

DIAGNÓSTICO

PROGRAMA

P055

Conducción de la política urbana y de medio ambiente.

K171

Programa de inversión en infraestructura para el
Desarrollo Sostenible.

2016
26

Índice

1. Antecedentes.	5
2. Identificación, definición y descripción del problema o necesidad.	9
2.1 Definición del problema o necesidad.	9
2.2 Causas y efectos del Problema o necesidad.	9
2.3 Estado actual del problema o necesidad.	33
2.4 Evolución del problema o necesidad.	36
2.5 Experiencias de atención.	38
3. Cobertura.	42
3.1 Identificación y caracterización de la población o área de enfoque de referencia.	43
3.2 Identificación y caracterización de la población o área de enfoque potencial.	43
3.3 Identificación y caracterización de la población o área de enfoque objetivo.	43
3.3.1 Criterios de focalización.	44
3.4 Cuantificación de la población o área de enfoque objetivo.	44
3.5 Metas de Cobertura.	44
3.6 Frecuencia de actualización de la población potencial y objetivo.	44
4. Análisis causa-efecto.	46
4.1 Árbol de problemas.	46
4.2 Árbol de objetivos.	47
5. Análisis de alternativas.	48
6. Análisis de los involucrados.	50
7. Objetivos	52
7.1 Determinación de los objetivos del programa.	52
7.2 Objetivo General.	52
7.3 Objetivos específicos.	52
7.2 Aportación del programa a objetivos de planeación superior.	53
7.2.1 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS)	53
7.2.2 Plan Nacional de Desarrollo (PND)	57
7.2.3 Plan Estatal de Desarrollo (PED)	64
7.2.4 Programas Sectoriales, Institucionales, Regionales y Especiales derivados del PED.	72
7.2.5 Misión y Visión.	77
7.2.6 Normatividad Aplicable al Programa presupuestario.	77
8. Diseño del programa propuesto o con cambios sustanciales.	79
8.1 Modalidad del programa.	79
8.2 Diseño del programa.	79
8.3 Previsiones para la integración y sistematización del padrón de beneficiarios o registros administrativos.	80

8.4 Matriz de Indicadores para Resultados.	81
9. Acciones Relevantes y Principales Logros del Programa Presupuestario.	89
10. Procesos	90
11. Perspectiva de Género, juventudes, niñas, niños y adolescentes, y población en situación de vulnerabilidad	90
12. Análisis de similitudes o complementariedades.	91
13. Presupuesto.	94
14. Actualización del Diagnóstico	96
15. Referencias.	95

Índice de Tablas e Ilustraciones.

Tabla 1 <i>Cálculo del crecimiento del suelo edificado en relación con el crecimiento poblacional</i>	12
Tabla 2 <i>Tasa de crecimiento por periodos: Porcentual y media anual</i>	12
Tabla 3 <i>Tasa de crecimiento anual Tamaulipas</i>	16
Tabla 4 <i>Descripción del problema por afectaciones diferenciadas en determinados grupos poblacionales.</i>	36
Tabla 5. <i>Población o área de enfoque potencial.</i>	43
Tabla 6. <i>Cuantificación de la población o área de enfoque objetivo.</i>	44
Tabla 7. <i>Metas de Cobertura.</i>	44
Tabla 8. <i>Conversión de Medios a Alternativas.</i>	48
Tabla 9. <i>Criterios para la selección de alternativas</i>	49
Tabla 10. <i>Matriz de Alternativas</i>	49
Tabla 11. <i>Selección de alternativas.</i>	50
Tabla 12. <i>Matriz de Actores.</i>	52
Tabla 13. <i>Alineación con los Objetivos de Desarrollo Sostenible.</i>	53
Tabla 14. <i>Alineación con el Plan Nacional de Desarrollo.</i>	57
Tabla 15. <i>Alineación con el Plan Estatal de Desarrollo (PED).</i>	64
Tabla 16. <i>Alineación con el Programa Sectorial.</i>	72
Tabla 17. <i>Modalidad y Ramo del Pp.</i>	79
Tabla 18. <i>Unidades Responsables (UR) del programa.</i>	80
Tabla 19. <i>Matriz de Indicadores para Resultados (MIR).</i>	85
Tabla 20. <i>Estimación de metas del programa para los indicadores definidos en la MIR.</i>	88
Tabla 21. <i>Análisis de similitudes o complementariedades.</i>	91
Tabla 22. <i>Presupuesto estimado por capítulo del Gasto para operar el ejercicio fiscal actual.</i>	94
Tabla 23. <i>Presupuesto por capítulo del gasto al cierre del ejercicio fiscal inmediato anterior.</i>	94
Tabla 24. <i>Fuente u origen de los recursos del ejercicio fiscal inmediato anterior.</i>	95
Tabla 25. <i>Presupuesto Histórico por Momentos contables.</i>	95

Ilustración 1 <i>Densidad de la población en México</i>	5
Ilustración 2 <i>Microrregiones de México</i>	13
Ilustración 3 <i>Crecimiento acumulado absoluto, relativo y respecto a 1975, tasas de crecimiento por región</i>	14
Ilustración 4 <i>Crecimiento acumulado absoluto, relativo y respecto a 1975, tasas de crecimiento por región</i>	15
Ilustración 5 <i>Total nacional de vehículos de motor registrados en circulación</i>	18
Ilustración 6 <i>Total en Tamaulipas de vehículos de motor registrados en Circulación</i>	19
Ilustración 7. <i>Población que asiste a la escuela según modo de traslado y tiempo</i>	20
Ilustración 8. <i>Población que se traslada a su lugar de trabajo según modo de traslado y tiempo</i>	21
Ilustración 9 <i>Tiempo de traslado al lugar de estudio en Tamaulipas</i>	22
Ilustración 10 <i>Medio de traslado al lugar de estudio</i>	23
Ilustración 11. <i>Distribución de la población que asiste a la escuela según el medio de traslado y tiempo para llegar al lugar de estudio.</i>	24
Ilustración 12 <i>Tiempo de traslado al lugar de trabajo en Tamaulipas</i>	25
Ilustración 13 <i>Medio de traslado al lugar de trabajo</i>	25
Ilustración 14 <i>Distribución de la población que asiste al trabajo según el medio de traslado y tiempo para llegar.</i>	26
Ilustración 15 <i>Degradación de suelos</i>	29
Ilustración 16 <i>Economía y deterioro ambiental</i>	31
Ilustración 17 <i>Desarticulación sectorial en México</i>	34
Ilustración 18. <i>Cobertura y poblaciones.</i>	42
Ilustración 19. <i>Mapa de Involucrados.</i>	51
Ilustración 20. <i>Presupuesto por capítulos del Gasto</i>	95
Ilustración 21. <i>Presupuesto histórico ejercido en los últimos 5 años.</i>	96

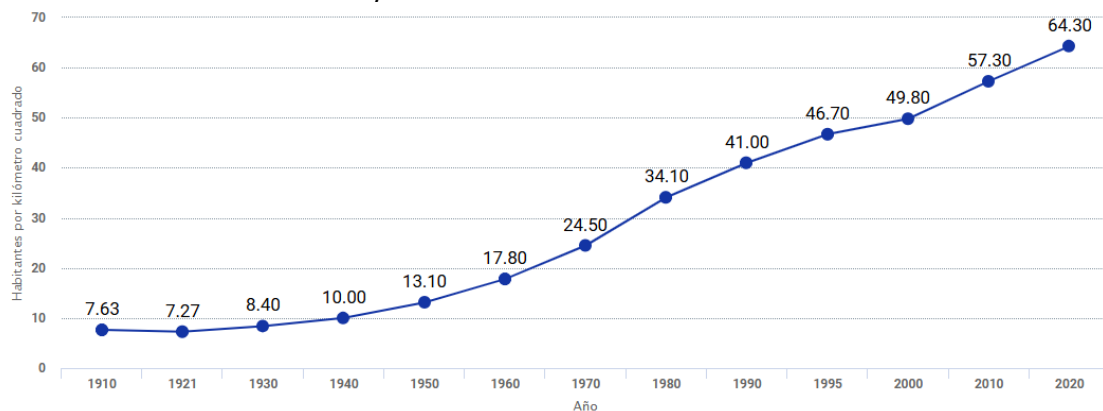
1. Antecedentes.

Después de la devastación de la Segunda Guerra Mundial, los gobiernos y las sociedades se enfocaron en la recuperación de sus economías como una forma de mejorar su calidad de vida. De esta manera, se impulsó un mayor nivel de consumo a través de más empleo que generará bienestar. Estas necesidades cada vez más demandantes de las sociedades de la posguerra propiciaron un modelo de desarrollo basado en un mayor requerimiento energético, de producción de bienes y con ello de una expansión industrial, con consecuencias medioambientales como la contaminación del agua, la tierra y el aire y el consecuente agotamiento de los recursos naturales (Colín, 2003).

En México, los efectos de una revolución industrial creciente se llevaron a cabo de manera particular durante la década de 1930. La visión de los gobiernos sobre el desarrollo nacional tuvo propósito el modernizar al país, reconstruir la infraestructura destruida por la Revolución, al tiempo que se impulsó la modernización de la agricultura se fomentó la industrialización así como la creación de las instituciones que permitieran el impulso al desarrollo económico y social (Hiernaux, Torres, 2008).

Como se puede observar en la Ilustración 1, la densidad poblacional en México inició su crecimiento a partir de 1930.

Ilustración 1 *Densidad de la población en México*



Fuente: INEGI. Censo de Población y Vivienda (CPV), 1910 a 2020.

En 1930, México era un país escasamente poblado, de 16.7 millones de habitantes. la tercera parte de esa población vivía en ciudades (asentamientos de más de 2500 personas). La población empleada era de 5.1 millones y se encontraba distribuida entre el sector primario (3.6 millones), la industria (0.8 millones) y servicios (0.7

millones). La minería —incluyendo el petróleo— y la agricultura de subsistencia eran los dos grandes pilares de la economía (Wionczek, s.f.).

En el periodo entre 1940 y 1970 se impulsó un crecimiento económico nacional, durante los años de 1960 a 1970 el crecimiento del país registró datos de un 7.1% del PIB mientras que la población urbana aumentaba al 48.6%. Sin embargo, incluso con datos de crecimiento tan vertiginosos, no se contó con una política de ordenamiento del territorio durante ese período (Cardenas, 2010).

