de estos, 1048 hombres (79%) y 278 mujeres (21%). La población sin derecho a servicios de salud representó el 32.3% (1130). Entre los que profesan alguna religión, el 59.8% (1682) declaró ser la católica y declararon profesar alguna otra religión, el 40.2% (1127). Fueron 986 las viviendas particulares habitadas con 3471 habitantes por lo que resulta 3.52 % el promedio de ocupantes por vivienda. El 35.5% de esas viviendas tenían piso de tierra en 2010.

### 8.3.2 Índice de dependencia

Este índice evalúa la proporción de personas sostenidas por la población económicamente activa. Según se aprecia en el cuadro anterior, para el año 2010, el índice de dependencia fue de 2.64 (3501 hab. / 1326, PEA).

### 8.3.3 Condiciones de habitabilidad

Las condiciones de habitabilidad en el área, en razón de las redes de infraestructura, los proporcionan las condiciones de cobertura de las redes de infraestructura urbana. El acceso al agua potable y alcantarillado es un indicador básico de bienestar social. En la zona de estudio estos servicios son prácticamente nulos, según se anota en los datos del Censo General de Población y Vivienda 2010.

### 8.3.4 Atención a la educación

La educación preescolar es presencial y se imparte en 4 localidades. La educación básica es presencial y se imparte en 5 localidades; la media se atiende a través de telesecundarias en 2 poblados y la media superior es a distancia en tan sólo una localidad.

**MICRORREGIÓN: DATOS DE EDUCACIÓN, 2013**

NIVEL	Alumnos	Maestros	Grupos	Aulas
Jardines de Niños	91	7	4	4
Primarias	497	17	12	12
Secundarias	330	10	12	10
Bachillerato	102	4	3	3

En Higuierillas se imparte educación en los cuatro niveles; en Mano de León en tres; en Isla Las Malvinas y en Isla La Fantasía en dos; en Puntilla Norte de manera precaria se imparte únicamente la educación primaria. En las seis localidades restantes, con poblaciones menores de 50 habitantes, no hay atención a la educación formal.

**8.3.5 Atención a la salud**

En el poblado Las Higuierillas existe un Centro de Salud Rural de dos módulos y una unidad móvil. En el año 2012 se proporcionaron 4000 atenciones a la población, entre ellas: consultas, vacunación, promoción a la familia, pláticas con diversos tópicos de atención a la salud.



Centro de Salud R-02. Las Higuierillas.

**8.3.6 Vivienda.**

Las mayoría de las viviendas son en general de carácter provisional por la supuesta permanencia temporal de los usuarios, por ello se utilizan materiales perecederos tales como madera y lámina de cartón. Aún hay viviendas con piso de tierra (351), el resto (635) ya con piso de cemento.

**8.3.7 Índice de Marginación del CONAPO**

Una forma de resumir las condiciones socioeconómicas es utilizando los índices de bienestar social identificados por el Consejo Nacional de Población (CONAPO). En la zona de estudio el índice de marginación es muy alto (condiciones extremas de pobreza y marginación social).

**ÍNDICE Y GRADO DE MARGINACIÓN**

MUNICIPIO / LOCALIDAD	ÍNDICE DE MARGINACIÓN	GRADO DE MARGINACIÓN
<b>Matamoros (municipio)</b>	-1.491	Muy bajo
El Mezquital	0.748	Muy alto
Las Higuierillas	0.71	Alto
Isla Fantasía	0.896	Muy alto
Isla del Amor	0.831	Muy alto
Isla puntilla Norte	1.392	Muy alto
Isla Las Malvinas	1.049	Muy alto
Isla el Rubí	1.723	Muy alto
Isla Mano de León	0.864	Muy alto

Fuente: CONAPO, 2010.

### 8.3.8 Actividades económicas

Tanto en 1998 como en años recientes, la principal actividad económica de los lugareños es la pesca, acompañada de actividades complementarias como recibas del producto pesquero, venta de hielo, gasolina y otros combustibles, así como enseres de pesca. Ha florecido el comercio doméstico y una incipiente atención al turista en lanchas, pequeñas fondas y marisquerías.

En las orillas de la Laguna Madre la población se dedica a la pesca. Inmigrantes de los estados costeros del sureste llegan provisionalmente al lugar, siguiendo las temporadas de pesca, posesionándose de terrenos para levantar su vivienda.

### 8.3.9 Comunicaciones y transportes

La vía de comunicación a la zona y que apoya la vida activa en el mismo, es a través de la carretera que entronca a la altura del lugar conocido como El Pereño, con la carretera número 101 (Cd. Victoria – Matamoros), ocho kilómetros al sur del límite de la ciudad de Matamoros. Este tramo carretero de 64 km de longitud es de dos carriles y tiene buenas condiciones en general; los primeros 40 son rectos y nivelados, mientras que los últimos 24 antes de llegar al Mezquital, tienen curvas de gran extensión. Esta vía está siendo modernizada.

Una de las grandes carencias en el lugar son las telecomunicaciones, pues son casi nulas en el entorno estudiado. Los datos del censo de 2010 así lo reflejan: cero usuarios de Internet, apenas 46 de telefonía celular, 16 de servicio telefónico regular y sólo una familia con computadora.

### 8.3.10 Redes de infraestructura

Las redes de infraestructura aportan condiciones de habitabilidad y bienestar a los habitantes de una localidad.

**8.3.10.1 Agua potable.** Un total de 557 viviendas no disponen de esta red, de acuerdo al Censo de Población y Vivienda 2010. No se cuenta con agua potable en el entorno de la vivienda. El agua potable se obtiene de garrafones comerciales de 20 litros, siendo vendidos por potabilizadoras de la ciudad de Matamoros. Para uso doméstico, el agua se obtiene de pozos rústicos, por extracción. La Junta de Aguas y Drenaje del municipio actualmente estudia cómo resolver al suministro de agua a la región y ha considerado a la laguna La Nacha como una opción de fuente de abastecimiento.

**8.3.10.2 Drenaje.** No se cuenta con redes de drenaje sanitario en ninguno de los poblados. Para resolver el drenaje sanitario se utilizan letrinas. De acuerdo a las características de la zona, por ser terrenos de textura arenosa y en consecuencia muy permeable, es necesario resolver el manejo, conducción y destino de las aguas residuales a una planta de tratamiento.

**8.3.10.3 Energía Eléctrica.** No se cuenta con red de energía eléctrica. El alumbrado público es inexistente. La población utiliza plantas domésticas de energía solar, lámparas de gas y pequeñas plantas generadoras de energía eléctrica. La CFE realiza estudios para conducir la electricidad desde Matamoros o Valle Hermoso y construir una subestación o instalar una planta generadora de energía.

**8.3.10.4 Telefonía.** No hay redes de telefonía. En el poblado Las Higuierillas se instala comunicación por internet a través de la red satelital de SCT en escuelas y centro de salud.

### 8.3.11 Instalaciones portuarias de la Secretaría de Marina

Se localizan al sur del poblado Las Higuierillas, ya en los terrenos destinados al Recinto Portuario, en el extremo sur de la zona de estudio, en las coordenadas: 25-14'37"N y 97-26'36"W; justo al norte del canal de navegación.

### Diagnóstico socioeconómico

Las condiciones socioeconómicas imperantes en la zona de actuación del Plan Parcial, son las mencionadas enseguida.

**Ubicación del poblado actual:** (25-15'58"N y 97-25'47"W). El sector hoy habitado se localiza casi al llegar al puerto, en ambos lados de la carretera y hasta la ribera de la laguna; es el asentamiento de pobladores dedicados principalmente a las actividades pesqueras desde hace más de diez años.

**Estructura vial.** Hasta hoy, la carretera de acceso al lugar, se convierte en la única calle pavimentada por la que transitan de manera desordenada peatones y vehículos. Las demás calles son de tierra. El sector contiguo a la laguna tiene una traza urbana irregular, con secciones derechos de vía que van desde los 5m hasta 20m y más; en el lado oriente de la carretera, la traza urbana es casi regular.

**Vivienda.** Los predios en que se ubican las viviendas y los comercios son de dimensiones tales que permiten un mejoramiento en superficie y condiciones de habitabilidad, incluyendo espacios abiertos para la familia.

**Redes de infraestructura.** No existen redes de infraestructura en ninguno de los 11 poblados del área de estudio. Es oportuno recurrir a soluciones no convencionales para dotar de agua, servicios sanitarios, energía eléctrica, alumbrado público y telefonía. El equipamiento para educación y salud es insuficiente y precario. Los actuales espacios para la educación deben acondicionarse, modernizarse y complementarse. Se requiere mejorar y ampliar las actuales instalaciones de atención a la salud, así como privilegiar la prevención de enfermedades y complementar la atención a la salud con atención bucal y otras acciones como fumigaciones y

control y registro de emisiones y desechos de las actuales instalaciones comerciales a través de la Comisión Estatal para la Protección contra Riesgos Sanitarios (COEPRIS).

**Comercio e instalaciones para la venta de pescado.** En muchos casos se ha resuelto en construcciones formales de madera o bien block de cemento arena y concreto armado.

La actividad pesquera ha provocado asentamientos desordenados, que han generado servicios complementarios que demandan los pescadores, tales como venta de hielo, enseres de pesca y gasolina en tambos y otros productos para su consumo y actividad diaria.



En resumen, las diferentes actividades económicas que se realizan en la región costera han provocado cambios y transformado espacios litorales naturales por la presencia humana. El crecimiento de población de la región costera ha respondido a la aparición de actividades económicas adicionales, principalmente turísticas, pesqueras, y eventualmente portuarias, e industriales. Las pesquerías, son con mucho, el recurso costero de mayor importancia hoy en día en el área de estudio.

### Diagnóstico integrado

En resumen se puede decir que la existencia de este asentamiento se debe desde sus inicios a la actividad pesquera, la cual se ha ido enriqueciendo y fortaleciendo hasta tal grado de hacer permanente la residencia de casi mil familias en el área. Esta residencia se ha dado en condiciones precarias por carencia de servicios, equipamiento urbano y más fuentes de empleo formal y permanente. Es un lugar bello, estratégicamente ubicado y con un gran potencial de desarrollo no sólo para la microrregión sino para contribuir a fortalecer y diversificar la economía de la Región Metropolitana del Bajo Río Bravo.

### 9. Prospectiva

*“El futuro se construye en cada momento del presente a través de nuestras acciones”.*  
(Nueva Carta de Atenas. 2003)

Para el corto, mediano y largo plazos, las políticas, metas, objetivos y líneas de acción declarados en este documento, se proponen en alcance a la visión de la región y la misión del plan parcial, y obedecen y se hacen eco de los marcos normativo y de planeación mencionados en los antecedentes.

#### 9.1 Escenario tendencial: Imagen objetivo

El desarrollo urbano de Las Higuierillas debe ser el de una ciudad ordenada, amigable para sus ocupantes, comprensible y clara en cuanto a su imagen, fácilmente entendible.

#### 9.2 Las Higuierillas: desarrollo urbano ordenado, justo y saludable

Es del todo conocido que las ciudades más justas son las que resultan más competitivas a nivel mundial. Cuando una ciudad es ordenada y justa, dichos valores se reflejan en los grupos sociales que la habitan. Hagamos de “Las Higuierillas” una ciudad ordenada, justa y saludable, para propiciar el bienestar de sus habitantes y en consecuencia hacerla más atractiva a los inversionistas nacionales y extranjeros. Es la intención de este apartado, señalar caminos para hacer de ésta una localidad ORDENADA, JUSTA Y SALUDABLE.

ORDENADA desde su traza y estructura, hasta su imagen.

JUSTA en la distribución y uso del espacio público al alcance de todos. Propios y extraños, residentes y visitantes, niños y adultos, hombres y mujeres tendrán accesibilidad a las redes de infraestructura y al equipamiento y mobiliario urbano.

SALUDABLE, no sólo en la atención médica cálida y eficiente, sino por estar preparada para evitar la contaminación de agua, aire y suelo y para preservar el ecosistema.

#### 9.3 Las Higuierillas: ciudad de las mujeres, niños, migrantes y minusválidos

La ciudad está concebida para albergar, en sus diferentes actividades sociales y económicas, a todos los usuarios de la misma. Debemos considerar esta ciudad del siglo XXI como una localidad preparada para la participación activa de los pescadores, obreros y marinos, pero también de las mujeres, los niños, los recién llegados y quienes viven con alguna discapacidad.

Por la antes dicho, en este apartado y en los siguientes de este documento se establecen los caminos a transitar, para:

- Proporcionar un medio ambiente adecuado que contribuya a una forma de vida agradable.

- Accesibilidad al equipamiento y a las comunicaciones. Asegurar para sus habitantes presentes y futuros una adecuada accesibilidad a la educación, salud y otros medios de beneficio social, tales como la clara y fácil accesibilidad a los centros de cada barrio y la clara intercomunicación entre ellos, definiendo una amplia y ordenada red de caminos peatonales y vías para bicicletas
- Espacios para la recreación. Agregar en cada barrio considerables espacios para el deporte y la recreación de niños y jóvenes muy cercanos a sus casas.

#### **9.4 Actividades económicas diversificadas en la localidad para beneficio de la región metropolitana**

El potencial turístico de la zona es una ventaja locacional que ha de impulsar el desarrollo de actividades económicas. Por ejemplo, las posibles actividades recreativas en la zona generan la instalación de hoteles y comercios; que a su vez apoyan a las actividades pesquera, náutica, industrial y portuaria. Pero también, al preservar las zonas de protección ecológica que salvaguardan los recursos naturales, especialmente en áreas de anidación de especies silvestres, contribuyen a mejorar la potencialidad económica de Las Higuierillas y su área de influencia. Para ello se propone:

- Asegurar la reserva de suelo para facilitar la realización de actividades económicas no contaminantes en cada barrio o sector de la ciudad.
- Asegurar la reserva para uso industrial, debidamente preparada con las redes de instalaciones pertinentes, con financiamiento oportuno y con promoción y administración eficientes, que impulse la generación de empleos en la pequeña, mediana y gran industria.
- Alentar las actividades pesquera y náutica de acuerdo a la navegación decretada en el año de 1997 como de cabotaje y altura, así también impulsar y promover las zonas de protección ecológica que permiten salvaguardar los recursos naturales, especialmente en áreas de anidación de especies silvestres. Estas actividades, generarán en consecuencia la instalación de hoteles y comercios en las diversas zonas previstas en la zonificación secundaria.

#### **9.5 Conexión medioambiental**

Un paso fundamental para darle viabilidad al proyecto de este Plan Parcial será proteger la zona de la polución y degradación, por ello se propone:

- Impulsar la producción y uso de energía de fuentes renovables, con características de vanguardia.
- Emplear tecnologías innovadoras para reusar y reciclar al más alto grado posible.
- Promover el tratamiento y reciclamiento de los residuos sólidos urbanos locales.
- Impulsar el diseño y ejecución de un programa de monitoreo de la calidad del agua y las condiciones de conservación de flora y fauna.

Al integrar este Plan Parcial al corredor turístico del Estado de Tamaulipas y del Golfo de México, definido y propuesto en distintos programas de nivel federal, se alienta la pesca, el turismo en sus diversas manifestaciones.

Las nuevas formas de estructuras urbanas y la diversificación económica planteadas en este plan, proporcionarán el marco adecuado para reducir la ruptura social causada por la exclusión, la pobreza y el desempleo.

Es necesario atender los lineamientos establecidos en el Plan de Manejo de la Laguna Madre y Delta del Río, ya que la zona se encuentra incluida en la Área Natural Protegida de Flora y Fauna, en el polígono subzona de aprovechamiento especial A. Las actividades no permitidas por el Plan de Manejo son las siguientes:

- Construir confinamientos de residuos y sustancias peligrosas.
- Introducir especies vivas exóticas, sin contar con la autorización respectiva.
- Interrumpir la conectividad ecológica de los ecosistemas terrestres o marinos y su dinámica.
- Modificar las condiciones naturales de los acuíferos, cuencas hidrológicas, cauces naturales de corrientes, riberas y vasos existentes.
- Tirar o abandonar los desperdicios (residuos sólidos).
- Uso de explosivos.

#### **9.6 Vivienda**

La vivienda merece mención aparte. Luis Barragán, el gran arquitecto, decía que la casa debía ser "...un oasis, un refugio de calma e intimidad en medio de un mundo cada vez más hostil..." La casa es un "bien fundamental" en el desarrollo de cada persona y familia, y por ende, de la comunidad en su conjunto. De ese tamaño es su importancia.

En Las Higuierillas existe la oportunidad de diseñar vivienda de condiciones óptimas. Algunos elementos a considerar son los siguientes:



- La construcción de vivienda se considere como mínimo en terreno con elevación de 3 msnm y en el caso de utilización de palafitos, que la elevación del terreno mínima sea de 2.5 msnm.
- Orientación de los lotes para facilitar la ventilación natural, en particular durante los meses calurosos.
- Características constructivas que faciliten el asoleamiento en días fríos, pero que también alienten la convivencia familiar.
- Terrenos en dimensiones óptimas y de acuerdo a la zona.
- Vegetación apropiada para la región.

### 9.7 Redes de ciudades

Para aumentar sus ventajas competitivas es oportuno que las ciudades se integren en redes que funcionen eficazmente como sistemas más o menos integrales, fungiendo las ciudades como nodos interconectados física y virtualmente.

**Las Higuierillas y su entorno inmediato y regional.** Si bien las Higuierillas es la localidad de mayor tamaño entre las 11 de su entorno cercano, todas ellas en condiciones de habitabilidad similares, juntas integran una red compacta e inmediata. Este conjunto de localidades depende para casi todas sus actividades, de otras de mayor tamaño, principalmente de la ciudad de Matamoros, así como también de las cabeceras de dos municipios contiguos: Valle Hermoso y San Fernando. Esta primera red se amplía e integra en una red regional mayor con las ciudades de Reynosa-Río Bravo y Monterrey, todas ellas del lado mexicano. En el lado texano, como parte de la región binacional, se integran Brownsville, Isla del Padre, San Benito y Harlingen, por mencionar tan solo las mayores entre las más cercanas y que son abastecedoras de diversos insumos para las actividades económicas actuales del área de estudio. Por su condición portuaria habría que añadir el Distrito de Navegación del Puerto de Brownsville y Puerto Isabel, lugares crecientemente ligados a las actividades de Puerto Matamoros.

### Nivel estratégico

#### 10.1. Estrategia general

La estrategia general considera los siguientes aspectos:

- Señalar usos y destinos urbanos apropiados, tomando en cuenta la calidad de los suelos, vegetación existente y asentamientos humanos, infraestructura vial y equipamiento urbano ya establecidos.
- Definir provisiones para asentamientos urbanos y no-urbanos.
- Propiciar un desarrollo turístico, recreativo y campestre tanto en la ribera de la Laguna Madre como en las costas del Golfo de México.
- Definir las áreas para la instalación de industria formal e informal no contaminante.
- Propiciar y apoyar la protección y preservación del medio ambiente natural del área.

Para cumplir con la estrategia anterior, se han definido y adoptado las políticas que a continuación se describen.

#### 10.2. Políticas.

**10.2.1 Crecimiento.** Las reservas territoriales en la zona de estudio se habrán de destinar al uso habitacional, industrial y recinto portuario, así como a los usos asociados a tales actividades. Se priorizan los usos de habitación, en seguida los espacios abiertos, áreas verdes, zonas para educación salud y demás equipamiento de beneficio social.

**10.2.2 Mejoramiento.** El área de actuación habrá de ser reestructurada en función de:

1. Los asentamientos humanos existentes.
2. Actividades económicas en corredores comerciales.
3. Definición de terrenos industriales, turísticos y pesqueros que fomenten la actividad económica y propicien el bienestar de la población.

Los proyectos de regularización y de vivienda accesible recibirán una atención prioritaria por parte del ITAVU.

La estructuración y jerarquización del sistema vial son imperativas para la consolidación del ordenado desarrollo urbano de la localidad. Sin estas, no es factible organizar los espacios urbanos.

Las redes de infraestructura deberán ser garantizadas en cantidad, calidad y oportunidad.

En la definición de los equipamientos se deberá considerar la ubicación de los propuestos en este documento; equipamientos para atender educación, cultura, salud, bienestar social y espacios abiertos tales como plazas, parques y jardines.

**10.2.3 Conservación.** La protección de suelo, aire y cuerpos de agua, así como de flora y fauna terrestre y marina es prioritaria. Para ello todas las actividades urbanas incluyendo las industriales y portuarias, deberán ser certificadas como limpias y con un buen desempeño ambiental. Las áreas de salvaguarda son obligatorias y deberán ser inscritas y registradas dentro de un programa de protección al capital natural del poblado. La calidad del agua y aire será sujeta a un monitoreo obligatorio y será del conocimiento de la comunidad.

Propiciar el uso de tecnología más eficiente en el manejo de la energía. Se deberá resolver el manejo, tratamiento y disposición final de materiales y residuos tanto orgánicos como peligrosos.

**10.2.4 Ordenamiento.** Gestionar el ordenamiento de la estructura urbana, el equipamiento urbano suficiente en educación, salud, recreación y deporte. Establecer los instrumentos legales en las materias señaladas en el apartado siguiente.

**10.2.5 Políticas de ordenamiento urbano.** Mediante la actualización de este Plan Parcial se sientan las bases para lograr un poblado ejemplar en lo que respecta a proponer las mejores prácticas para preservar el medio natural y alentar y propiciar el desarrollo de diversas actividades económicas a favor de los habitantes del poblado, del municipio de Matamoros y la región noreste del estado.

**10.2.6 Política de predios para la “vivienda digna”.** Sentar las bases y definir las especificaciones de lotes para vivienda y otros usos. Dimensiones y coeficientes de uso ocupación; alturas y restricciones al frente, fondo y laterales de los predios para propiciar la óptima ventilación y el conveniente asoleamiento de lo edificado.

#### 10.2.7 Políticas adoptadas en este Plan

1. Privilegiar el uso de la bicicleta antes que los vehículos automotores para el traslado de los habitantes.
2. Establecer un sistema estructurado de vías para bicicletas y peatones en todo el poblado, tanto en las áreas ya ocupadas, en las áreas de regularización como en las reservas para las futuras etapas del desarrollo habitacional, comercial, industrial, turístico y pesquero.
3. Resolver rutas para el transporte público tanto local como regional. Normar y reglamentar velocidades de traslado, ascenso y descenso de pasajeros, estacionamiento y encierro de vehículos de transporte público de pasajeros, carga y vehículos de alquiler.
4. Establecer, normar y reglamentar los derechos de vía para las líneas troncales de redes de infraestructura que sirven a los habitantes y a las diversas actividades del área de actuación del Plan Parcial. Definir, normar y reglamentar los derechos de vía y las rutas para el transporte de carga.
5. Dosificar y señalar con precisión la reserva de suelo para el siguiente equipamiento: educación, cultura, salud, bienestar social, recreación y deporte y áreas verdes, comercio y abasto, comunicaciones y transportes, servicios urbanos y administración pública. En base al Sistema normativo de equipamiento urbano.
6. Establecer normas y reglamento de usos y destinos del suelo. Describir con precisión los usos y destinos no permitidos o condicionados.

#### 10.3 Estructura urbana

La estructura urbana que se propone consta de seis sectores; y un último componente nombrado como “Sin sector” que agrupa el área urbanizable no programada, la zona de playa y Laguna Madre, incluyendo islas.

#### ESTRUCTURA URBANA PROPUESTA

SECTOR	SUPERFICIE (HA)	%
1	64.6	2.2
2	112.1	3.8
3	132.0	4.5
4	89.8	3.1
5	244.7	8.4
6	462.3	15.8
Sin Sector*	1,812.2	62.1
<b>Total</b>	<b>2,917.7</b>	<b>100.0</b>

#### 10.4 Descripción de la traza urbana

**10.4.1 Ciudad ordenada.** Para obtener claridad y orden en el poblado, se establece una estructura vial fácil de entender por el visitante, y de asimilar, recordar e identificar.

**10.4.2 Estructura vial ordenada.** Para dar cabida a los diferentes medios de transporte de personas y mercancías que van o vienen de los diferentes sectores de la ciudad, la estructura vial se ha diseñado para darles cabida a todos ellos, procurando el menor número de conflictos viales, adoptando secciones de calle y velocidades de traslado que permitan al peatón, al ciclista o al chofer de un vehículo trasladarse con seguridad.

**10.4.3 Prioridades en el uso de la vía pública.** Se privilegian al peatón, ciclista, niño, discapacitado y anciano ante el vehículo automotor, sea particular, de transporte público o de carga.

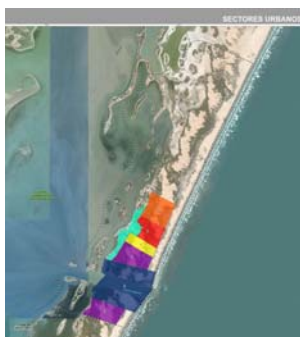
**10.4.4 Velocidad de desplazamiento en la vía pública.** Las velocidades propuestas son bajas en comparación con otras ciudades y dependen de la jerarquía de la calle y del sector o partes del sector por el que se transite, de los usos del suelo y de la carga vehicular esperada derivada de esos usos (ver anexo 14).