En la primera mitad de la década de 1970, el impulso del desarrollo económico no tomó en cuenta las tendencias territoriales, sino que se dio prioridad a políticas de crecimiento industrial lo que generó una concentración industrial-urbana que tuvo como consecuencia un crecimiento desordenado y desarticulado de las ciudades (Hiernaux, Torres, 2008).

A inicios de la segunda mitad de la década de los 70, el país inicia con el ordenamiento territorial como un referente permanente, con programas sectoriales con efectos regionales. El primer eje de este enfoque fueron los proyectos siderúrgicos en torno a Ciudad Lázaro Cárdenas, Michoacán, de la petroquímica en torno a Coatzacoalcos-Minatitlán, Veracruz y de la transformación del cobre en Nacozari de García, Sonora, como proyectos más destacados. Desde la perspectiva del turismo internacional, fueron los proyectos de Cancún, Quintana Roo, Ixtapa-Zihuatanejo, Guerrero, Los Cabos y Loreto, Baja California Sur, y finalmente Huatulco, Oaxaca. En su momento estos proyectos fueron criticados por el sector académico y social debido a los posibles efectos negativos en el ámbito medioambiental, resaltando la degradación del entorno, el crecimiento poblacional, el agotamiento de recursos y la contaminación, destacando el rol de esta problemática como limitante del crecimiento. (Hiernaux, Torres, 2008).

El desarrollo regional ha mantenido sus características de concentración económica y poblacional, en las regiones que se conformaron desde la década de 1970, a pesar de que se presentan cambios a nivel intrarregional, como consecuencia de la apertura económica y de la orientación externa de la economía, lo cual no ha sido suficientes para alterar los problemas estructurales del desarrollo regional y urbano, mismos que se caracterizan por una reconcentración y desigualdad económica y social creciente. (Asuad, 2000)

El 26 de mayo de 1976 se publicó en el Diario Oficial de la Federación la Ley General de Asentamientos Humanos (LGAH). Esta ley es considerada la base de la incorporación del concepto de ordenamiento territorial en México. A partir esta ley surgieron los ecoplanes, siendo los primeros instrumentos de gestión ambiental, y precursores de los actuales Programas de Ordenamiento Ecológico del Territorio (POET), coordinados por Instituto Nacional de Ecología y la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (INE-SEMARNAT) (Wong-González, 2009).

En México se diseñó y aplicó un modelo basado en unidades regionales predefinidas, en donde se analiza las jerarquías de los centros poblacionales de acuerdo a sus diversas interacciones como pueden ser los flujos vehiculares, de personas, bancarios o de telefonía, esto llevó al desarrollo y consolidación del concepto “Sistema Urbano Nacional”, que desde los ochentas sirve como base para las políticas territoriales (Hiernaux, s.f.).

En la Ley Federal de protección Ambiental (LFPA) de 1982 se incluyó por primera vez el Ordenamiento Ecológico (OE) (SEMARNAT, 2006).

En 1983, la ONU creó la Comisión Mundial sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo, en 1987, en el documento “Nuestro futuro común” definió por primera vez el concepto de Desarrollo Sostenible, como el proceso que satisface las necesidades de las generaciones presentes sin comprometer la posibilidad de satisfacción de las necesidades de las generaciones futuras (ONU, 1987).

El Plan Nacional de Desarrollo (PND) 1983-1988 incorporó el Ordenamiento Ecológico en 1983 y se creó la Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología (SEDUE), concentrando las atribuciones tanto del OE como del Ordenamiento Territorial (OT) (relacionado con los asentamientos humanos), la infraestructura y las obras públicas. Con la publicación de la Ley General del Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente (LGEEPA) de 1988.

A principios de los 90's México se enfocó en el crecimiento económico y en la apertura de los mercados, siendo la atención al ordenamiento territorial un tema no prioritario. El resultado territorial en ese periodo fue un descenso de la concentración y de la centralización en torno a la ciudad de México. Sin embargo, otros efectos se hicieron patentes: como la degradación social y económica de los territorios afectados por la crisis (entre ellos la ciudad de México), el crecimiento desordenado e intensivo de las

ciudades fronterizas, a causa del incremento de las maquiladoras (Hiernaux, Torres, 2008).

De acuerdo con Wong-González (2009), uno de los principales problemas no es la falta de instrumentos que regulen tanto el ordenamiento ecológico (Ley General de Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente) y el ordenamiento territorial (Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano), si no la existencia de dos instrumentos, los cuales no unifican las directrices que permitan crear un desarrollo sustentable de las ciudades; lo ideal sería el desarrollo de un instrumento que unifique el desarrollo sustentable del territorio.

En México la planeación es el medio para el desempeño eficaz del Estado sobre el desarrollo integral del país, donde el Ejecutivo Federal es el encargado de conducir la planeación nacional del desarrollo, mediante la ordenación racional y sistemática de acciones con el propósito de transformar la realidad nacional, de conformidad con las normas, principios y objetivos que la Constitución y las leyes establecen (Coquis, F. 2015).

En 2015 la Organización de las Naciones Unidas (ONU) aprobó la Agenda 2030 y los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), los cuales tienen el objetivo de replantear los modelos de desarrollo y generar un impacto en la sostenibilidad, las personas y el planeta (ONU, 2016).

En 2016 en México se promulgó la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, la cual tiene como objetivo el fijar las normas básicas e instrumentos, para ordenar el territorio y los asentamientos humanos en el país (Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, 2024). Sin embargo, las ciudades mexicanas se han expandido de forma distantes, dispersas, desconectadas y desordenadas, caracterizándose por densidades habitacionales bajas, y la expansión de la ciudad alejada de los centros consolidados, generando consecuencias de carácter económicos, ambientales y sociales (Ramírez, 2023).

De acuerdo con el análisis del crecimiento poblacional y urbano en el trabajo de Expansión y crecimiento urbano en México, 1975-2020, el crecimiento poblacional en relación a la estimación del suelo edificado en todo el país en los periodos 1975-2015 y 1975-2020 se incrementó acorde con la expansión del suelo edificado, lo cual no

implica que la ocupación del suelo sea racional ni ordenada; simplemente que, tanto la expansión física como el crecimiento de la población, parecen guardar una proporción constante en el territorio a escala nacional (Montejano, Caudillo Ávila y Barrera, 2023).

La población y el medio ambiente cuentan con una relación establecida por múltiples factores; el crecimiento demográfico y la inadecuada distribución de la población en el territorio incrementa las desigualdades sociales y el acceso y uso a los recursos naturales (SEMARNAT, 2008).

De 1970 a 2010 el 80% de la expansión de las ciudades ocurrió sobre suelo ejidal. Entre los años de 1980 a 2010, la población de las ciudades medias y grandes se multiplicó por dos, mientras que la superficie urbanizada lo hizo por siete, alcanzando una densidad promedio urbana del orden de 23 viviendas por hectárea en 2015 (SEDESOL, 2012).

2. Identificación, definición y descripción del problema o necesidad.

2.1 Definición del problema o necesidad.

Los municipios con más de cien mil habitantes de Tamaulipas, planean y articulan de manera deficiente sus políticas públicas en materia ambiental y urbana.

2.2 Causas y efectos del Problema o necesidad.

En los últimos años han llevado a cabo diversas acciones con el propósito de mitigar los problemas generados por las desigualdades socioterritoriales (crecimiento desordenado de las ciudades y la degradación de los recursos naturales). Diversos países han desarrollado políticas públicas encaminadas a mitigar la crisis ambiental, obligando de esta manera a la administración pública a adoptar modelos de gestión para la reorientación de los procesos económicos, sociales y políticos, que permitan la preservación del equilibrio ecológico, el cual ha sido afectado por el desarrollo tradicional el cual se centró en el crecimiento de la producción y el consumo (Cruz, 2012).

La Organización de Naciones Unidas, a través del programa ONU-Hábitat, estableció una perspectiva mundial para orientar la política de planeación y gestión del territorio, con la finalidad de fomentar la modernización, innovación y competitividad territorial. Sin embargo, estas acciones no lograron resolver de manera sustancial la

sectorización y el conflicto de competencias en la producción de los marcos legislativos a los cuales debe ajustarse el ordenamiento territorial (Sauri, 1989).

En el ordenamiento territorial se deben de plasmar diversos derechos establecidas en las políticas internacionales entre los que destacan, las acciones para mitigar la pobreza, el cuidado al medio ambiente, la adaptación al cambio climático, un desarrollo urbano resiliente y sostenible, facilitando la ordenación de los recursos naturales en las ciudades, mejorando así los ecosistemas urbanos y los servicios económicos (Secretaría de Desarrollo Territorial y Agrario, 2021).

En México el ordenamiento territorial recae en dependencias de los tres órdenes de gobierno, cada uno con diferentes atribuciones, facultades, recursos y periodos administrativos, lo cual genera complejidad para la coordinación, esto vuelve a esta tarea algo complejo de realizar. Si bien los gobiernos estatales y municipales generan ingresos propios, estos son insuficientes para atender todas sus responsabilidades; por lo cual dependen de recursos federales; la media nacional de la participación de los ingresos propios con respecto a los totales por entidad federativa es de 10.9% (SEDATU, 2021).

La elaboración de documentación urbana presenta desafíos estructurales que limitan la generación y el aprovechamiento de la información estadística y geográfica urbana y ambiental en México, lo que limita la toma de decisiones (Sistema Nacional de Información Estadística y Geográfica, 2025).

En México los datos sobre uso de suelo, servicios urbanos y asentamientos humanos presentan rezagos en su actualización, cobertura y estandarización, derivado de los rezagos tecnológicos y metodológicos de los sistemas de información geográfica estatales y municipales, lo cual genera un desconocimiento de las dinámicas territoriales y una limitada respuesta ante los acelerados cambios urbanos, desastres naturales y cambio climático, desfase y desarticulación en los planes de desarrollo urbano y de ordenamiento ecológico. (Sistema Nacional de Información Estadística y Geográfica, 2025).

Las decisiones sobre asentamientos humanos, las ciudades y sus territorios, son fundamentales para disminuir y en su caso revertir las desigualdades socioterritoriales y sus efectos (Sistema Urbano Nacional, 2020).

Se estima que de los 761 municipios que conforman el Sistema Urbano Nacional (SUN) 53.5% no cuentan con un programa municipal de desarrollo urbano, 24% requieren actualización, y sólo 22.5% tienen un instrumento de planeación actualizado (Sedatu, 2020).

En Tamaulipas de acuerdo con la Dirección de Planeación Regional y Urbana de la SEDUMA, solo los municipios de Altamira, Gustavo Diaz Ordaz, Nuevo Laredo, Madero, Matamoros, Reynosa, Río Bravo y Tampico cuentan con el Programa Municipal de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano actualizado, el restante 81% de los municipios del estado no cuentan con instrumentos de planeación actualizados.

Derivado del dinamismo y crecimiento urbano carente de planeación, se han generado en México un conjunto de problemas sociales, muchos de los cuales están ligados a la pobreza y marginación, lo que conllevan un igual número de problemas ambientales que se expresan a nivel territorial.

De acuerdo con la SEDATU la pobreza por ingreso está asociada a la desigualdad, explicando las brechas territoriales en el desarrollo socioeconómico.(SEDATU, 2021) En México la población en situación de pobreza multidimensional pasó de 49.5 a 38.5 millones de personas entre 2008 y 2024, reduciéndose en términos porcentuales de 44.4 a 29.6%, en Tamaulipas paso 13 millones (29%) en 210 a 7.2 millones (20.2%) 2024 (INEGI, 2024).

Como se puede observar en la Tabla 1 el crecimiento poblacional de 1975 a 2020 fue de 109.5%, mientras que el crecimiento urbano fue de 203.5%, por cada 1% de aumento de la población la mancha urbana se expandió en 1.86%.

Tabla 1 *Cálculo del crecimiento del suelo edificado en relación con el crecimiento poblacional*

Año	Píxeles	Área total (m ²)	Área total (ha)	Fuente de área	Población
2020	19 521 208	17 569 087 200	1 756 909	WSF 2019 10 m \$rightarrow\$ 30 m	126 014 024
2015	18 875 121	16 987 608 900	1 698 761	GHSL 2014 30 \$times\$ 30 m	119 938 473
2000	14 557 023	13 101 320 700	1 310 132	GHSL 2000 30 m	97 483 412
1990	9 998 908	8 999 017 200	899 902	GHSL 1990 30 m	81 249 645
1975	6 431 622	5 788 459 800	578 846	GHSL 1975 30 m	60 153 400

Fuente: Expansión y crecimiento urbanos en México, 1975-2020.

Como se puede observar en la Tabla 2 en cuarenta años el suelo edificado del país creció tres veces, mientras que la población solo se duplicó. Este crecimiento indica una dispersión urbana, las ciudades se vuelven menos densas.

Tabla 2 *Tasa de crecimiento por periodos: Porcentual y media anual*

Periodo	TC* Suelo edificado (SE)	TC* Población (POP)	TCMA** SE	TCMA** POP	Años
1975-1990	55%	35%	3.00%	2.00%	15
1990-2000	46%	20%	3.80%	1.80%	10
2000-2015	30%	23%	1.70%	1.40%	15
2015-2020	3%	5%	0.70%	1.00%	5
1975-2000	126%	62%	3.30%	1.90%	25
1975-2015	193%	99%	2.70%	1.70%	40
1975-2020	204%	109%	2.50%	1.70%	45

Fuente: Expansión y crecimiento urbanos en México, 1975-2020

En relación con la expansión del área urbana y crecimiento de la población urbana a escala regional en el periodo 1975-2014, los resultados más relevantes del crecimiento poblacional urbano y del suelo urbano edificado con base en las microrregiones

definidas por la ENOT 2020-2040 (SEDATU, 2021) se muestran en la siguiente imagen.

Ilustración 2 *Microrregiones de México*

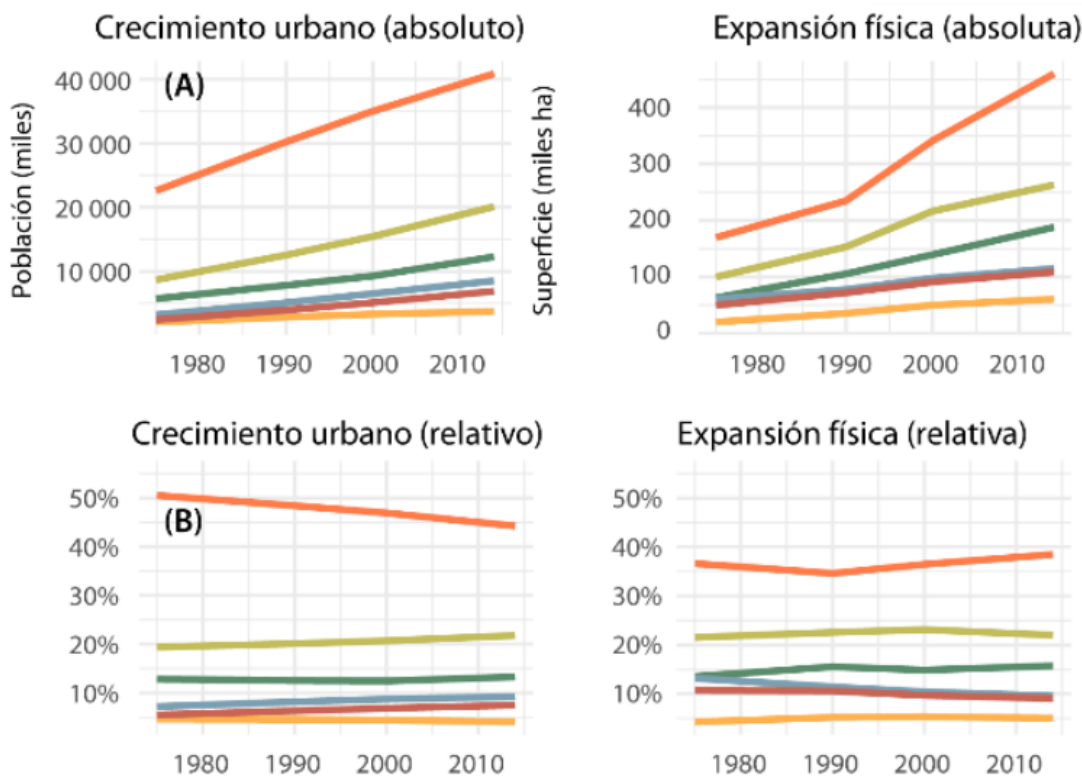


Fuente: Expansión y crecimiento urbanos en México, 1975-2020.

En la Ilustración 3 A se observa que la región donde más crece la población es la centro, misma que desde 1990 muestra un aumento en su ritmo de expansión física.

La proporción de la población urbana en la región centro con respecto al total sigue siendo mayor, aunque se aprecia una pérdida desde 1975 (6 puntos porcentuales) en favor de las demás regiones. A pesar de esa pérdida en proporción de población urbana, se observa desde 1990 un aumento de 3% en la proporción del suelo urbano edificado.

Ilustración 3 Crecimiento acumulado absoluto, relativo y respecto a 1975, tasas de crecimiento por región

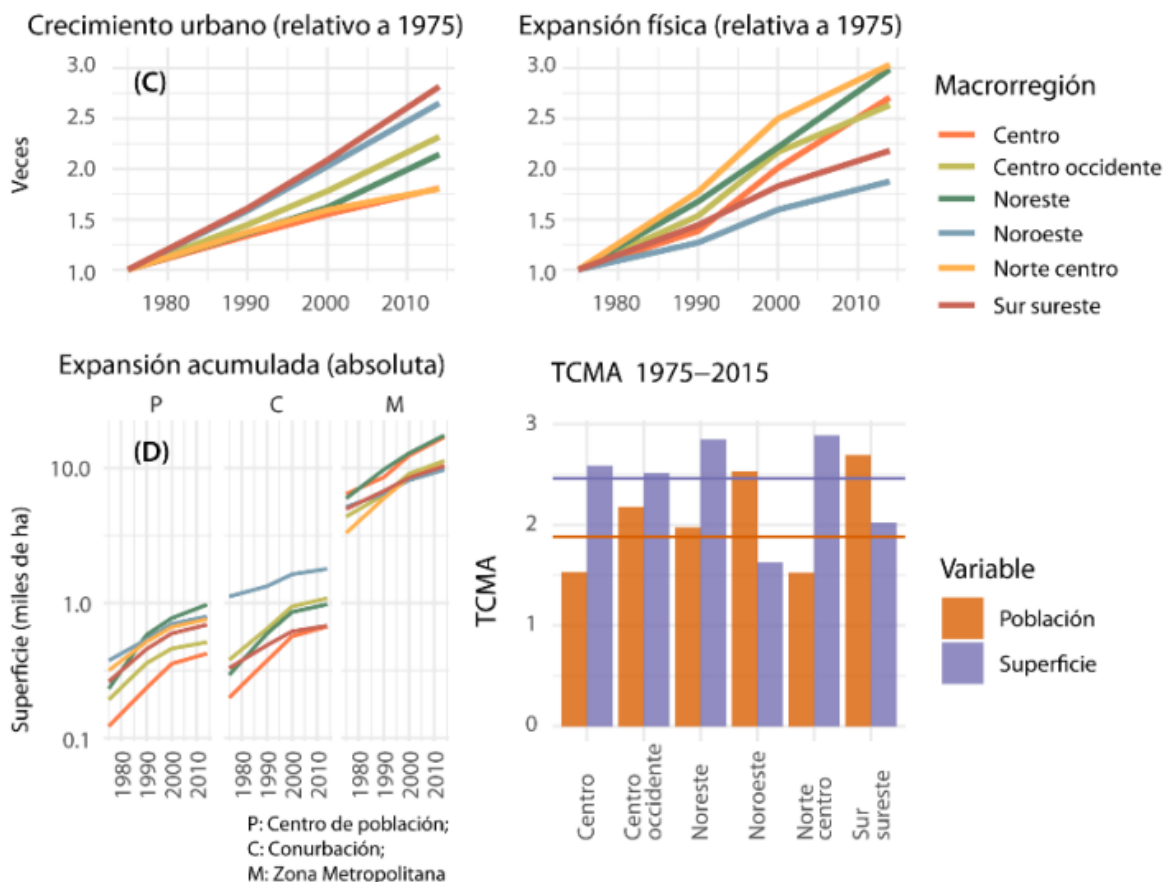


Fuente: Expansión y crecimiento urbanos en México, 1975-2020

El crecimiento poblacional frente al crecimiento del suelo urbano edificado, se observa que la región norte-centro es la que menos veces ha incrementado su población (1.8) al tiempo que es la región donde la suma del área de sus ciudades se ha expandido más que en cualquier otra (tres veces). Por el contrario, la región noroeste (1.4) ha aumentado su población 2.6 veces frente a una expansión física menor (1.9 veces).