**10.5 Descripción de sectores y vialidad**

**10.5.1 Seis grandes sectores.**

En los sectores del 1 al 3 son grandes sectores urbanos a manera de barrios. En ellos se plantea una sana mezcla de usos del suelo. El habitacional como principal, relacionado con usos complementarios que enriquezcan la actividad social y económica de sus habitantes. Usos comerciales y de talleres menores no contaminantes acompañado con equipamiento diverso que proporcione, en la escala del barrio, bienestar a sus habitantes sin tener que salir del mismo.

El sector cuatro corresponde a Las Higuierillas, que es el asentamiento localizado desde antes de 1998, con usos habitacionales de los pescadores, comercio y un incipiente equipamiento. Limita (mayormente) al oriente con la actual carretera de acceso al recinto portuario y bordeando de sur a norte la zigzagueante ribera de la Laguna Madre. Los lotes tienen superficies muy diversas, que oscilan entre los 300 a 2000 m<sup>2</sup>, y están en proceso de regularización a través de ITAVU. La traza urbana es de “plato roto” con calles irregulares de muy diversas secciones, que van de 6 a 15 metros. Sin embargo, esas características urbanas son precisamente las que le confieren su personalidad a Las Higuierillas, un asentamiento originalmente de pescadores, que hoy tiene la posibilidad de expandir su área urbana y diversificar sus actividades económicas a partir de la construcción y operación del recinto portuario conocido como Puerto Matamoros.



En el sector cinco el uso principal es el dedicado a la pequeña, mediana y gran industria formal, relacionada con las instalaciones portuarias.

El sector 6 es el “Recinto Portuario” a cargo de la SCT y la API, trabajando en estrecha colaboración de SEMARNAT y SEDUMA de Gobierno del Estado, para los efectos de la preservación del medio ambiente.

**10.5.2 Derechos de vía y secciones de vialidad**

La vialidad vehicular se clasifica en primaria, secundaria y terciaria. Se define y facilita la vialidad peatonal, sobre todo por las generosas anchuras de banquetas y andadores.

Un capítulo fundamental son los derechos de vía para bicicletas, que han sido cuidadosamente señalados en la vialidad primaria. Se sugieren calles para el uso exclusivo de ciclistas y peatones, así como se defina la vialidad en torno a plazas y centros de barrio, diferenciando carriles para vehículos y para bicicletas, secciones de banquetas, áreas para peatones y vegetación.

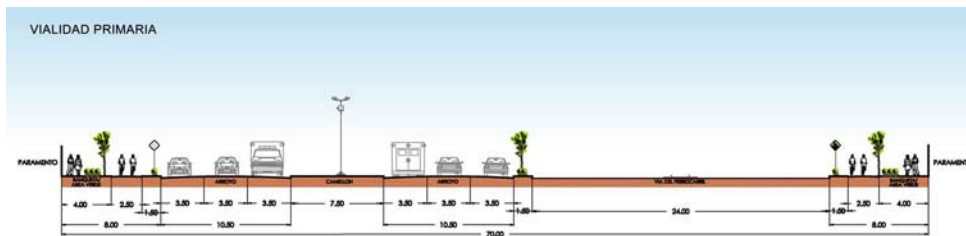
En el sector cuatro, dado el patrón de asentamiento, propiedad de la tierra y secciones irregulares de calles -las hay desde muy estrechas hasta muy generosas-, es muy complicado implementar las secciones de vialidad que se sugieren para el crecimiento urbano del poblado.

La vialidad en los sectores turístico, industrial y portuario se definirá con posterioridad.

**10.5.2.1 Estructura vial**

**Vialidad primaria**

La vialidad primaria estructura a la ciudad de norte-sur. La vialidad primaria propuesta tiene un derecho de 70 metros (la Ley para el desarrollo urbano del estado de Tamaulipas contempla que el derecho mínimo de una vialidad primaria es de 50 metros) y enlazaría al recinto portuario con la carretera que se desprende de la Matamoros-Ciudad Victoria. Esta vialidad conduciría el tráfico al recinto portuario y al poblado.

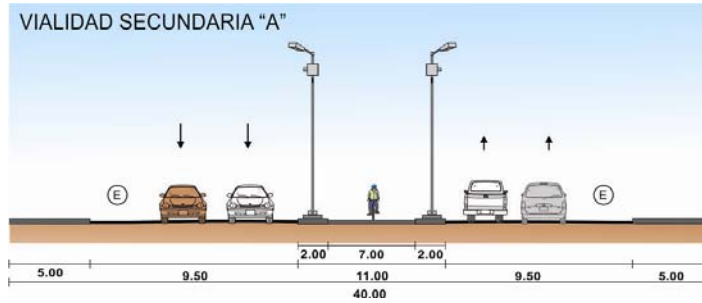


**Vialidad secundaria**

Las vialidades con la categoría de *secundaria* sirven de apoyo a las vialidades primarias. Se proponen tres tipos:

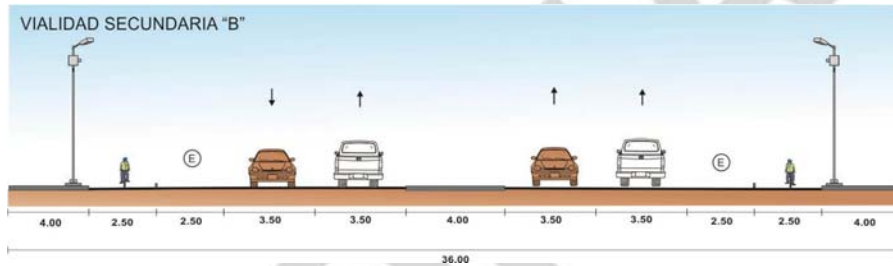
**a) Tipo "A"**

Presenta una sección de 40 metros, con una ciclovía en la parte central. Se restringe el tránsito pesado.



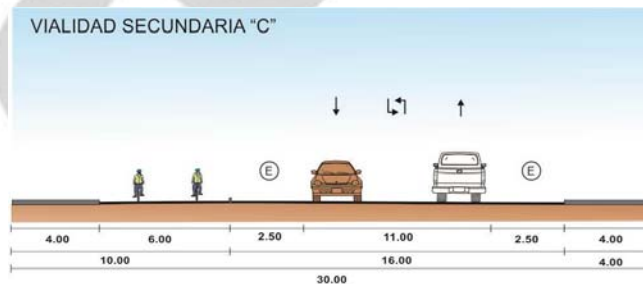
**b) Tipo "B"**

Este tipo de vialidad secundaria provee una mayor comunicación de los centros de barrio con las vialidades secundarias tipo A y las vialidades primarias. Se propone una sección de 36 metros, con carriles exclusivos para ciclistas.



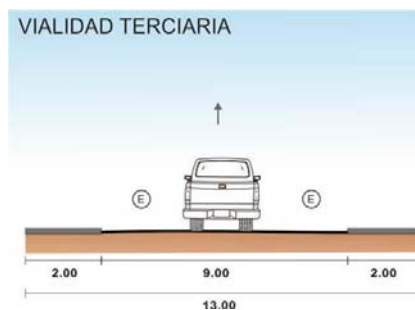
**c) Tipo "C"**

Sólo la vialidad Paseo de la Laguna es de este tipo, tiene una sección de 30 metros con dos carriles de circulación y banquetas de 4 metros.



**Vialidad terciaria**

Es la vía de menor jerarquía en la estructura vial para la circulación vehicular; integra barrios y colonias, su principal función es brindar acceso a los predios habitacionales primordialmente, por lo que opera con volúmenes de tránsito y velocidad bajos.



### 10.6 Zonificación primaria y secundaria

Se actualiza la zonificación de 2,917.67 hectáreas con la finalidad de lograr un óptimo aprovechamiento del mar y lagunas, considerando los usos ya establecidos y las reservas habitacionales, turísticas, industriales, hoteleras, así como, desarrollo acuícolas y elementos potenciales para el crecimiento económico.

Se establecen en forma genérica los usos del suelo permitidos, condicionados y prohibidos, tanto de la descripción de cada sector o zona homogénea, como por tablas diseñadas para cada sector o barrio.

La zonificación consigna también los usos y destinos del suelo previstos para la realización de proyectos estratégicos gubernamentales o privados.

#### 10.6.1 Zonificación primaria

La zonificación primaria fundamenta su estructura en la integración de la vocación del suelo, con el propósito de lograr un máximo aprovechamiento de la zona de actuación. La superficie total se divide en el área urbana actual, el área posible de urbanizar y finalmente el área no urbanizable. El resumen de datos se presenta en el cuadro siguiente:

**ZONIFICACIÓN PRIMARIA**

TIPO	SUPERFICIE (Ha.)	%
Área urbana actual	84.76	2.9
Área urbanizable	1,965.97	67.4
Área no urbanizable	866.94	29.7
<b>TOTAL</b>	<b>2,917.67</b>	<b>100</b>

**Área urbana actual.** Está determinada por las zonas habitacionales del poblado Las Higuerrillas, que el ITAVU escritura para más de 600 familias que ya estaban asentadas previamente. Esta área corresponde a 84.76 hectáreas, equivalente al 2.9% de la superficie total de actuación del Plan Parcial.

**Área urbanizable.** Es el 67.4 % (1,965.97 hectáreas) de la superficie, y donde se desarrollarán las actividades de habitación, comerciales, industriales, portuarias, servicios, pesqueras, de movilidad urbana y convivencia familiar.

**Área no urbanizable.** Corresponde a usos de preservación y conservación ambiental, principalmente en islas de la Laguna Madre y protección a la Playa.



#### 10.6.2 Zonificación secundaria

La zonificación secundaria es acorde con las necesidades de crecimiento para la construcción del puerto Matamoros.

El 70.35% del polígono del Programa Parcial corresponde a usos urbanos, el resto (29.65%) es destinado a usos no urbanizables.

El 15.27% del territorio es para uso habitacional, comercial y de servicios.

Con las densidades del uso habitacional, comercial y servicios se podrían establecer 10,784 viviendas para 38,497 habitantes.

De manera indicativa, se estima de manera preliminar una mezcla de usos de suelo bajo la siguiente distribución:

## ZONIFICACIÓN SECUNDARIA

USOS	SUPERFICIE (Ha.)	%
Habitacional Alta Densidad	54	1.9
Habitacional Media Densidad	59	2.0
Habitacional Baja Densidad	32	1.1
Habitacional Mixto	15	0.5
Centro Urbano	7	0.3
Centro de Barrio	10	0.3
Comercio y Servicios	31	1.1
Equipamiento	21	0.7
Industrial	232	8.0
Áreas Verdes	3	0.1
Turístico Mixto	47	1.6
Vialidad	163	5.6
Recinto Portuario	327	11.2
Desarrollo Pesquero de Pequeñas Embarcaciones	63	2.2
Área Urbanizable No Programada	980	33.6
Área de Amortiguamiento (No urbanizable)	28	1.0
Zonas de Valor Ecológico (No urbanizable)	318	10.9
Playa Zona del Litoral (No urbanizable)	527	18.1
<b>TOTAL</b>	<b>2,918</b>	<b>100</b>



## 10.7 Usos del suelo

## Usos Urbanos

**10.7.1 Habitacional.** El desarrollo habitacional se propone en su primera etapa en aquellas zonas ya ocupadas por los habitantes de Las Higuerrillas desde 1998 y que están en proceso de regularización a través del ITAVU.

Adicionalmente se han considerado para futuros desarrollos habitacionales 235.25 ha.

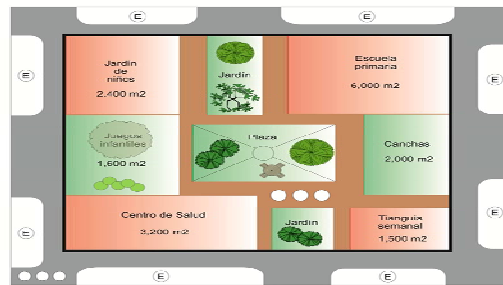
**10.7.2 Centro Urbano.** Corresponde a la zona antigua del poblado Las Higuerrillas, donde está destinado a la concentración de actividades administrativas, tales como la Delegación Municipal y oficinas locales del R. Ayuntamiento de Matamoros. El Centro Urbano se localiza en el sector 4, con una superficie de 7.37 has.

**10.7.3 Centro de Barrio.** En la reserva de crecimiento habitacional, será el lugar que concentra los equipamientos educativos, de salud, áreas verdes y de convivencia familiar como una plaza y canchas deportivas.

**10.7.4 Comercio y servicios.** Actividad económica en beneficio de los habitantes, para ello se deben de consolidar en los corredores urbanos representados con las vialidades primarias y secundarias, así como también se prevé una zona comercial que servirá de apoyo a las necesidades de abastecimiento.

**10.7.5 Equipamiento.** Se diferencia este equipamiento con respecto al que proveerá el centro de barrio, debido a que este último, sólo tiene un radio de influencia al sector al que pertenezca, tal y como se muestra en el cuadro "Equipamiento urbano".

**10.7.6 Industrial.** El desarrollo para la industria se encuentra ubicado contiguo al recinto portuario en la porción sur del área de actuación. Se considera una superficie de 69.15 ha para la primera etapa correspondiente a la reserva del ITAVU y 170.43 ha para etapas posteriores, de las cuales el 74.2% se localizan al sur del recinto portuario, pasando el canal de navegación.



**10.7.7 Áreas verdes.** En el mismo sentido que los equipamientos, son distintas a las que concentran los centros de barrio. Para el caso de los sectores del ITAVU regularizados se dejaron superficies de donación para áreas verdes de acuerdo a lo que establece el artículo 52 de la Ley para el Desarrollo urbano del Estado de Tamaulipas; política administrativa que habrá de seguirse para áreas de crecimiento, donde las áreas verdes se localizarán en los centros de barrio.

**10.7.8 Turístico Mixto.** El desarrollo turístico se ubica principalmente al oriente del acceso principal al área de actuación, colindante con la playa. La aptitud natural es propicia para actividades turísticas en donde podrán ubicarse instalaciones diversas, bajo la consideración de turismo de bajo impacto ambiental, contemplando ecotecnologías.

**10.7.9 Vialidad.** La estructura vial es determinante en el correcto desarrollo de cualquier asentamiento humano. En este caso habrán de interactuar vehículos de transporte pesado de movimiento de mercancías que originará el Recinto Portuario, así como el transporte local –público y privado-. El tipo de transporte en bicicleta es una modalidad de movimiento de personas que se considera en el Plan Parcial; de ahí el énfasis en las ciclovías.

**10.7.10 Recinto portuario.** Mediante acuerdo conjunto entre las Secretarías de Comunicaciones y Transportes, Medio Ambiente y Recursos Naturales y Pesca, publicado en el DOF del 14 de octubre de 1998, se delimitó y determinó el recinto portuario correspondiente al puerto de El Mezquital hoy puerto Matamoros Tam., con una superficie de 496-67-63.62 ha, integrada por 339-31-20.22 ha de terrenos de dominio público de la federación y 157-36-43.4 ha de agua de mar territorial, conforme al plano oficial RPMEZ-98-01-A, del 14 de mayo de 1998, que aprobaron las dependencias arriba mencionadas, denominado “Delimitación y determinación del recinto portuario de El Mezquital, Tam.” El recinto portuario tiene una superficie de 327.32 has, está localizado en los dos costados del canal de navegación que sirve de conexión entre la Laguna Madre y el Golfo de México.

Está a cargo de la Administración Portuaria Integral (API) y se consideran áreas para oficinas, terminales de usos múltiples, terminales de graneles, vialidades, áreas comunes, área de proveeduría y una superficie de reserva industrial. Es importante mencionar que los usos al interior están a cargo de la API y deben de estar sujeto al Programa Maestro de Desarrollo del Recinto Portuario.

**10.7.11 Desarrollo pesquero de pequeñas embarcaciones.** La zona de arribo de las embarcaciones menores para la pesca comercial en la Laguna Madre cuenta con una superficie de 12.97 ha y para un futuro crecimiento se prevé una reserva de 49.88 ha.

**10.7.12 Área Urbanizable No Programada.** Una vez calculada y definida la superficie requerida para dar cabida a 38 mil habitantes y haber seleccionado la reserva para la industria formal y el recinto portuario, sólo se están incorporando en su primera etapa una superficie de 1,437 has, dejando el 30% (614.91 has) de la superficie considerada para usos urbanos como un Área Urbanizable de carácter No Programada.

Esta área se localiza al norte; para su desarrollo se observarán las compatibilidades de uso del suelo. Los usos considerados serán relacionados a Habitacional, Equipamiento, Turístico, Industrial, Comercial y de Servicios.

#### Usos No Urbanizables

**10.7.13 Área de Amortiguamiento.** Área que sirve de protección y permite una mayor compatibilidad de usos. Será primordialmente como barrera verde con vegetación nativa, donde se podrán hacer senderos para su uso público con restricción de construcción.

En área de aplicación del Plan Parcial, existen una área de amortiguamiento, localizada al sur; colinda con el área industrial cercana al Recinto Portuario y servirá de protección de algún tipo de contingencia entre dicha zona industrial y la habitacional cercana.

**10.7.14 Zonas de Valor Ecológico.** Es la zona específicamente de las islas en la Laguna Madre, donde su uso será destinado a la protección y preservación ecológica de la biodiversidad, con la finalidad de proteger la riqueza



biológica de flora y fauna en una superficie de 318.32 ha, aun cuando la preservación del medio debe lograrse en las 2,917 ha.

**10.7.15 Playa Zona del Litoral.** Corresponde a la franja de la Zona Federal Marítimo-Terrestre (ZOFEMAT) del Golfo de México. En el presente Plan Parcial se amplía la norma establecida en el Reglamento para el Uso y Aprovechamiento del Mar Territorial, Vías Navegables, Playas, Zona Federal Marítimo-Terrestre y Terrenos ganados al Mar de 20 metros a partir de la marea más alta (cota pleamar) a 400 metros en promedio; con lo cual se tiene una superficie de protección de la playa de 526.73 has.

#### 11. Etapas de crecimiento

El Plan Parcial cuenta con una planeación producto de la vocación del suelo. El proceso de crecimiento en el área de actuación del Plan Parcial se ha definido en etapas que quedan señaladas y en cada una de ellas los usos y destinos pertinentes.

El desarrollo de las etapas de crecimiento sigue el criterio básico de los sectores, así que su apertura a la urbanización está en función de la saturación de la etapa anterior.

#### 12. Instrumentación

##### 12.1 Aprobación por el H. Cabildo.

12.1.1 Registro del Plan parcial de desarrollo.

##### 12.2 Reglamento de usos y destinos del suelo.

En proceso de elaboración.

#### RESTRICCIONES EN LOS PREDIOS.

Sectores 1 a 3

- Los lotes no son susceptibles de ser subdivididos, aunque sí fusionados
  - **Habitación alta densidad (HAD):** Lotes de 15m por 20m: Al frente, 6.00 m para estacionamiento y/o jardín; colindancia posterior, 3.00 m; colindancias laterales, 2.00m. El área construida en planta no será mayor del 60% del área total del predio.
  - **Habitación media densidad (HMD):** Lotes de 15m por 30m: Al frente, 8.00 m para estacionamiento y/o jardín; colindancia posterior, 4.00 m; colindancias laterales, 2.00m. El área construida en planta no será mayor del 60% del área total del predio.
  - **Habitación Baja densidad (HBD):** Lotes de 20m por 35m: Al frente, 8.00 m para estacionamiento y/o jardín; colindancia posterior, 7.00m; colindancias laterales, 3.00 m. El área construida en planta no será mayor del 40% del área total del predio.
  - **Lotes comerciales y talleres no contaminantes** en toda calle en que estén permitidos tales usos del suelo. El área construida en planta no será mayor del 60% del área total del predio, siempre y cuando quede resuelto el estacionamiento vehicular a razón de un cajón de 3 m x 7 m por cada 30 m<sup>2</sup> construidos.
  - **Lotes para todo tipo de equipamiento público o privado fuera de los “núcleos de barrio”.** El área construida en planta no será mayor del 40% del área total del predio, siempre y cuando quede resuelto el estacionamiento vehicular a razón de un cajón de 3 m x 7 m por cada 30 m<sup>2</sup> construidos.
- 12.2.4 Coeficientes de ocupación, utilización y absorción del suelo (COS, CUS y CAS).

#### COEFICIENTES DE OCUPACIÓN, UTILIZACIÓN Y ABSORCIÓN DEL SUELO (COS, CUS y CAS)

USO	LOTE PROMEDIO	COS	CUS	CAS	NIVELES
Habitacional Alta Densidad	300	0.6	1.2	0.2	2
Habitacional Media Densidad	450	0.6	1.2	0.2	2
Habitacional Baja Densidad	700	0.4	0.4	0.4	1
Habitacional Mixto	300	0.6	1.2	0.15	2
Comercio y servicios	250	0.6	1.2	0.1	2
Turístico Mixto	1000	0.6	1.2	0.5	2

Se podrá solicitar autorización ante la autoridad correspondiente para exceder los metros de altura de la construcción indicados en el cuadro de “Coeficientes de ocupación, utilización y absorción de suelo”, siempre y cuando no exceda el 3% (tres por ciento) de la superficie del predio ni 5 m de altura en los siguientes casos:

- a) Torres, miradores, campanarios, espacios similares.
- b) Para instalaciones de los edificios, como cubo de elevadores, subestaciones, instalación para captar energía solar, siempre que estén cubiertas o protegidas para no alterar la imagen urbana.
- c) Palapas o toldos para los usuarios de casas, hoteles o comercios.



### 12.3 Normas de usos y destinos del suelo

12.3.1 Es competencia del municipio, de la "Delegación Municipal" y de la junta de vecinos, vigilar que se registre, respete y conserve el destino de los predios para equipamiento urbano, según este Plan Parcial y otros documentos que de él se deriven.

12.3.2 El uso de suelo a que podrán dedicar los predios del poblado serán los señalados en el Plan Parcial, usos predominantes y complementarios.

12.3.3 El uso de suelo y las restricciones del mismo deberán quedar anotados en el texto de los contratos de compra venta o arrendamiento de cada predio, así como en el texto de la escritura de propiedad.

12.3.4 Todos los predios están sujetos a las restricciones de construcción indicadas en este Plan Parcial. Se señala el porcentaje de ocupación máximo de predio, así como las restricciones de construcción a cada predio: al frente, fondo y en los linderos; queda señalada la altura máxima de las edificaciones.

12.3.5 Las ampliaciones de los edificios deberán respetar obligatoriamente tanto el uso o destino del suelo autorizado, así como todas las restricciones señaladas en este reglamento, en los contratos de compra-venta o arrendamiento originales y /o en la escritura de cada predio.

12.4 Normas para discapacitados. Vialidades y áreas públicas. Se propone adoptar en este plan las "Normas para la Accesibilidad de los Discapacitados. IMSS, 2000" (ver anexo 11).

12.5 Velocidades para vehículos automotores. Para procurar una ciudad en el cual se viva "seguro" y el peatón sea "primero", con privilegio sobre el vehículo automotor; considerando que una de las razones que propician los accidentes de tránsito son las altas velocidades de camiones y automóviles y con objeto de abatir en lo posible estos infortunados y en ocasiones lamentables e irreparables sucesos, se regula la velocidad en todas las calles, según se anota a continuación.

- Vialidad primaria: 40 km/h.
- Vialidad secundaria y accesos a los barrios: 20 km/h.
- Vialidad terciaria: 15 km/h.

12.6 Estacionamiento de vehículos. Estacionamiento óptimo en edificios y espacios públicos y privados. Cada vivienda, comercio, taller, industria, instalaciones para el turismo, la recreación y el deporte, escuelas, centros de atención a la salud, edificios de culto y todos los demás edificios o espacios abiertos de equipamiento urbano, deben resolver dentro de su terreno el estacionamiento demandado por los propietarios, prestadores del servicio, usuarios y visitantes de cada uno de ellos.

- Estacionamiento en todos los centros de barrio. En las calles que circundan cada "centro de barrio" queda prevista una franja de 7m de ancho, contigua a la banqueta periférica, para alojar el espacio para el estacionamiento temporal de los usuarios del equipamiento contenido en cada uno de ellos.
- Estacionamiento para vehículos de alquiler. En la franja para estacionamiento arriba mencionada, quedan definidos cajones para vehículos de alquiler.
- Estacionamiento para vehículos de personas discapacitadas. En la misma franja para estacionamiento mencionada, quedan definidos cajones para vehículos para discapacitados.
- Estacionamiento para el transporte público. En todas las calles por las cuales circule el transporte público, deberán quedar previstas las "bahías" para el estacionamiento momentáneo de toda modalidad de transporte.

12.7 Imagen urbana en zonas ya ocupadas y en zonas de reserva.

Definir la ubicación y en lo posible construir los "hitos" de cada "barrio". Siembra de árboles de determinadas especies según jerarquía de vialidad, y sectores de la ciudad, para ayudar al usuario de la misma a ubicarse en ella.

12.8 Secciones de vialidad. Definir secciones de vialidad peatonal, vehicular y para bicicletas, según se presenta en esquemas anteriores.