Como se muestra en la Ilustración 4, en casi todas las regiones el crecimiento acumulado de suelo urbano edificado en los centros de población es mayor que el de las conurbaciones. El crecimiento acumulado mayor se ubica en las zonas metropolitanas en casi todas las regiones.

Ilustración 4 Crecimiento acumulado absoluto, relativo y respecto a 1975, tasas de crecimiento por región



Fuente: Expansión y crecimiento urbanos en México.

La densidad de la población en una ciudad indica cuántas personas viven en promedio por unidad de superficie (generalmente kilómetros cuadrados). Como se puede observar en la Tabla 3 y de acuerdo al Sistema Urbano Nacional los principales municipios de Tamaulipas presentan una tasa de crecimiento anual de población entre el 0.9% y el 1.7%, siendo Reynosa la ciudad con mayor tasa de crecimiento.

Por su parte Nuevo Laredo cuenta con una densidad de 33.59 hab/ha, lo que sugiere un uso de suelo desagregado, sin embargo, su tasa de crecimiento poblacional es de 1.1% mientras que su tasa de crecimiento urbano es de solo 0.3%, lo que puede interpretarse con un uso más eficiente del espacio urbano.

En contraste Cd. Victoria tiene una densidad de 47.86 hab/ha que sugiere un suelo más compacto, sin embargo, su crecimiento poblacional es de 0.9% mientras que su

crecimiento urbano es de 1.1%, lo que podría generar una expansión ineficiente y dispersa para el año 2030.

Tabla 3 *Tasa de crecimiento anual Tamaulipas*

Nombre	Pob. 2010	Pob. 2020	TCMA Pob	Densidad	Proy. 2030 (Pob)	2010 (ha)	2020 (ha)	TCMA ha	Proy. 2030 (ha)
Reynosa	589,466	691,557	1.7	41.49	814,547	15,179.90	16,669	1	18,346.70
Matamoros	449,815	510,739	1.3	44.31	581,743	10,848.40	11,526	0.6	12,264.30
Nuevo Laredo	380,676	423,830	1.1	33.59	473,133	12,225.20	12,618	0.3	13,033.60
Cd. Victoria	305,155	332,100	0.9	47.86	362,183	6,221.70	6,939	1.1	7,759.90
Río Bravo	95,647	111,314	1.6	39.45	130,035	2,585.00	2,822	0.9	3,087.50

*Tasa de Crecimiento Media Anual

Fuente: Elaboración propia con base en el Sistema Urbano Nacimiento (SUN), 2020.

En las ciudades el transporte contribuye con casi un cuarto de las emisiones globales de dióxido de carbono (CO₂), las contribuciones de este sector a las emisiones globales son las que más crecen, principalmente debido al incremento de la demanda y la rápida modernización. Esto se observa recientemente a nivel mundial a medida que la población se vuelve más urbana. En países de clase media, las personas realizan el cambio de transporte público por vehículos privados en cuanto tienen oportunidad, esto en parte debido a que el transporte público en esos países es poco confiable, inseguro e incómodo. Como resultado el menos eficiente y más contaminante modo de transporte se convierte en algo relativamente barato. Las tendencias actuales muestran que los vehículos ligeros (LDV), la flota de mayor crecimiento, se triplicarán a mediados de siglo, y se prevé que el transporte individual alcance una cuota del 58 % del total de kilómetros recorridos por pasajeros en 2050, mientras que los autobuses reducirán su cuota del 47 % al 31 % (Ruiz, A., F. Olea, A. Flores, & E. García. 2023).

El transporte de personas se encuentra dominado por carros y sistemas convencionales de transporte como metro, trenes y rutas de transporte, con poco desarrollo de otros modelos. Con el propósito de modificar la forma en que se mueven las personas se crearon nuevos modelos de transporte que permiten que se movilicen

los usuarios sin la necesidad de vehículos privados (Freiberg, G., L. Bueno, B. Pizzol, D. Escalante, and T. Pérez, 2021).

En México la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial es la encargada de garantizar que la movilidad se encuentre al alcance de todas las personas (SEDATU, 2023). Sin embargo, los avances en infraestructura accesible e inclusiva al transporte y desplazamiento seguro para las personas, principalmente para las personas que presentan una discapacidad aún presenta áreas de oportunidad para su desarrollo (SEDATU, GIZ & BID, 2018).

Si bien la vía pública debe favorecer el uso de la infraestructura a las personas, en gran parte de México, las ciudades favorecen la distribución y función del espacio público para los vehículos motorizados (carros, motocicletas, transporte urbano, etc.). La movilidad es un sistema, en donde los viajes o traslados deben realizarse por diversas infraestructuras (SEDATU, 2023).

Las condiciones de movilidad impactan en los tiempos de desplazamiento, las distancias a recorrer y los medios de transporte, conforme el tamaño de las ciudades aumenta, el porcentaje de la población que camina disminuye.

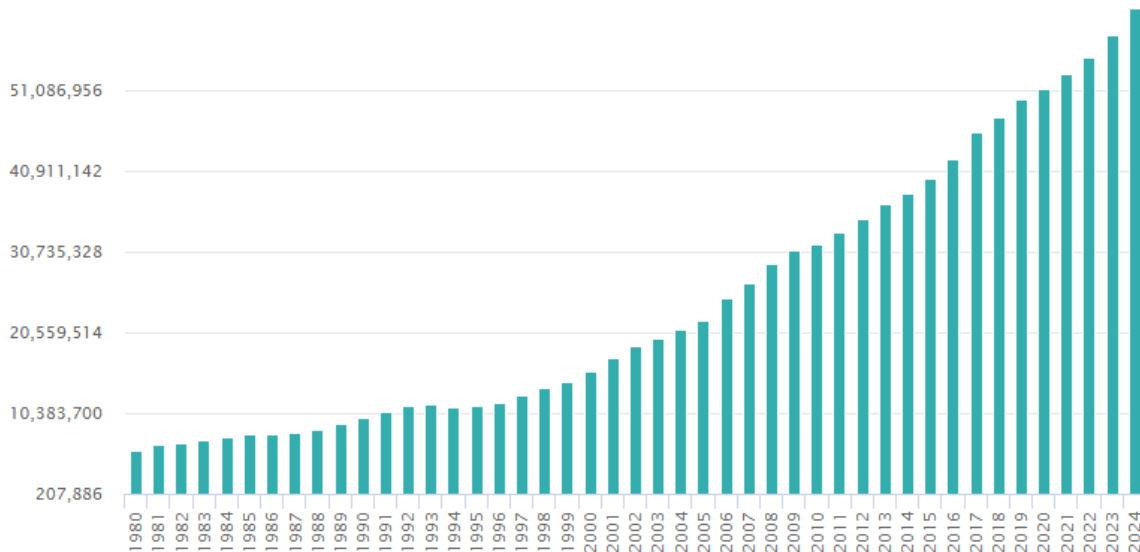
Conocer las características de los viajes (modos de transporte, motivos, tiempos y costos de viajes) como la forma en que se moviliza la población, es de suma importancia para la planeación e implementación de acciones que realmente contribuyan a mejorar las condiciones de los desplazamientos.

El transporte está relacionado con diversos problemas ambientales entre los que se encuentran: la emisión de contaminantes atmosféricos; la generación de residuos como aceites, lubricantes, llantas, chatarra y la generación de ruido. Las actividades relacionadas con el transporte representan la fuente más importante de contaminación de la atmósfera, especialmente en los grandes asentamientos humanos.

Como se puede observar en la Ilustración 5 el comportamiento histórico refleja un periodo de estabilidad, a partir del año 2020 se puede observar una aceleración sostenida, la cual tiene un aumento sostenido en la última década. Este fenómeno ha llevado la cifra desde un punto de partida cercano a las 200 mil unidades hasta superar los 60 millones en la actualidad, evidenciando una presión creciente sobre la

infraestructura o los sistemas que deben dar soporte a este volumen masivo de vehículos.

Ilustración 5 Total nacional de vehículos de motor registrados en circulación

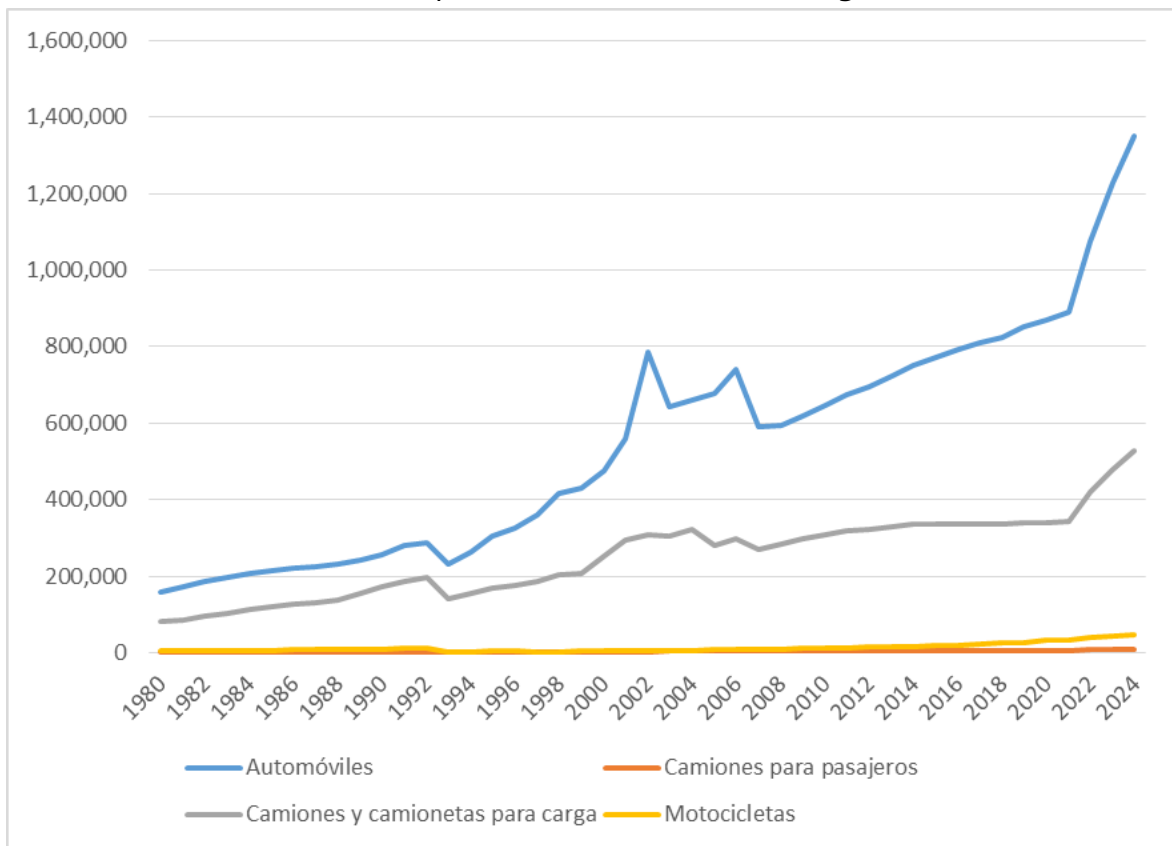


Fuente: Vehículos de motor registrados en circulación (INEGI, 2024)

El crecimiento territorial de las ciudades se ha mantenido a un ritmo superior al aumento poblacional, ocasionando que los habitantes se trasladen de forma individual. El transporte público en algunas ciudades es ineficiente, inseguro, inasequible y poco confiable, esto por el crecimiento desordenado de las ciudades, este crecimiento incrementa los costos de construcción y mejoramiento de la infraestructura del transporte público. Si bien los servicios de transporte público son facultad de los gobiernos estatales, el mantenimiento de la infraestructura para el mismo, como son las calles y los puntos de parada son de competencia municipal, por lo cual es necesario incrementar la coordinación entre los diversos niveles de gobierno para avanzar y fortalecer los servicios de transporte (SEDATU, 2024).

Del 2000 al 2023, el parque vehicular de Tamaulipas se incrementó 42%, al pasar de 717,724 unidades en el año 2000, a 1,761,634 en 2023, de acuerdo con las cifras de vehículos de motor registrados ese último año, lo cual ha venido a colapsar vialidades de las ciudades que no contaban con una adecuada infraestructura vial, provocando que las personas en su vida cotidiana deban trasladarse por largas distancias y periodos; con altos costos sociales, económicos y ambientales (INEGI, 2023).

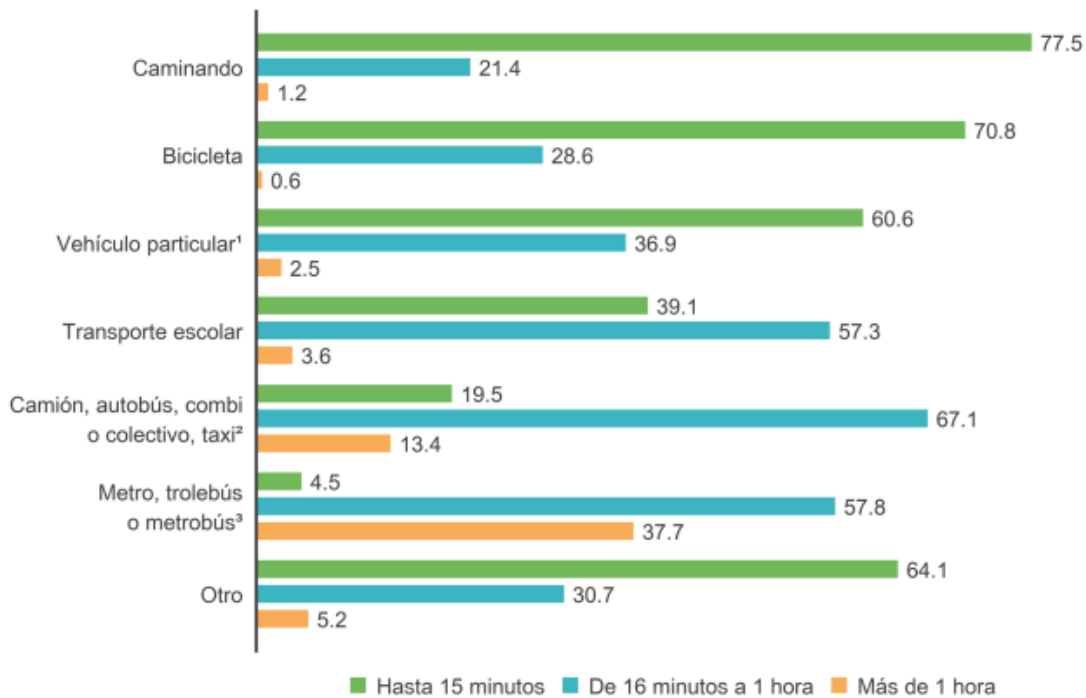
Ilustración 6 Total en Tamaulipas de vehículos de motor registrados en circulación



Fuente: Elaboración propia con datos de Vehículos de motor registrados en circulación (INEGI, 2024)

De acuerdo al Censo de población y vivienda, 2020, en México de las personas que se trasladan a la escuela el 77.5% se traslada a pie e invierten hasta 15 minutos; en ese mismo tiempo el 70.8% usan bicicleta. La población que utiliza vehículo particular para trasladarse a su centro de estudios 60.6% realiza el recorrido en un lapso de hasta 15 minutos. En el caso del transporte público, 37.7% de los que emplean metro, metrobús o tren ligero, tardan más de una hora en llegar a la escuela; situación similar ocurre con 13.4% de los que usan camión, taxi, combi o colectivo.

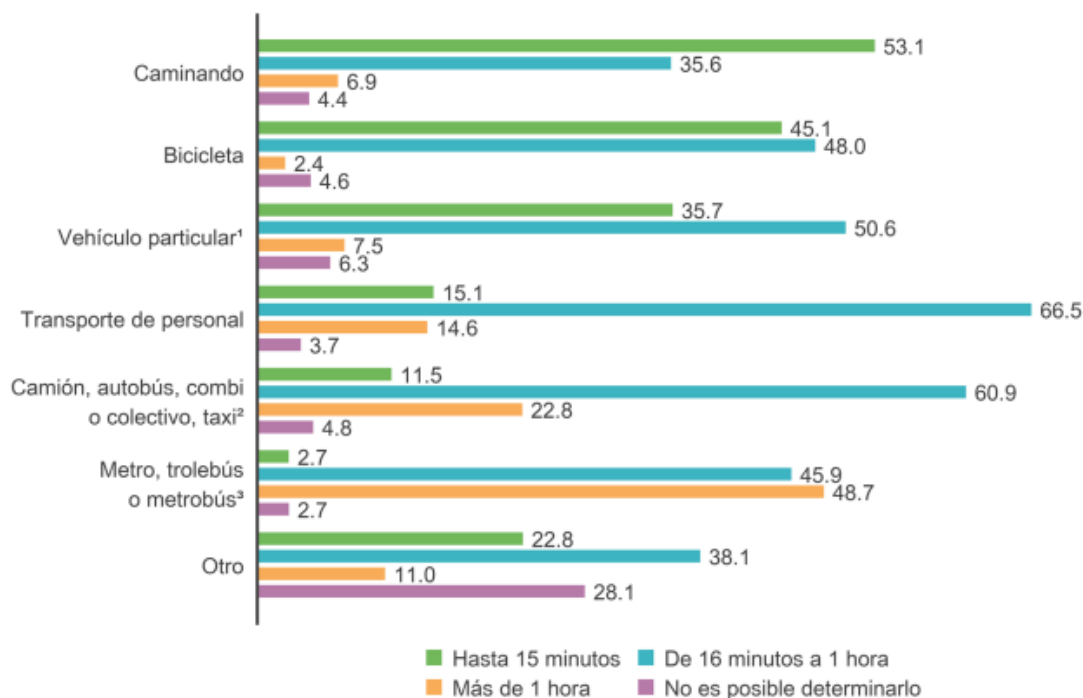
Ilustración 7. Población que asiste a la escuela según modo de traslado y tiempo



Fuente: Principales resultados del Censo de Población y Vivienda 2020 (INEGI, 2022)

De cada 100 personas ocupadas que son usuarias de transporte público (camión, taxi, combi o colectivo) para llegar al lugar de trabajo: 60.9% invierten de 16 minutos a una hora; 22.8% hacen más de una hora; 11.5% hasta 15 minutos y 4.8% no puede determinar el tiempo de traslado. Mientras que del total de las personas que viajan en metro, metrobús, trolebús o tren ligero, 48.7% invierte más de una hora, seguido de 45.9% que usa estos medios de transporte y hace de 16 minutos a una hora de trayecto

Ilustración 8. Población que se traslada a su lugar de trabajo según modo de traslado y tiempo

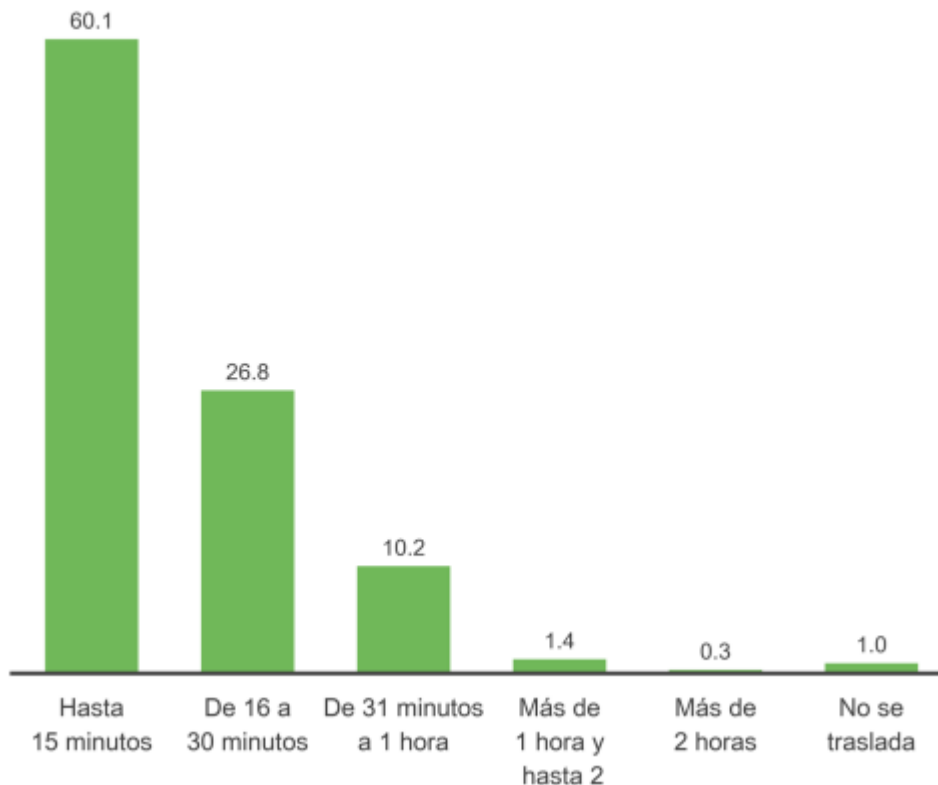


Fuente: Principales resultados del Censo de Población y Vivienda 2020 (INEGI, 2022)

En México si se clasifica la oferta del servicio acorde con los vehículos con los que se ofrece el servicio de transporte público urbano (trenes, BRT-Bus Rapid Transit, teleféricos o cables, autobuses, entre otros), es posible identificar que el 93% de los viajes en el transporte público es atendido por la modalidad de autobuses y vagonetas. Sin embargo, en las modalidades de autobuses y vagonetas, suelen estar compuestos por operadores pequeños con concesiones individuales que compiten por los clientes dentro del mercado con baja supervisión. (Govea, A., Martínez, A. y Hernández, J.), 2023)

En Tamaulipas y de acuerdo al Censo de población y vivienda 2020, 86.9% de la población tarda hasta 30 minutos en trasladarse a su centro de estudio, el 10.2% tarda hasta una hora, el 1.4% hasta dos horas y solo el 0.3% más de dos horas.