12.9 De las obligaciones de propietarios, arrendatarios, poseedores o usufructuarios de predios.

1. Responsabilizarse por los frentes de sus predios, solares o lotes. Propietarios, arrendatarios o usufructuarios de predios o edificaciones, así como arquitectos, ingenieros, diseñadores y constructores, se obligan a la conservación de los árboles plantados en la vía pública y prados que correspondan a los frentes de sus predios, así como las demás plantas de ornato, pavimentos y jardines de sus respectivas banquetas.

2. Acatar lo señalado en el Plan. Propietarios, arrendatarios o usufructuarios de predios o edificaciones, así como arquitectos, ingenieros, diseñadores y constructores, deberán sujetarse estrictamente a lo indicado en las leyes y reglamentos con jurisdicción sobre la área definida en este Plan Parcial.

3. Predios limpios. Deberán mantener su predio, solar o lote libre de maleza o escombro. En caso de incumplimiento de esta disposición, el ayuntamiento podrán realizar la limpieza del predio con cargo al responsable y recuperar lo invertido a través de vías legales procedentes.

4. Normatividad en materia ambiental. En todo deberán cumplir con las disposiciones del Plan Parcial y con la normatividad en materia ambiental, asegurándose de no contaminar suelo, aire o cuerpos de agua.

12.10 Los “Barrios de Puerto Matamoros” (Ver plano de Zonificación Secundaria).

12.10.1 Los seis sectores. En los tres primeros sectores predomina el uso habitacional. El quinto está señalado para la edificación de industrias pequeñas, medianas y grandes. Una porción del sector industrial está al sur del sector seis o “Recinto Portuario”.

12.10.2 Mezcla de usos del suelo. Se propicia la sana mezcla de usos urbanos en cada sector, con objeto de facilitar la vida de los habitantes, propiciando que contiguo a su vivienda tengan acceso a las actividades de cada día, como son educación, áreas recreativas y deportivas, salud y fuentes de trabajo. De esta suerte se alienta la permanencia de usuarios durante muchas horas del día en el centro del barrio. Falta considerar ubicación de los templos para los diversos cultos religiosos.

12.10.3 Los Barrios. Por tales razones, en cada sector queda establecido un “centro de barrio” con el suficiente y oportuno equipamiento urbano que permite a la mayoría, atender sus necesidades primarias de todos los días, sin tener que salir del barrio en que radican. En la periferia del mismo queda previsto el espacio para el estacionamiento de vehículos de los usuarios de cada uso urbano.

## ANEXOS

### Glosario de términos

Para los efectos de este Plan se entiende por:

**ÁREA URBANA:** Es la superficie de terreno determinada por los planes aplicables que cuenta, entre otros, con traza urbana conformada por vías públicas o privadas y dos o más de los servicios de agua potable, drenaje sanitario y electricidad conectados a redes públicas.

**ASENTAMIENTO HUMANO:** Es el conjunto de personas que forman un conglomerado establecido en una área físicamente localizada, considerándose dentro de la misma los elementos naturales y las obras materiales que lo componen.

**ASENTAMIENTO HUMANO IRREGULAR:** Es el conglomerado de personas, elementos naturales y obras materiales, establecidas en un área físicamente localizable, que al constituirse no cumplieron con lo ordenado por las leyes y normas aplicables en su tiempo (última reforma POE No. 69 del 5-Jun-2008).

**CENTRO URBANO:** Es el territorio que de acuerdo a sus características de ubicación, hace posible el establecimiento de usos y destinos previstos en los planes municipales.

**CENTRO URBANO TRADICIONAL:** Es el sector de una ciudad en donde se ubica el espacio histórico o de importancia comunitaria, tanto en tejido urbano como en monumentos, así como la concentración y centralización de actividades públicas, administrativas, políticas y comerciales.

**CONSERVACIÓN AMBIENTAL:** Es la permanencia de los elementos de la naturaleza, lograda mediante la planeación ambiental del desarrollo, a fin de asegurar para las generaciones presentes y futuras, un ambiente propicio y los recursos naturales que permitan satisfacer sus necesidades (última reforma POE No. 69 del 5-Jun-2008).

**COS.- COEFICIENTE DE OCUPACIÓN DEL SUELO:** Es el máximo porcentaje construible de desplante en o sobre la rasante natural de la propiedad (última reforma POE No. 139 del 22-Nov-2011).

**CUS.- COEFICIENTE DE UTILIZACIÓN DEL SUELO:** Es la máxima superficie total de construcción con relación a la superficie total de un predio o propiedad. Se refiere a la construcción techada, cerrada, abierta incluyendo terrazas y pasillos, o bien al volumen total de construcción, medidas en metros cúbicos (última reforma POE No. 139 del 22-Nov-2011).

**CRECIMIENTO URBANO:** Es la expansión física y demográfica de un área que implique la ocupación o transformación de suelo rústico o suburbano en urbano, o un aumento en la densidad de población de los asentamientos ya establecidos.

**DESARROLLO SUSTENTABLE:** Es la capacidad de hacer que el desarrollo ocurra satisfaciendo las necesidades actuales, sin perjudicar la posibilidad de las generaciones futuras de satisfacer las suyas.

**DESARROLLO URBANO:** Es el proceso de planeación y ejecución de acciones de administración, ordenación, conservación, mejoramiento y crecimiento para los asentamientos humanos.

**DESTINOS:** Son los fines públicos específicos a que se dedican obligatoriamente, o está previsto dedicar, determinadas áreas y edificaciones.

**EQUIPAMIENTO URBANO:** Es el conjunto de inmuebles, instalaciones, construcciones y mobiliario utilizado o previsto para prestar a la población servicios educativos, de salud, asistenciales, culturales, recreativos, de comunicaciones y transportes, entre otros.

**ESTRUCTURA VIAL:** Es el conjunto de vías públicas y privadas, destinadas a permitir a través de ellas el desplazamiento de personas, bienes y servicios, así como para alojar las redes de infraestructura. Se organiza en jerarquías en función de su uso, características geométricas y aforo vehicular, con una dosificación establecida para cada una de ellas. Todos los elementos que integran la estructura vial quedan sujetos a las disposiciones contenidas en este Plan y en su reglamento.

**FRACCIONAMIENTO INDUSTRIAL:** Es la porción de superficie territorial destinada al alojamiento de actividades predominantemente industriales.

**FRACCIONAMIENTO IRREGULAR:** Es la porción de superficie territorial, fraccionada sin contar con las autorizaciones que prevén las leyes correspondientes (última reforma POE No. 69 del 5-Jun-2008).

**IMAGEN URBANA:** Es el marco visual que se conforma por el conjunto de elementos naturales y artificiales, las edificaciones, instalaciones y todas las actividades sociales y culturales manifiestos en el territorio de las ciudades o asentamientos y su entorno (última reforma POE No. 139 del 22-Nov-2011).

**REDES DE INFRAESTRUCTURA:** Son las obras, vialidades e instalaciones para el suministro general de agua, alcantarillado, energía eléctrica, alumbrado público, telefonía, y otros afines.

**ORDENAMIENTO TERRITORIAL:** Es el conjunto de acciones concertadas emprendidas por el Estado y el municipio para orientar la transformación, ocupación y utilización del suelo.

**PATRIMONIO CULTURAL:** Es la manifestación del quehacer humano que tenga, por su valor y significado relevancia arqueológica, histórica, artística, etnológica, antropológica, tradicional, científica, intelectual o vernácula.

**PATRIMONIO NATURAL:** Es el espacio que por sus características forma parte de un ecosistema.

**RESERVAS TERRITORIALES:** Son las áreas o predios que serán utilizadas para el cumplimiento de programas oficiales de suelo para construcción o autoconstrucción de vivienda, equipamientos públicos y otros propósitos análogos.

**SERVICIOS URBANOS:** Son las actividades de carácter público para satisfacer necesidades colectivas de los asentamientos humanos, sea que los preste directamente la autoridad o se concesione su prestación a particulares.

**REGULARIZACION DE LA TENENCIA DE LA TIERRA:** Es el conjunto de acciones con un fin social justificado realizadas por los organismos públicos federales, estatales o municipales competentes, encaminadas a brindar seguridad jurídica en la tenencia de la tierra (última reforma POE No. 69 del 5-Jun-2008).

**USOS:** Son los fines particulares a los que se sujetan los predios.

**ZONIFICACIÓN:** Es la determinación de las áreas en que se divide el territorio para fines del ordenamiento territorial y del desarrollo urbano, que pueden ser:

**a).- Primaria:** La que determina los aprovechamientos, usos, destinos y reservas genéricos, o utilización general del suelo en las distintas zonas del área objeto de ordenamiento y regulación; y

**b).- Secundaria:** La que determina los aprovechamientos específicos o utilización particular del suelo, el Coeficiente de Ocupación del Suelo, Coeficiente de Utilización del Suelo, volumetría y restricciones de colindancia, en las distintas zonas del área objeto de ordenamiento y regulación, acompañadas de sus respectivas normas de control de la densidad de construcción.

(Última reforma POE No. 139 del 22-Nov-2011.)

**VÍA PÚBLICA:** Es todo inmueble del dominio público y utilización común que por disposición de la ley o por razón del servicio se destine al libre tránsito; o bien que de hecho está ya afecto a utilización pública en forma habitual. El espacio que integra la vía pública es inalienable, intransmisible, inembargable e imprescriptible.

**ZONA INTERMEDIA DE SALVAGUARDA:** Espacio territorial comprendido entre el área en la cual se realizan las actividades altamente inseguras o riesgosas, con objeto de amortiguar las eventuales consecuencias para la población de la presencia de una contingencia o emergencia derivada de dichas actividades.

### **ANEXO 1. Estrategia Nacional de Cambio Climático (ENCC)**

La visión de largo plazo de la Estrategia Nacional de Cambio Climático dada a conocer el año 2013, plantea que el país crecerá de manera sostenible y promoverá el manejo sustentable y equitativo de sus recursos naturales, así como el uso de energías limpias y renovables que permitan un desarrollo con bajas emisiones de gases y compuestos de efecto invernadero.

Para alcanzar esta visión y con base en la ruta 10-20-40 años, la estrategia nacional de cambio climático define los pilares de la política nacional de cambio climático, los ejes estratégicos en materia de adaptación que nos dirigen hacia un país resiliente (capacidad de adaptación a los cambios) y los de mitigación que nos conducen hacia un desarrollo bajo en emisiones de gases de efecto invernadero.

Entre los principios rectores de la política nacional de cambio climática en primer lugar se menciona la "sustentabilidad en el aprovechamiento o uso de los ecosistemas y recursos naturales".

Entre las líneas de acción se anotan las siguientes:

**P1.6** Consolidar el marco institucional de cambio climático mediante arreglos intersectoriales y transversales en los tres niveles de gobierno y los sectores de la sociedad.

**P1.7** Considerar en el diseño de todas las políticas de cambio climático los aspectos de género, etnia, discapacidad, desigualdad, estado de salud e inequidad en el acceso de servicios públicos.

**P1.8** Implementar acciones de mitigación y adaptación intersectoriales mediante la coordinación y concurrencia entre dependencias y de estas con las entidades públicas y privadas.

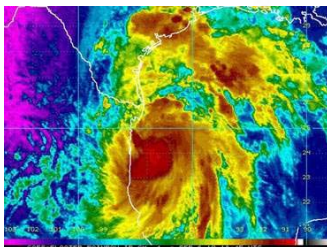
**P1.9** Garantizar la inclusión de criterios de adaptación y mitigación al cambio climático en los instrumentos de política como la evaluación de impacto ambiental y los ordenamientos generales, estatales y municipales del territorio; ordenamiento ecológicos y marinos; ordenamientos turísticos del territorio y en programas de desarrollo urbano.

**P1.10** Alinear la planeación y las políticas de desarrollo urbano, suelo, edificaciones sustentables, vivienda, energía, transporte, movilidad, áreas verdes, costas, gestión integral de residuos y agua para reducir la huella de carbono de los centros de población.

**P1.17** Promover la evaluación de impacto ambiental de programas y proyectos sectoriales.

**ANEXO 2. Huracanes en la región**

Las perturbaciones hidrometeorológicas típicas estimadas para el Golfo de México son aproximadamente 18: 9 tormentas tropicales, 5 huracanes de categorías 1-2 y 4 de categorías 3,4 y 5. No todos impactarán la región de actuación del Plan Parcial.