Ilustración 9 *Tiempo de traslado al lugar de estudio en Tamaulipas*

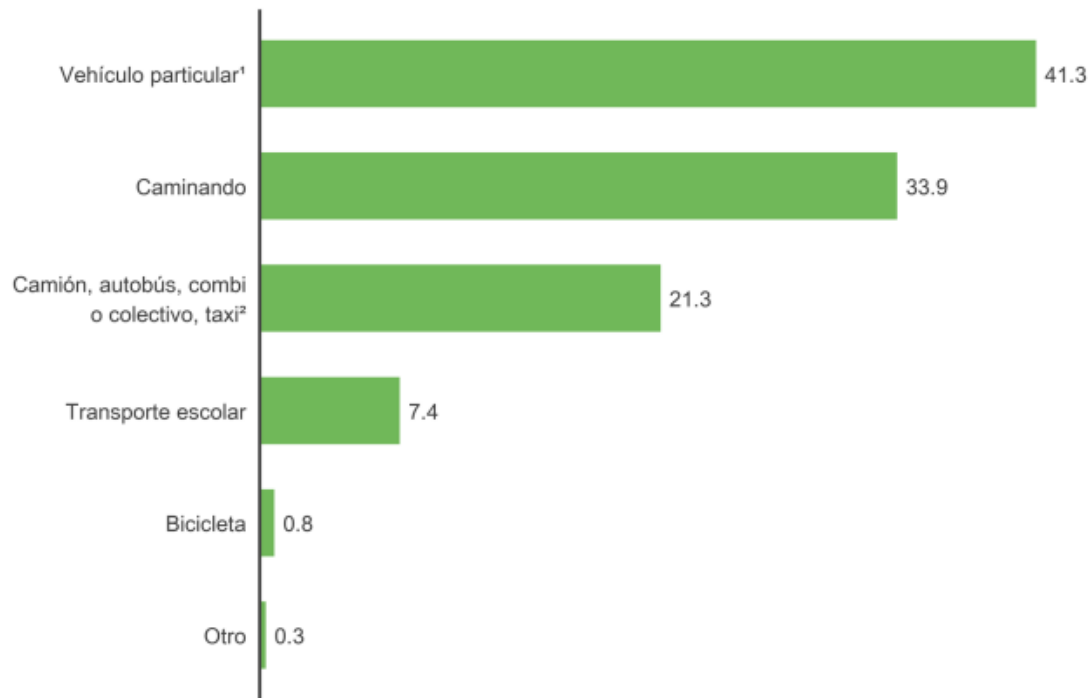


Fuente: Principales resultados del Censo de Población y Vivienda 2020, Tamaulipas. (INEGI, 2023)

El 41.3% de la población en Tamaulipas que se traslada a centros de estudios lo realiza por medio de vehículo particular. El tiempo que le lleva a la población el traslado de su vivienda al trabajo está asociado, entre otros aspectos, con la distancia y el modo o tipo de transporte que utiliza para hacerlo.

De cada 100 personas ocupadas que son usuarias de transporte público (camiión, taxi, combi o colectivo) para llegar al lugar de trabajo: 60.9% invierten de 16 minutos a una hora; 22.8% hacen más de una hora; 11.5% hasta 15 minutos y 4.8% no puede determinar el tiempo de traslado. Mientras que del total de las personas que viajan en metro, metrobús, trolebús o tren ligero, 48.7% invierte más de una hora, seguido de 45.9% que usa estos medios de transporte y hace de 16 minutos a una hora de trayecto 3.9% caminando, 21.3% por transporte público y el 8.3% por otros medios de transporte.

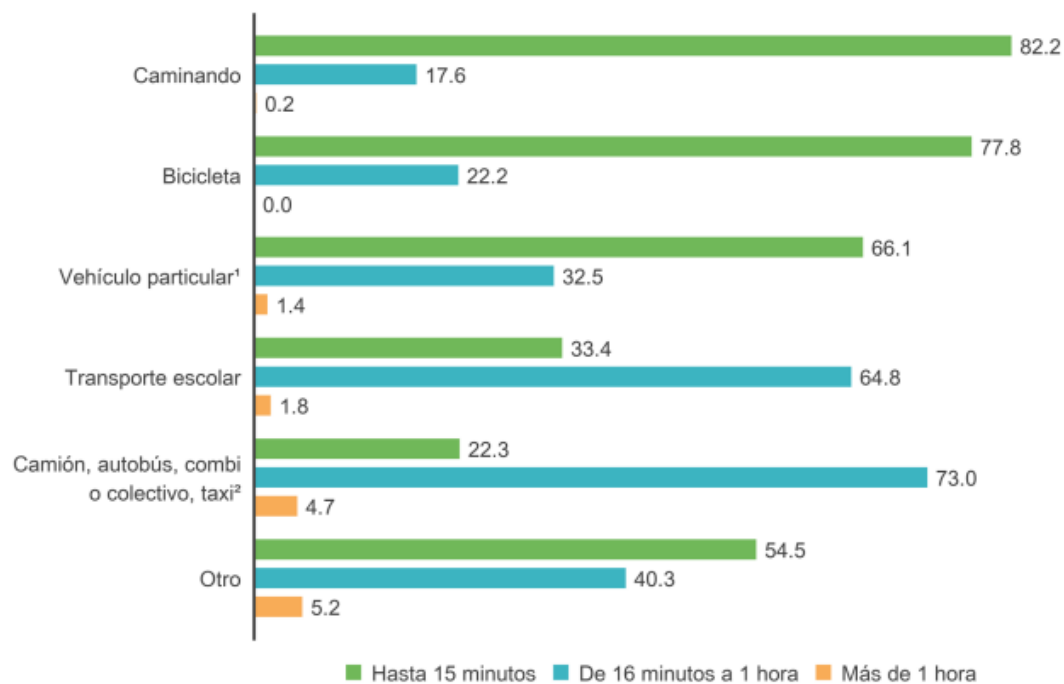
Ilustración 10 Medio de traslado al lugar de estudio



Fuente: Principales resultados del Censo de Población y Vivienda 2020, Tamaulipas. (INEGI, 2023)

El ecosistema de movilidad escolar se caracteriza por una marcada hiper-localidad, donde el 82.2% de los estudiantes que caminan y el 77.8% de quienes usan bicicleta llegan a su centro de estudio en menos de 15 minutos. Esta tendencia de inmediatez se mantiene incluso en el uso del vehículo particular (66.1%), sugiriendo que las instituciones educativas suelen estar integradas en el entorno residencial. Sin embargo, esta habilidad se pierde al recurrir al transporte escolar o público, donde el tiempo de traslado se desplaza mayoritariamente hacia el rango de 16 minutos a una hora, afectando al 64.8% y 73% de sus usuarios respectivamente.

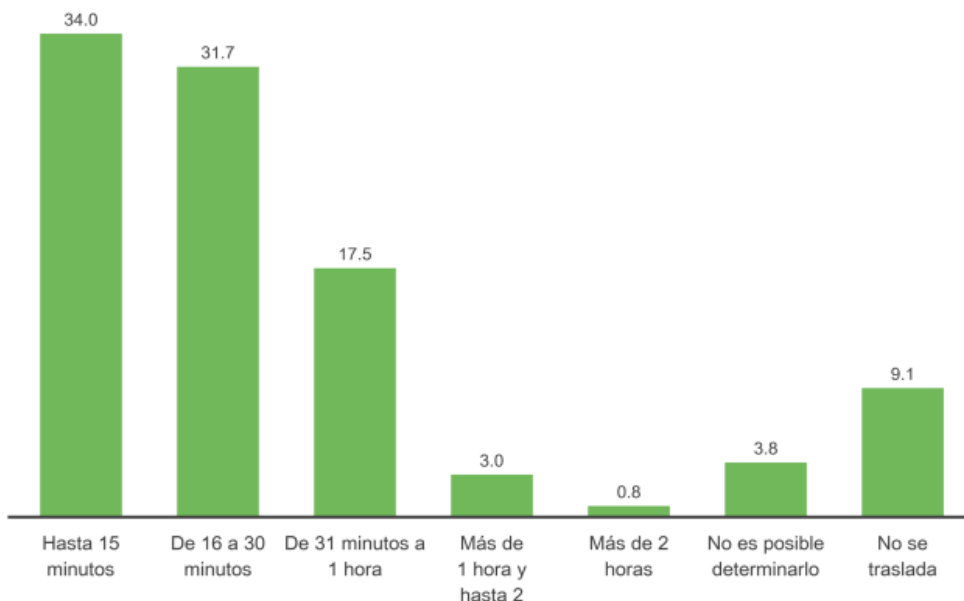
Ilustración 11. *Distribución de la población que asiste a la escuela según el medio de traslado y tiempo para llegar al lugar de estudio.*



Fuente: Principales resultados del Censo de Población y Vivienda 2020, Tamaulipas. (INEGI, 2023)

En Tamaulipas y de acuerdo al Censo de población y vivienda 2020, 65.7% de la población tarda hasta 30 minutos en trasladarse a su centro de trabajo, el 17.5% tarda hasta una hora, el 13% hasta dos horas y solo el 0.98% más de dos horas.

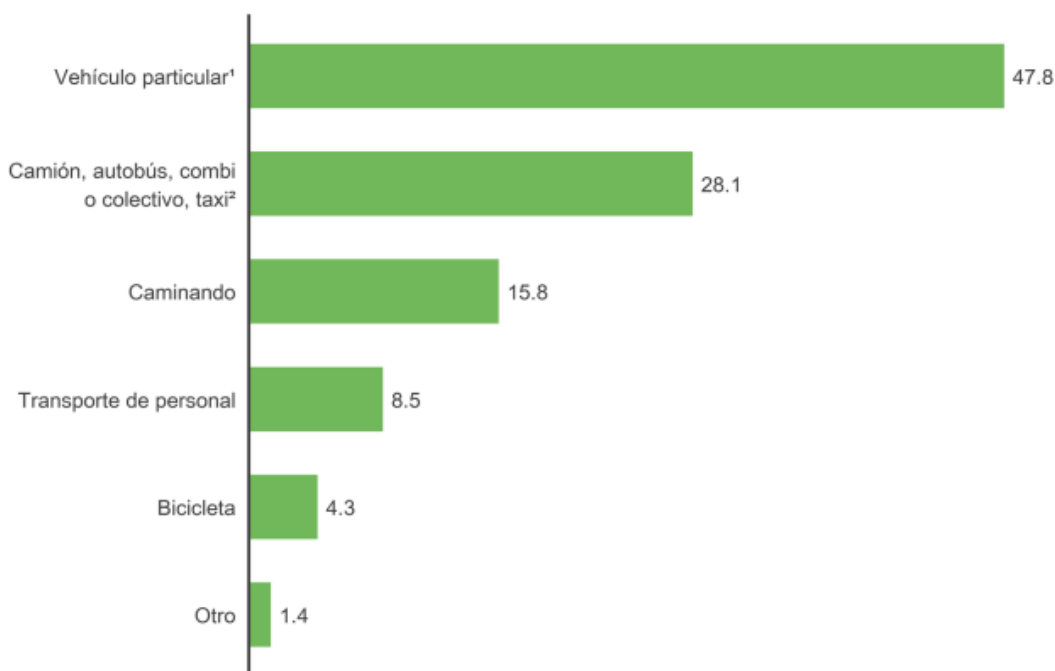
Ilustración 12 *Tiempo de traslado al lugar de trabajo en Tamaulipas*



Fuente: Principales resultados del Censo de Población y Vivienda 2020, Tamaulipas. (INEGI, 2023)

Al igual que el traslado a centros de estudios, el principal medio de transporte para llegar a los centros de trabajo es el vehículo particular con un 47.8% de usuarios, seguido del transporte público con un 28.1%

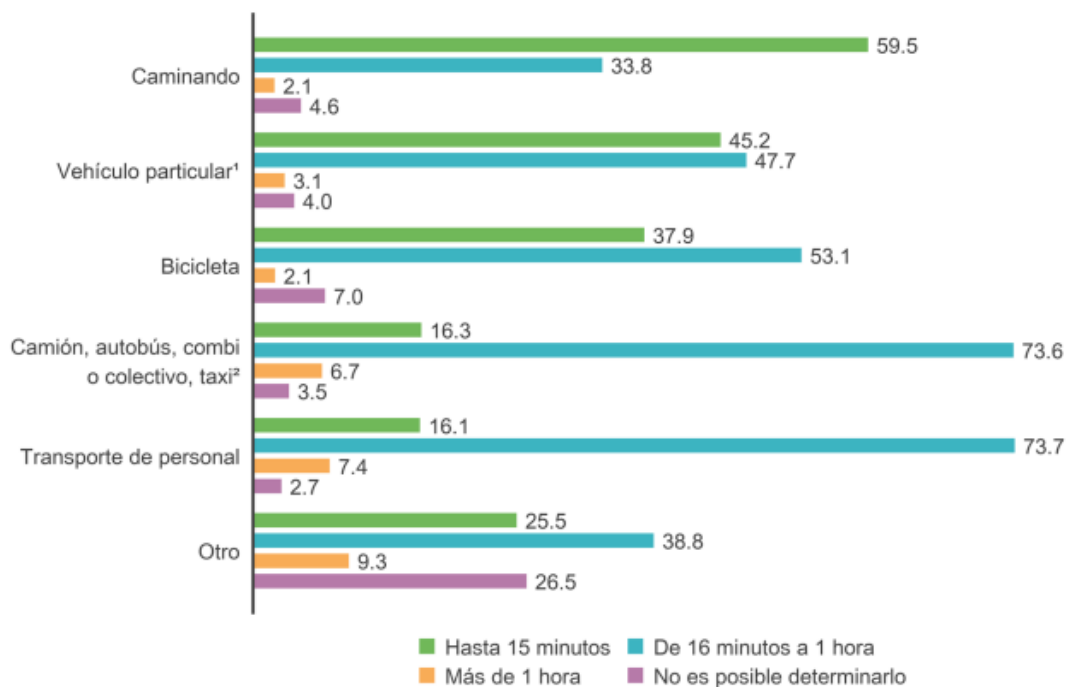
Ilustración 13 *Medio de traslado al lugar de trabajo*



Fuente: Principales resultados del Censo de Población y Vivienda 2020, Tamaulipas. (INEGI, 2023)

Como se puede observar en la Ilustración 13 en Tamaulipas existe una clara relación de dependencia entre el medio de transporte elegido y el tiempo de traslado hacia el trabajo. Mientras que la mayoría de quienes se desplazan caminando logran llegar a su destino en menos de 15 minutos (59.5%), el panorama cambia drásticamente para quienes dependen del transporte público o de personal, donde más del 73% de los usuarios invierten entre 16 minutos y una hora. Por su parte, el uso de vehículo particular y bicicleta presenta un comportamiento intermedio y equilibrado, consolidándose principalmente en trayectos de duración media, pero con una incidencia mínima en viajes que superan la hora.

Ilustración 14 *Distribución de la población que asiste al trabajo según el medio de traslado y tiempo para llegar.*



Fuente: Principales resultados del Censo de Población y Vivienda 2020, Tamaulipas. (INEGI, 2023)

Desde la perspectiva de la calidad de vida, estos datos revelan un panorama de desgaste cotidiano para la mayoría de la población ocupada. El hecho de que más del 70% de quienes utilizan transporte público o de personal inviertan entre 16 minutos y más de una hora por trayecto implica que una parte considerable de su tiempo de descanso o convivencia familiar se sacrifica en el traslado. Esta "pobreza de tiempo" afecta especialmente a los usuarios de transporte público, quienes enfrentan mayor incertidumbre y fatiga, a diferencia de la minoría privilegiada que puede caminar a su

trabajo y gozar de una integración más saludable entre su vida laboral y personal. La eficiencia en la movilidad urbana no es solo una cuestión logística, sino un factor determinante en el bienestar emocional y físico de los trabajadores.

Conocer tanto las características de los viajes (modos de transporte, motivos, tiempos y costos de viajes) como la forma en que se moviliza la población, es de suma importancia para la planeación e implementación de acciones que realmente contribuyan a mejorar las condiciones de los desplazamientos (INEGI, 2022).

En México, la política de ordenamiento territorial y gestión urbana se implementa en un marco de atribuciones concurrentes entre la federación, las entidades federativas y los municipios. Si bien esta distribución competencial busca articular responsabilidades, en la práctica suele generar problemas de coordinación, desfases en la actualización de instrumentos y limitada continuidad de las acciones públicas, particularmente en los gobiernos municipales con menores capacidades técnicas y financieras. Esta situación reduce la posibilidad de articular de manera integral la política urbana con la política ambiental y debilita la conducción estratégica del desarrollo territorial. (Govea, A., Martínez, A. y Hernández, J.), 2023)

Como se ha presentado anteriormente los problemas de desarrollo urbano y de movilidad derivan problemas ambientales, se observa que las ciudades tienen una responsabilidad primordial al atender la urbanización directamente contra la biodiversidad, ocupando las áreas agrícolas productivas incrementando la degradación del suelo, también por el agotamiento de reservas de agua dulce en fuentes específicas y generar desperdicios que muchas veces terminan en los cuerpos de agua y el mar. Las ciudades también generan problemas ambientales propios, como la contaminación del aire, la contaminación sonora, la visual, los problemas de hacinamiento y la falta de vivienda, de agua potable, el congestionamiento vial, el crecimiento desordenado, etc. (BRENKE, 1998)

Por lo cual la urbanización podría considerarse como la causa directa de los problemas ambientales, al concentrar en las ciudades a la población y a las actividades económicas. Pero la causa principal de dichos problemas está en el modelo de desarrollo económico actual, que agudiza la migración del campo a la ciudad y consecuentemente el crecimiento acelerado de los centros urbanos. (GOLDBLATT, 1998)