Algunos huracanes que han incidido en la región de Las Higuierillas son los siguientes:

FECHA	NOMBRE
Julio de 1967	Behula
Septiembre de 1977	Anita
Agosto de 1980	Allen
Septiembre de 1988	Gilberto
Julio de 2005	Emily
Julio de 2008	Dolly
Julio de 2010	Alex

Cuando se presentan estos fenómenos meteorológicos, las autoridades civiles y militares determinan las siguiente medidas, entre otras:



- **Desalojo del área en caso de desastre.** La población de la localidad Las Higuierillas y las aledañas a ella, es desalojada en cada ocasión en que el impacto de una tormenta tropical y de un huracán es confirmado. Toda la población es trasladada a la ciudad de Matamoros para su salvaguarda.
- **Evacuar a los residentes.** La vía de evacuación es la carretera que comunica este poblado con la ciudad de Matamoros. Se encuentra en proceso de ampliación y modernización y debe estar preparado para cuando se presentan tales eventos.
- **Aplicar el Plan DN- III- 3- E.** Este plan establecido a nivel nacional se pone en marcha con tiempo suficiente para desalojar a los habitantes de posibles zonas afectadas en el caso de huracanes. En años recientes, para alojar a las personas evacuadas de Las Higuierillas, se han implementado albergues en la Ciudad de Matamoros.

La Secretaría de la Defensa Nacional, por conducto del personal militar ubicado en las diferentes partes del país, procede a aplicar el Plan DN-III-E, en coordinación con las autoridades civiles, ya sea en forma preventiva (evacuando personas) o auxiliando a la población civil cuando los efectos del fenómeno hidrometeorológico ya han causado daños.

**ANEXO 3. PLAN D N- III-E**

Este plan se establece al surgir una emergencia en alguna parte del país. Es cuando el personal militar, organiza y establece:



**Albergues Militares:** proporcionan alojamiento, comida y actividades de entretenimiento a la población civil afectada.



**Centros de Acopio:** por medio de los cuales se recepciona, organiza y distribuyen los víveres recibidos para beneficio de los damnificados.



**Puente aéreo:** conformado por aeronaves de ala fija y a la rotativa, pertenecientes a la Fuerza Aérea Mexicana, y por medio de las cuales se organizara el traslado de personal, víveres y material al área afectada. De igual forma se aprovecha para la evacuación de personas.



**Células de Servicio Médico y Odontológico:** Conformado por personal de Médicos, Odontólogos, Enfermeras y personal especialista, los cuales imparten consultas a la población que las requiere.



**Cocinas Comunitarias:** conformadas por plataformas con equipos de cocina; con capacidad para elaborar y distribuir higiénicamente los alimentos en corto tiempo.



**Células de búsqueda, salvamento y rescate:** encargadas de evacuar a la población civil de aquellas áreas afectadas o de difícil acceso, a los diferentes albergues o a las casas de familiares o amigos que se encuentran en áreas seguras.



**Células de Limpieza:** encargadas de evacuar de las calles y avenidas, la basura generada por el paso del fenómeno.



**Células de Saneamiento:** encargadas de evacuar de las calles y avenidas, los desechos orgánicos generados por el paso del fenómeno, realizando además actividades de fumigación.



**Células de Ingenieros:** encargadas de las actividades de restablecimiento de las vías de comunicación y remoción de escombros.

**Células de Seguridad:** encargadas de proporcionar seguridad en las zonas evacuadas, con el fin de garantizar la tranquilidad de la población que ha dejado sus domicilios, asimismo proporcionan seguridad a instalaciones importantes, tales como bancos, centros comerciales, museos, etc.





**Coordinación con Autoridades civiles:** asimismo, el personal militar participa con las Autoridades Civiles, en las diferentes Juntas de Coordinación que se llevan a cabo con el propósito de coordinar las actividades de auxilio a la población civil o para definir las responsabilidades respecto al manejo de Albergues, Centros de Acopio y Actividades de Seguridad.

**ANEXO 4. Fauna.**

Las principales especies terrestres de la zona se presentan a continuación.

**Reptiles:** Tortuga texana (*Gopherus berlandieri*), Lagartija de las dunas (*Holbrookia propingua*), Lagartija cola manchada (*Cnemidophorus gularis*)



**Mamíferos:** Armadillo (*Dasypus novemcinctus*), Liebre (*Lepus c. merriami*), Tuza texana (*Geomys personatus*), Coyote (*Canis latrans*).



**Aves acuáticas:** Pelicano blanco (*Pelecanus erythrorhynchos*), Pelicano café (*Pelecanus occidentalis*), Tildo listado (*Charadrius semipalmatus*), Gaviota (*Larus argentatus*), Gaviota (*Larus atricilla*), Golondrina marina (*Sterna nivalis*), Golondrina marina (*Sterna forsteri*).



**Aves terrestres:** Cuervo (*Corvus cryp leucus*), Tordo de pantano (*Agelaius phoeniceus*), Cardenal (*Richmondea cardinalis*).



Las especies de aves que dominan en el litoral están representadas por las siguientes:

**Aves acuáticas:** (patos y afines): Pato golondrino (*Anas acuta*), Pato de cabeza roja (*Aythya americana*), Pato chalcuán (*Anas americana*), Pato pinto (*Anas strepera*), Pato alas verdes (*Anas corolinensis*), Pato alas cafés (*Anas cyanoptera*), Pato cucharón (*Anas clypeata*), Pato boludo (*Bucephala clangula*), Gallareta (*Fulica americana*), Garza blanca (*Casmerodius albus*), Garcita blanca (*Bulbucus ibis*).



**Las especies de laguna son moluscos:** Ostión (*crassostrea virgínea*), Caracol (*neritira virgínea*), Caracol (*oiestona varians*), Caracol (*bullia striata*), Caracol (*anachis semiplicata*).



**Entre las especies de mar abierto:** Anchoa (*anchoa mitehilli*), Bagre (*arius pelis*), Trucha (*cynoseien yrenarius*), Lisa (*hugil cephalus*).



**Crustáceos: cangrejos, camarones y jaibas:** Cangrejo violinista (*uca rapax*), Camarón café (*penacus aztecus*), Camarón blanco (*penacus setiferus*), Camarón rosado (*penacus duorgrum*), Jaiba azul (*callinectes sapidus*).



**ANEXO 5. Flora**

Las especies dominantes en el área se presentan a continuación.

La **vegetación halófila** en general en un par de estratos:

En el superior, arbustivo, se presentan: saladillos (*barrichia frutescens*), *suaeda spp.*, *Salicornia sp.*, *batis maritima*, calderota (*maytenus phylantoides*), tasajillo (*opuntialeptocaulis*) y mezquite (*Prosopis sp.*).



En el estrato inferior se encuentran pastos como el zacate lagunero (*Dsitichlis spicata*), el zacate burro (*Monantochlea littoralis*), y *atriplex matamorensis*. Asi mismo, en este estrato se presentan *Prosopis reptans*, o huzachillo y *barrichia frutescens*, *acacia rigidula*, *castela texana*, *Prosopis glandulosa* (mezquite).





Existen pastizales de guinea (*panicum maximum*), buffel (*cenchrus ciliare*), pangola (*digitaria decumbens*) y rhodes (*chloris gayana*) son los más comunes. Los elementos que acompañan a estos pastos son: en terrenos salinos, los mezquites (*Prosopis spp*) y otras *plantas como Borrichia frutescens*, saladillos y pastosas resistentes a las sales como *Monanthochloe littoralis*, *distichlis spicata* y *spartina spp*.



## ANEXO 6. PROGRAMA MAESTRO DE DESARROLLO PORTUARIO (PMDP).

En el PMDP se consideran los siguientes aspectos:

1. Los usos, destinos y modos de operación previstos para las diferentes zonas del puerto, así como la justificación de los mismos.
2. Las medidas y previsiones necesarias para garantizar una eficiente explotación de los espacios portuarios, su desarrollo futuro y su conexión con los diferentes modos de transporte.
3. Los programas de construcción, expansión y modernización de la infraestructura portuaria.
4. Los servicios y las áreas en los que se admita a los prestadores que satisfagan los requisitos que establezcan los reglamentos y reglas de operación respectivos.
5. Los compromisos de mantenimiento, productividad y aprovechamiento de los bienes que se le concesionan.

El PMDP tiene por objeto llevar a cabo un proceso de planificación y gestión permanente para definir, implantar, evaluar y verificar políticas públicas y programas para el desarrollo del puerto, dentro del Programa de Gran Visión y Desarrollo Litoral (PRODELI), cuya planeación abarca 25 años y cuyo objetivo es "maximizar la aportación de valor del Sistema Portuario Nacional a las cadenas productivas regionales y locales para coadyuvar al desarrollo económico y social".

### Misión

Trabajar en forma coordinada y estrecha con los sectores productivos en la elaboración de estrategias que permitan desarrollar la infraestructura portuaria y acciones encaminadas a ofrecer una alternativa de operación segura y competitiva para el transporte marítimo en el noreste del país.

### Visión

Integrarse al Sistema Portuario Nacional como un puerto en operación eficiente y competitivo, que contribuya al desarrollo económico regional mediante su inserción en las cadenas de transporte asociadas con la ejecución de negocios y proyectos en los sectores comercial (minera, agropecuaria y carga general), turístico (turismo náutico) y pesquero (flota pesquera de altura del golfo), que demuestren su rentabilidad financiera y sustentabilidad ambiental, dándole al puerto una vocación comercial, turística y pesquera respectivamente.

### Marinas Turísticas

En 1995, el Gobierno del Estado contrató con un despacho español de consultoría internacional, el "Estudio de Factibilidad del Turismo Náutico en Tamaulipas", para conocer la posibilidad de establecer marinas en nuestras costas. Las conclusiones de este estudio son contundentes en el sentido de que la previsión de visitantes para ese año sería de 13,350 embarcaciones y 61,400 usuarios, provenientes del Este de Estados Unidos, que acudirían a nuestras costas **si existieran instalaciones adecuadas** para recibirlos.

En el estudio se destaca que en el contexto mundial, el Golfo de México aparece como una región para embarcaciones de recreo con más potencial que el Mediterráneo, en la que Tamaulipas ocupa un sitio estratégico para iniciar la explotación del turismo náutico. Asimismo se menciona que a esa fecha (1995) se tenía un atraso en el desarrollo de esta actividad de 35 años respecto de otros países. Según la demanda proyectada, para 2005 deberían estar en operación 24 marinas en las costas de Tamaulipas, de las cuales la primera debe ubicarse precisamente en El Mezquital, por ser éste el primer peldaño de la escalera náutica.

El citado estudio ubica el emplazamiento de la primera marina en "Rincón del Toro", situado en el Norte de la Laguna Madre, próximo a la entrada de El Mezquital, a 80 kilómetros de la ciudad de Matamoros y 46 millas (85 km) por mar de Texas y por lo tanto de fácil acceso incluso para las pequeñas embarcaciones (8/10 metros de eslora) existentes en esta zona de los Estados Unidos que necesitan menos de un día de navegación.

Por su emplazamiento y extraordinarias características naturales de la zona podría suponer un enorme éxito inmediato de explotación. Se prevé una marina con capacidad de 300/500 embarcaciones para lo cual tendrán que realizarse inversiones complementarias, pero cuyo requerimiento de calado es de 4 metros en el canal principal y 1.5 metros mínimo en las dársenas.

Las reservas territoriales y la planeación urbana para este desarrollo turístico están previstas en el presente Plan Parcial de Desarrollo, aprobado mediante Acuerdo Gubernamental publicado en el Periódico Oficial del Estado el 17 de octubre de 1998. Actualmente, la Secretaría de Turismo del Gobierno del Estado realiza estudios para definir con mayor precisión el emplazamiento definitivo y otras características de la marina, pero independientemente de su ubicación, la realización de este proyecto será posible en la medida que el puerto cuente con la infraestructura básica que garanticen las condiciones de navegación para recibir las embarcaciones de recreo. Ello por supuesto, representa también ingresos que beneficiarán al puerto.

#### **Muelles para embarcaciones pesqueras.**

La pesca de altura en el Golfo de México, abarcando la zona de influencia del antiguo puerto El Mezquital, es una actividad tradicional que ha demandado en el pasado de instalaciones portuarias para la atención principalmente de embarcaciones camaroneras. Las embarcaciones que operaban en el Golfo de México, inscritas para pesca de altura en el Registro Nacional de Pesca al 31 de diciembre de 2003 fueron:

#### **EMBARCACIONES EN EL GOLFO DE MÉXICO**

TIPO	SOCIAL	PÚBLICO	PRIVADO	TOTAL
Camaroneras	7	1	307	315
Atunerías	0	0	2	2
Escameras	0	0	10	317
<b>Total</b>	<b>7</b>	<b>1</b>	<b>319</b>	<b>327</b>

Esta realidad ha cambiado drásticamente en los últimos años como consecuencia de dos circunstancias: el sobreesfuerzo al que se han sometido los recursos pesqueros y la reducción de las áreas de captura en el Golfo de México, según se describe con más detalle a continuación.

Es indudable que por su importancia comercial, la explotación de las distintas especies de camarón en el Golfo de México ha sometido a un considerable esfuerzo a este recurso pesquero, que deriva actualmente en una complicada problemática relacionada con su adecuada conservación y aprovechamiento.

Esta situación se documenta en diversos estudios presentados en el "IV Foro Regional de Camarón del Golfo de México y Mar Caribe", celebrado del 26 al 28 de febrero de 2003, del cual destaca la siguiente conclusión general:

"En las últimas dos décadas, la captura de camarón en la Sonda de Campeche ha descendido notoriamente, mientras que la pesquería de camarón café de la zona noreste del Golfo de México presenta señales que requieren de una inmediata atención para conservar niveles aceptables de captura y mantener la viabilidad de la pesquería a largo plazo."

#### **El desarrollo costero en el Estado**

El litoral Tamaulipeco con 420 kilómetros de longitud es abundante en recursos naturales y sus distintas regiones se caracterizan por su aptitud para realizar importantes actividades industriales, comerciales, turísticas y pesqueras.

Con el objeto de aprovechar el gran potencial del litoral para detonar el desarrollo económico y social de las regiones costeras, el Gobierno de Tamaulipas cuenta con el Programa Rector de Desarrollo Costero (PRORED), el cual se integra a su vez por un conjunto de proyectos estratégicos.

#### **ANEXO 7. DRAGADO DE MANTENIMIENTO EN EL PUERTO.**

De acuerdo a sus antecedentes y situación actual, El Mezquital forma parte de una región con potencial de desarrollo comercial, industrial, turístico y pesquero.

#### **Potencial de desarrollo**

##### **Vocación comercial**

El puerto de El Mezquital se encuentra situado estratégicamente respecto de los flujos terrestres de comercio internacional de México con Estados Unidos de América. Tomando en cuenta que, del total de importaciones y exportaciones entre estos países, aproximadamente el 30% cruza por Tamaulipas y que los volúmenes de comercio exterior continúan incrementándose desde las década de los 80's, se considera como muy probable la existencia de mercancías susceptibles de ser manejadas por El Mezquital.

Entre las expectativas de carga con destino a Estados Unidos, están las calizas de los bancos ubicados en el municipio de Cruillas. Actualmente se extraen 200,000 toneladas mensuales o 2.4 millones de toneladas por año que pueden manejarse por el Mezquital. De acuerdo con el potencial de los bancos, la explotación de este volumen puede mantenerse al menos por 20 años.

Los centros de consumo de la producción de granos agrícolas de Tamaulipas se encuentran en Monterrey, la Laguna, San Luis Potosí y el Bajío (se utilizan para alimentos balanceados), existe el antecedente del movimiento de sorgo en tráfico de cabotaje del puerto de Altamira hacia la península de Yucatán. Asimismo también se importa grano de Estados Unidos por vía marítima, por lo que estos productos representan carga potencial para el puerto.

Desde el punto de vista comercial, la zona de influencia o hinterland del puerto podría abarcar la parte norte de Tamaulipas, Nuevo León, Coahuila, San Luis Potosí y Aguascalientes. Consecuentemente, las cargas con origen y destino en ciudades como Monterrey, N.L., y otras importantes de estos estados, representan también un mercado potencial para el puerto.

#### **Vocación industrial**

Existen importantes antecedentes sobre las actividades industriales que pueden realizarse en este puerto, tal como la empresa AMFELS DE TAMAULIPAS MÉXICO, S.A. DE C.V. que se estableció en 1997, en el Recinto Portuario y por algunos años se dedicó al ensamble de plataformas marinas y fabricación de partes, componentes y bases para dichas estructuras, las cuales eran transportadas por vía marítima al Puerto de Brownsville, Texas, para terminar su construcción y entrega a sus clientes dedicados a la explotación de petróleo.

Considerando esta experiencia, la oportunidad de desarrollo industrial para el puerto podría ser el establecimiento de empresas de Monterrey, N. L., que exportan su producción por vía marítima, las cuales se dedican a fabricar, ensamblar o reparar productos voluminosos y pesados con dificultades para transportarse por vía terrestre, como tanques de almacenamiento, calderas y estructuras metálicas para plataformas petroleras; también el armado y reparación de maquinaria agrícola y para la construcción (bulldozer, tractores y otros).

#### **Vocación turística**

Ya se ha dejado asentado en párrafos anteriores, de acuerdo al “Estudio de Factibilidad del Turismo Náutico en Tamaulipas”, existe un gran potencial de la costa tamaulipeca para el desarrollo de actividades turísticas, donde las marinas podrían jugar un papel muy relevante.

#### **Vocación pesquera**

La integración geográfica del puerto y la Laguna Madre, tiene un sentido importante si recordamos que en una época las comunicaciones naturales entre esta laguna costera (la más grande del país) y el mar quedaron cerradas y por evaporación del agua la Laguna Madre prácticamente quedó seca, afectando seriamente el equilibrio ecológico y las comunidades de esta vasta región.

Fue durante la administración del presidente Luis Echeverría Álvarez que se realizó la primera comunicación artificial entre la laguna y mar: se construyeron dos escolleras y se dragó el canal de comunicación. Con esta acción no se ha vuelto a secar la Laguna Madre. Aunque a la fecha existen 6 “bocas” o conexiones estabilizadas entre la Laguna Madre y el mar, sigue vigente la vocación que dio origen a este puerto con relación a la preservación de este cuerpo de agua y a la actividad pesquera de la que se sostienen los poblados de Las Higuierillas y El Mezquital, por mencionar dos poblados.

#### **Desarrollo por etapas del Puerto El Mezquital.**

Como ya se comentó, las bases para aprovechar el potencial del puerto y sus zonas de desarrollo, se encuentran en el ordenamiento territorial del Plan Parcial de Desarrollo. Con la meta de aprovechar dicho potencial, será necesario también realizar numerosas inversiones que no se pueden hacer en el corto plazo. Por lo anterior, y tomando como referencia el objetivo principal, que consiste en poner al puerto en operación, se propone la solución de asignar exclusivamente los recursos necesarios para aquellas obras que hagan posible operar al puerto EN UNA PRIMERA ETAPA, de modo que éste empiece a generar sus propios ingresos.

**Obras:** Dragado de mantenimiento de la bocana, canal de navegación y dársenas, de acuerdo al proyecto de ingeniería formulado para tal efecto.

**Beneficios socioeconómicos:** Algunos de los beneficios que se esperan obtener, ya sea directamente o que el proyecto genere su posibilidad a través de sub-proyectos complementarios son:

- Ahorros en el sistema de transporte de mercancías por reducción de fletes terrestres, en su área de influencia, tanto en tráfico de altura como de cabotaje; contribuyendo con ello a incrementar la competitividad de los productos mexicanos. Flujos de ingresos para lograr la autosuficiencia financiera, así como la generación de empleos directos en la administración y operación del puerto.
- Contratación de mano de obra directa en cada una de las terminales portuarias e industrias que se establezcan. Así como mano indirecta en las empresas proveedoras de bienes y servicios a las industrias, terminales portuarias y elementos de la cadena de transporte.
- Se crearán las condiciones para un desarrollo industrial y comercial con la adjudicación de cesiones parciales de derechos a empresas que establecerán terminales y/o industrias.
- Se crearán las condiciones iniciales para un desarrollo turístico, con la ejecución del proyecto “Escalera Náutica”, cuya factibilidad ha sido corroborada mediante el “Estudio de Factibilidad del Turismo Náutico en el Estado de Tamaulipas”. Este espacio es insuficiente para mencionar los beneficios sociales, industriales y turísticos que generaría la actividad náutica en nuestro estado. Según las estadísticas de la Costa del Sol, cada embarcación equivale en gastos directos a 50 turistas. Cada puesto de atraque puede generar anualmente \$ 110,000 dólares por concepto de pago de muelles, mantenimiento a las embarcaciones, comida, compras diversas, etc.; y \$ 250,000 dólares por concepto de compra de propiedades inmobiliarias, negocios, etc.

- El puerto servirá de apoyo a la actividad pesquera que resuelve muchos problemas sociales, tanto en la Laguna Madre como en el Golfo de México.
- La operación del puerto y el establecimiento de industrias en su zona de desarrollo generarán la demanda de bienes y servicios, con lo que se generará el efecto multiplicador en la economía de la región, existiendo la posibilidad de construir entre otras instalaciones una planta eléctrica con energía eólica y una planta de tratamiento de aguas.
- La mayoría de las actividades comercial, industrial y turística que se realizarán en el puerto están relacionadas con las exportaciones y la captación de divisas, que representan un beneficio directo en la economía.

#### **ANEXO 8. VISIÓN 2025: MATAMOROS- VALLE HERMOSO- LAGUNA MADRE. 2002**

El siguiente reporte busca presentar los resultados obtenidos en el proyecto *Visión Regional 2025: Matamoros/Valle Hermoso/Laguna Madre* el cual tuvo como finalidad definir la visión para esta región hacia el año 2025 de manera que los esfuerzos conjuntos de sociedad y gobierno se vean encaminados hacia su logro y se logre realmente el establecer un plan de crecimiento.

El proyecto nació por la iniciativa líderes locales, preocupados por el futuro regional quienes vieron la indispensable necesidad por definir el futuro de esta región y definieron que la mejor manera de hacerlo era un estudio de Visión a largo plazo; con esto en mente buscaron los fondos para la realización del mismo y decidieron apoyarse en el Centro de Estudios Estratégicos del Tecnológico de Monterrey para que ayudara en la facilitación del proceso del proyecto. Finalmente se concretó el proyecto en el documento "REGIÓN ESTRATÉGICA INTERNACIONAL CON DESARROLLO INTEGRAL Y ALTA CALIDAD DE VIDA EN ARMONÍA CON EL MEDIO AMBIENTE". Entre las líneas estratégicas de este ejercicio de 2002, para nuestro propósito se anotan las tres siguientes:

#### **Conservación y manejo de Recursos Naturales**

**MISIÓN DE LA LÍNEA ESTRATÉGICA:** Conservar y mejorar el manejo de nuestros Recursos Naturales, a través de coordinar acciones y recursos entre las diferentes actividades competentes y la sociedad, tal como: identificar, cuantificar y medir el grado de deterioro en el que se encuentran, educar a la comunidad regional en este aspecto, difundiendo y aplicando los programas y normatividad que en esta materia existen.

#### **Desarrollo integral industrial**

**MISIÓN DE LA LÍNEA ESTRATÉGICA:** Hacer de la industria un instrumento para mejorar la calidad de vida de la comunidad actual y futura, definiendo, promoviendo y aplicando programas continuos de apoyo para la creación, fortalecimiento e integración de micro, pequeña, mediana y gran empresa de manera que sean éstas, estratégicas para el desarrollo integral de la región.

#### **Desarrollo integral turístico**

**MISIÓN DE LA LÍNEA ESTRATÉGICA:** Convertir al sector turismo en un sector prioritario y esencial para el desarrollo integral de la región, conjuntando y coordinando los diferentes grupos afines a este sector para así proyectar un plan estratégico afín a nuestro entorno y posición geográfica, con calidad y excelencia en la prestación del servicio.

#### **Anexo 9 Plan Estratégico del Municipio de Matamoros**

Una visión a largo plazo. *Municipio de Matamoros, Iniciativa de Ciudades Sostenibles del Gobierno de Canadá. IMPLAN de Matamoros. DPRR Canadá. 2004.*

#### **Consideraciones clave**

Este estudio se fundamenta en cuatro documentos, a saber:

- Plan Nacional de Desarrollo 2001-2006, Plan Estatal de Desarrollo 1999-2004
- Plan Municipal de Desarrollo 2002-2004, y
- Visión Regional 2025: Matamoros-Valle Hermoso- Laguna Madre. 2002.

A través de las acciones propuestas para los próximos 20-50 años, se debería contribuir a mejorar dos ejes de desarrollo:

- Reducir la vulnerabilidad de la región del noreste del estado.
- Fortalecer la competitividad de la región, consolidando su aparato productivo para estar en condiciones de insertarse en la economía nacional e internacional, incentivando las actividades económicas establecidas y potenciales como pesca, comercio, turismo, industria y transporte.

Conocer de las fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas y los retos de Matamoros. Plantea 4 áreas de acción y sus correspondientes programas.

- El Plan Parcial de Desarrollo del Puerto El Mezquital (Puerto Matamoros), que sigue los lineamientos establecidos en el Plan Estatal de Desarrollo de Tamaulipas, donde tiene como uno de sus objetivos el fortalecer la infraestructura para el desarrollo económico de las regiones, con criterios de competitividad, logística y valor estratégico, que otorgue dinamismo a las actividades de los sectores productivos.

- El Programa Estratégico para el Desarrollo Urbano Sustentable de Tamaulipas determina como proyecto estratégico en el apartado de “acondicionamiento y modernización de la infraestructura y equipamientos” en el subapartado de “adecuación de la infraestructura de servicios logísticos multimodales”, lo siguiente: “Modernización y ampliación del puerto El Mezquital con la realización de acciones acordes con el plan parcial vigente”. (Dadas las adecuaciones, queda el recinto portuario y el desarrollo urbano de Las Higuierillas).

#### Anexo 10. Cuadros diversos

##### TEMPERATURA MEDIA ANUAL

MES	2011	PROMEDIO 1960-2011	MÁS FRÍO 1983	MÁS CALUROSO 2000
ENERO	15.1	14.6	7.4	17.6
FEBRERO	16.9	16.6	9.3	20.7
MARZO	22.8	20.5	12.5	23.4
ABRIL	26.9	24	15	17.6
MAYO	27.6	27.3	20.2	24.6
JUNIO	29.7	28.7	25.2	28.2
JULIO	29.8	29	22	28.3
AGOSTO	31.1	29.4	21	30.5
SEPTIEMBRE	29.8	27.5	20.8	35.4
OCTUBRE	25.1	23.8	16.8	28.8
NOVIEMBRE	20.9	19.7	13.5	24.5
DICIEMBRE	10.7	16.4	8	19.4

FUENTE: INEGI. Anuario estadístico de Tamaulipas, 2011.

##### PRECIPITACIÓN TOTAL MENSUAL (mm)

MES	2011	1960-2011	MES MÁS LLUVIOSO
ENERO	88.2	26.5	8
FEBRERO	4.5	20.3	36.5
MARZO	0	19.4	6.5
ABRIL	0	29.8	73.5
MAYO	5.5	56.1	33.5
JUNIO	144.3	97.6	401.5
JULIO	24.5	72.7	134.5
AGOSTO	13	81.6	11.5
SEPTIEMBRE	10	147.3	256.5
OCTUBRE	19.4	78.4	42
NOVIEMBRE	20.1	28.1	9.5
DICIEMBRE	64.7	27	126.2

FUENTE: INEGI. Anuario estadístico de Tamaulipas, 2011.

#### Alineamiento con el PND 2013-2018

El Plan Nacional de Desarrollo 2013–2018, establece 5 ejes de desarrollo, en el Cuarto Eje, México Próspero se determina en el objetivo 4.9:

“Contar con una infraestructura de transporte que se refleje en menores costos para realizar la actividad económica”;

Y en la estrategia 4.9.1, se asienta:

“Modernizar, ampliar y conservar la infraestructura de los diferentes modos de transporte, así como mejorar su conectividad bajo criterios estratégicos y de eficiencia”.

En la línea de acción para el Sector marítimo–portuario se establece:

“Fomentar el desarrollo de puertos marítimos estratégicos de clase internacional, que potencien la ubicación geográfica privilegiada de México, impulsen las exportaciones, el comercio internacional y el mercado interno”.

Se destacan estas estrategias y líneas de acción por estar particularmente relacionados con el Puerto Matamoros y el desarrollo urbano de Las Higuierillas. En el siguiente cuadro se relacionan objetivos, estrategias y líneas de acción del Plan Nacional de Desarrollo.

PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 2013 - 2018						
PAG		META	OBJETIVO	ESTRATEGIA	LINEAS DE ACCION	
117		México incluyente	2.2	2.2.4	3	
118			2.3	2.3.4	7	
119			2.5	2.5.1	3,5,7	
120				2.5.2	1,2,7,8,9	
120					1	2
121					1	3
121				ENFOQUE TRANSVERSAL	2	2
123		México con educación de calidad	3.1	3.1.2	1.2	
126			3.3	3.3.2	3	
127			3.4	3.4.1	2	
			ENFOQUE TRANSVERSAL			
134		México próspero	4.4	4.4.1	1,3,6,7	
				4.4.2	1	
135				4.4.2	3,4,7	
				4.4.3	1.8	
				4.4.4	10	
137				4.6	4.6.1	6
139				4.8	4.8.1	
140				4.9	4.9.1	1,3,4,11,16,18,22
141				4.11	4.10.1	1
142						2
142					4.10.4	2
144				ENFOQUE TRANSVERSAL	1	9
147			México con responsabilidad global	5.1	5.1.1	2

Fuente: P.N.D.2013-2018. VI. Objetivos, Estrategias y Lineas de Acción. Págs. 103 -155

ESTRATEGIA NACIONAL DE CAMBIO CLIMATICO					
PAG.			PRINCIPIOS RECTORES DE CAMBO CLIMÁTICO		LINEAS DE ACCIÓN
16	2.3.2	ACCIONES CLIMÁTICAS ARTICULADAS			1,2,3,4,5
19-31	5.2	PILARES DE POLÍTICA CLIMÁTICA			
26				P1	1,10, 17, 18
		EJES ESTRATÉGICOS			
37	6.2	REDUCIR LA VULNERABILIDAD Y AUMENTAR LA RESILENCIA DEL SEC. SOCIAL		A1	5, 6, 9,10
38	6.2	REDUCIR LA VULNERABILIDAD Y AUMENTAR LA RESILENCIA DE LA INFRA.		A2	4, 5, 11
39	6.2	MANTENER LOS SERVICIOS AMBIENTAES DE LOS ECOSISTEMAS		A3	1, 2, 5, 6, 11, 15
48	7.4	TRANCISIÓN HACIA FUENTES DE ENERGÍA LIMPIA		M1	14
49	7.4	ESQUEMAS DE EFICIENCIA Y CONSUMO RESPONSABLE		M2	1
50	7.4	TRANSITAR A CIUDADES SUSTENTABLES		M3	1, 2, 3, 6, 7, 8
52				M5	M5.7,M5.13

Fuente: Estrategia Nacional de Cambio Climático. Junio 2013.

## ALINEAMIENTO CON EL P.E.D. 2011-2016

7	2	3	4	5
PÁG.	TAMAULIPAS	OBJETIVO	ESTRATEGIA	LÍNEA DE ACCIÓN
24	SEGURO	5	5.1	5.1.1
27		6	6.4	6.4.1
32		8	8.3	
38		11	11.3	11.3.4
42		12	12.5	12.5.2
61	HUMANO	3	3.3	
76		8	8.5	8.5.4
79		9	9.5	
81		10	10.2	10.2.1, 10.2.2
81		11	11.1	11.1.5
82			11.2	11.2.1, 11.2.2, 11.2.3
84		12	12.1	
85			12.2	
85		13	13.1	13.1.3
90		14	14.1	14.1.3
94		16	16.1	16.1.3
95			16.2	16.2.5
96			16.3	16.3.4
105	COMPETITIVO	1	1.1	
110		3	3.1, 3.2, 3.3	
112		4	4.1, 4.2	
114		5	5.1	
116		6	6.1, 6.2	
117			6.3	
118			6.4	
119		7	7.1, 7.2	
121		8		
125		9	9.5	
127		10	10.1	
129		11	11.1	
130		12	12.1	
131			12.3	
140	SUSTENTABLE	1	1.1	1.1.2, 1.1.3
141		2	2.1	2.1.1, 2.1.2, 2.1.3, 2.1.4
142			2.2	
142			2.3	
143		3	3.1, 3.2	
146		5	5.1	
147			5.2	
148		6	6.1	
149		7	7.1, 7.2	
151		8	8.1	
153		9	9.1	
154			9.2	
156		10	10.1	
157			10.2	
158		11	11.1	
160		12	12.1, 12.2	
164		14	14.1	
165		15	15.1, 15.2, 15.3	
167		16	16.1	

**Bibliografía**

- Graizbord, Boris y Javier Bello Pineda. Diagnóstico actual de la zona costera del Golfo de México.  
Gobierno del Estado de Tamaulipas. Programa de Gran Visión de Desarrollo Litoral (PRODELI).  
Gobierno del Estado de Tamaulipas - Secretaría General de Gobierno [2010]. Atlas de Riesgos del Estado de Tamaulipas. Protección Civil.  
IMSS [2000]. Normas para la Accesibilidad de los Discapacitados.  
INE - Gobierno del Estado de Tamaulipas – Gobierno de Matamoros [1995]. Diagnóstico Ambiental y Plan de Acción de H. Matamoros, Tamaulipas. Programa ambiental de la frontera norte. Fortalecimiento a la gestión ambiental.  
INEGI. Síntesis Geográfica del Estado de Tamaulipas. Anexo Cartográfico.  
Nueva Carta de Atenas. Congreso de Urbanistas Europeos.  
Plan Estratégico del Municipio de Matamoros. Una visión de largo plazo. Iniciativa de ciudades sostenibles-Canadá y otros. Octubre 2004.  
S.C.T. Programa Rector del Desarrollo Costero (PRORED).  
S.C.T. Programa Maestro de Desarrollo Portuario (PMDP).  
SEDESOL [1994]. Sistema Normativo de Equipamiento Urbano.

**Segundo.-** Remítase el presente dictamen, así como el documento que contiene el Plan Parcial de Desarrollo Urbano de "La Higuerrillas" al Ejecutivo Estatal, para su publicación en el Periódico Oficial.-----

-----H. MATAMOROS, TAM., A 27 DE AGOSTO DE 2015-----

-----ATENTAMENTE-----

LIC. JOSÉ HUGO RODRÍGUEZ GUTIÉRREZ 13º REGIDOR PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE PLANEACIÓN DEL DESARROLLO MUNICIPAL Y VOCAL DE LA COMISIÓN DE ASENTAMIENTOS HUMANOS.- Rúbrica.-----

ING. RAMIRO GONZÁLEZ GARZA 1º REGIDOR SECRETARIO DE LA COMISIÓN DE PLANEACIÓN DEL DESARROLLO MUNICIPAL, VOCAL DE LA COMISIÓN DE ASENTAMIENTOS HUMANOS Y VOCAL DE LA COMISIÓN DE PUERTO DE MATAMOROS.- Rúbrica.-----

C.P. PRISCILLA HAYDEÉ LAGUNAS CUÉLLAR 8ª REGIDORA VOCAL DE LA COMISIÓN DE PLANEACIÓN DEL DESARROLLO MUNICIPAL.- Rúbrica.-----

ING. JOSÉ GUADALUPE AGUIRRE PALOMO 14º REGIDOR VOCAL DE LA COMISIÓN DE PLANEACIÓN DEL DESARROLLO MUNICIPAL. Rúbrica.-----

C. MA. DEL CARMEN VIELMA ALEJANDRO 15ª REGIDORA VOCAL DE LA COMISIÓN DE PLANEACIÓN DEL DESARROLLO MUNICIPAL. Rúbrica.-----

ING. ABELARDO RUÍZ GARCÍA 2º SÍNDICO PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE ASENTAMIENTOS HUMANOS.- Rúbrica.-----

LIC. EDUARDO GARCÍA AVENDAÑO 16º REGIDOR SECRETARIO DE LA COMISIÓN DE ASENTAMIENTOS HUMANOS.- Rúbrica.-----

ING. LUIS OROZCO SONTTOYA 18º REGIDOR PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE MEDIO AMBIENTE Y VOCAL DE LA COMISIÓN DE ASENTAMIENTOS HUMANOS.- Rúbrica.-----

C.P. MARIO ALBERTO CORTEZ GOZÁLEZ 9º REGIDOR SECRETARIO DE LA COMISIÓN DE MEDIO AMBIENTE Y PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE PUERTO DE MATAMOROS.- Rúbrica.-----

C. JOSÉ ARGELIO NEVAREZ PÉREZ 21º REGIDOR VOCAL DE LA COMISIÓN DE MEDIO AMBIENTE.- Rúbrica.-----

ING. HUGO CÉSAR GARCÍA GONZÁLEZ 5º REGIDOR VOCAL DE LA COMISIÓN DE MEDIO AMBIENTE.- Rúbrica.-----

LIC. MIGUEL TREVIÑO CEDILLO 4º REGIDOR VOCAL DE LA COMISIÓN DE MEDIO AMBIENTE Y SECRETARIO DE LA COMISIÓN DE PUERTO DE MATAMOROS.- Rúbrica.-----

DR. LEOPOLDO SÁNCHEZ TORRES 6º REGIDOR VOCAL DE LA COMISIÓN DE PUERTO DE MATAMOROS.- Rúbrica.-----

PROFRA. MARÍA ELENA GONZÁLEZ BENAVIDES 20ª REGIDORA VOCAL DE LA COMISIÓN DE PUERTO DE MATAMOROS.- Rúbrica.-----