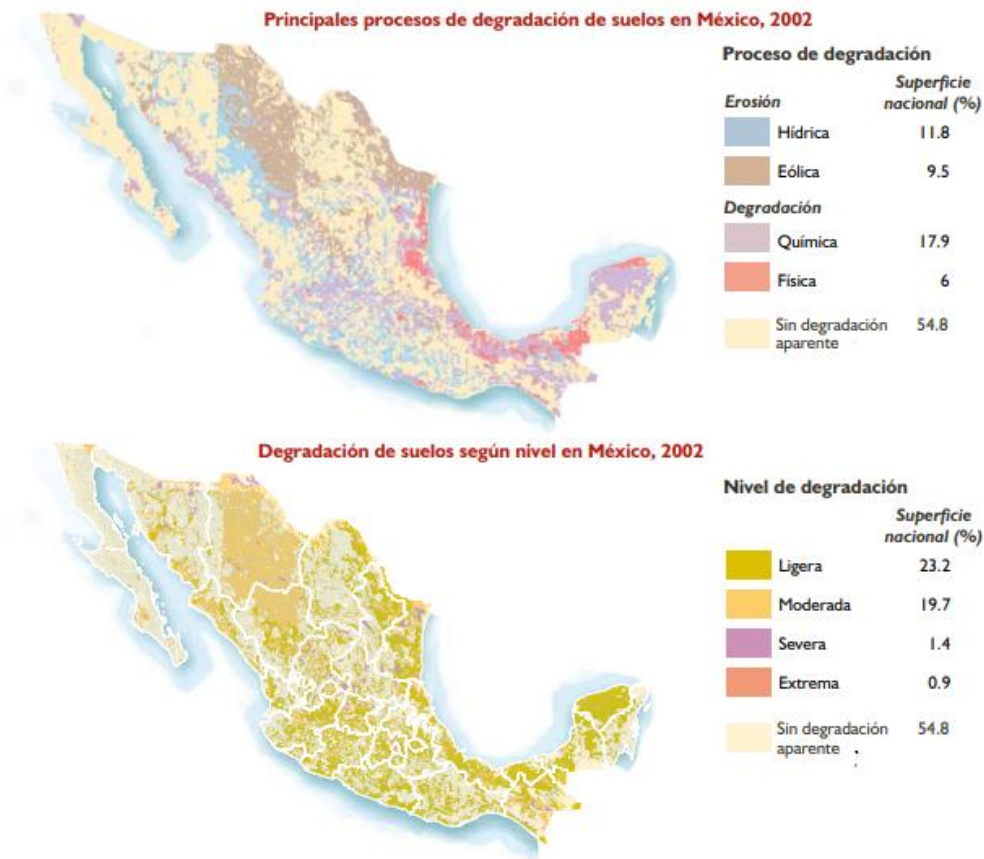
Dicho modelo tiende a generar, la división social del trabajo entre campo y ciudad, con el desplazamiento de fuerza de trabajo rural al mecanizar la agricultura para incrementar la productividad, permitiendo el despoblamiento de las áreas rurales por la migración a las ciudades, mientras que en las áreas urbanas el desplazamiento de fuerza de trabajo, por el mejoramiento tecnológico, se compensa con la apertura de nuevas fuentes de empleo, debido al carácter más “horizontal” de la actividad agropecuaria en comparación con el carácter más “vertical” de la industria, los servicios, etc. (FOLADORI 2001)

En México, la cobertura de los ecosistemas naturales del país se redujo 62% en 1976, 54% en 1993 y 38% para el año 2002 con las mayores pérdidas en las zonas tropicales. (Sarukhán J, Koleff P, Carabias J, Soberón J, Dirzo R, Llorente-Bousquets 2009)

De acuerdo con el estudio realizado en 2002 para evaluar la degradación de los suelos causada por el hombre, el 45.2% de la superficie del país presentaba degradación inducida por el hombre. El nivel de degradación predominante era de ligero a moderado, en tanto que los procesos más importantes fueron por degradación química (principalmente por la pérdida de fertilidad), la erosión hídrica y la erosión eólica.

Estos tres procesos fueron responsables del 87% de los suelos degradados en el país. Entre las causas principales de degradación se identificaron el cambio de uso del suelo para fines agrícolas y el sobrepastoreo (17.5% en ambos casos). La deforestación (7.4%) ocupó el tercer lugar, seguida de la urbanización (1.5%). Todas estas causas tienen una importante relación con la afectación de la cubierta vegetal, responsable de la conservación del suelo. (SEMARNAT 2005)

Ilustración 15 Degradación de suelos



Fuente: Elaboración propia con datos de: Semarnat y Colegio de Postgraduados. Evaluación de la Degradación de los Suelos Causada por el Hombre en la República Mexicana, escala 1:250 000. Memoria Nacional 2001-2002. México. 2003.

De acuerdo con el Inventario Nacional de Emisiones (INEM), en el país se emiten más de 40.5 millones de toneladas de contaminantes a la atmósfera. (Semarnat, 2008) Los indicadores de calidad del agua muestran que 73% de los cuerpos de agua del país están contaminados; el 80% de las descargas de centros urbanos y 85% de las descargas industriales se vierten directamente en ellos sin tratamiento previo. (Bunge V. 2010)

En México se generan alrededor de 36.9 millones de toneladas de residuos sólidos urbanos (RSU) al año, el equivalente a casi 101 mil toneladas/día. En los últimos diez años, la generación total de RSU se incrementó 26%. (Semarnat, 2008)

En 2015, la estimación de la generación de RSU en México fue de 1.2 kg por habitante en promedio, y alcanzó 53.1 millones de toneladas a nivel nacional, lo que representó un aumento del 61.2% con respecto a 2003. En México, la generación está fuertemente correlacionada con el gasto del consumo final privado y el PIB.

De acuerdo con lo reportado en el Atlas Nacional de Residuos Sólidos Urbanos (INECC, 2022) Tamaulipas cuenta con seis estaciones de transferencia, dos tiraderos a cielo abierto registrados, una planta de tratamiento de residuos y 37 sitios de disposición, de los cuales tres se clasifican como rellenos sanitarios según la NOM-083-SEMARNAT-2003 y se localizan en los Municipios de Nuevo Laredo, Camargo y Altamira; cuatro como sitios controlados y 31 como sitios no controlados, de estos, 32 son administrados por el sector público y cinco por el sector privado.

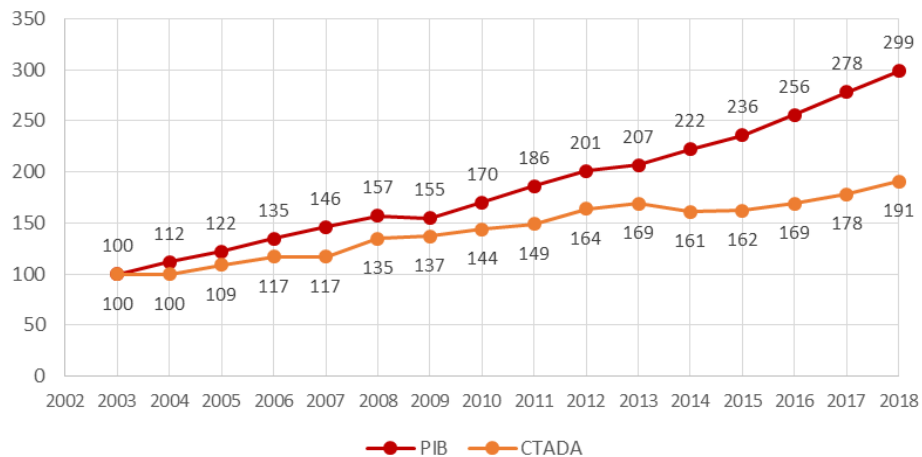
En Tamaulipas solo ocho sitios de disposición sólo ocho se manejan conforme a la NOM-083, por lo que es necesario evaluar las condiciones de operación de todos los sitios e implementar los programas de regularización que establece la NOM para mejorar el manejo de residuos en la entidad. (INECC, 2022)

En 2012, se promulgó la Ley General de Cambio Climático de México, que estableció objetivos de reducción de emisiones y medidas para adaptarse a los impactos del cambio climático.

De 1985 a 2014 la superficie nacional con vegetación primaria (sin alteración o degradación) pasó de 1 543 545 km² a 1 398 394 km², lo que representó una disminución de 9.4%. (INEGI 2021)

Los Costos Totales por Agotamiento y Degradación Ambiental (CTADA) de 2003 a 2018 presentaron un incremento promedio anual de 4.4%, mientras que para el Producto Interno Bruto (PIB) en el mismo periodo, el crecimiento promedio es de 7.6%. Lo que refleja una tendencia al desacoplamiento entre la producción económica de bienes y servicios y las externalidades negativas al ambiente generadas, por dichas actividades.

Ilustración 16 *Economía y deterioro ambiental*



Fuente: Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), 2021.

El cambio climático se ha consolidado como uno de los principales desafíos para los sistemas humanos y naturales a nivel global, con impactos crecientes en los territorios urbanos y rurales (IPCC, 2014). En el caso de México, desde inicios del siglo XXI se han intensificado sus efectos, manifestándose en eventos como sequías prolongadas, inundaciones, tormentas más intensas y variabilidad climática, lo que ha incrementado la exposición y vulnerabilidad de los asentamientos humanos

En este contexto, las implicaciones del cambio climático en el territorio son múltiples y de carácter sistémico. Entre ellas destacan el incremento del nivel del mar, con riesgos asociados a la pérdida de zonas costeras; el aumento de las temperaturas, que incide en la disponibilidad de agua y la productividad agrícola; así como la mayor frecuencia e intensidad de eventos extremos como ciclones, incendios forestales y sequías. Estos fenómenos no solo afectan los ecosistemas, sino que también tienen efectos directos en la seguridad, el bienestar y las condiciones de vida de la población

Desde una perspectiva económica, los impactos ambientales representan una carga significativa para el país. En 2018, los Costos Totales por Agotamiento y Degradación Ambiental (CTADA) superaron en más de siete veces el gasto destinado a la protección ambiental, lo que evidencia una brecha estructural entre el deterioro ambiental y la capacidad de respuesta institucional (INEGI, 2018). Esta relación refleja la insuficiencia de las acciones preventivas y correctivas frente a la magnitud de los daños ambientales acumulados.

En términos territoriales, la vulnerabilidad al cambio climático presenta una distribución heterogénea. De acuerdo con el Instituto Nacional de Ecología y Cambio Climático, el 20% de los municipios del país enfrenta niveles altos o muy altos de vulnerabilidad, lo que implica riesgos significativos para la población y la infraestructura (INECC, 2013). Esta condición se concentra en regiones específicas y afecta de manera diferenciada a grupos sociales en función de sus condiciones socioeconómicas, lo que contribuye a profundizar las desigualdades existentes.

En el caso particular de Tamaulipas, las proyecciones climáticas indican una tendencia sostenida al incremento de la temperatura en distintos escenarios, así como modificaciones en los patrones de precipitación. Se prevé un aumento de la temperatura media de entre 1.1°C hacia 2040 en escenarios optimistas, hasta incrementos superiores a 4°C hacia finales del siglo en escenarios más adversos, acompañado de una posible reducción de la precipitación en determinadas regiones del estado. Estas condiciones podrían intensificar la presión sobre los recursos hídricos, los ecosistemas y la infraestructura urbana, particularmente en los municipios con mayor concentración poblacional.

El cambio climático, además, actúa como un factor multiplicador de riesgos, al exacerbar problemáticas preexistentes como la escasez de agua, la degradación de los ecosistemas, la pérdida de biodiversidad, las afectaciones a la producción agrícola y el incremento de enfermedades asociadas a condiciones ambientales. En este sentido, sus efectos no son únicamente ambientales, sino también sociales y económicos, al incidir en la seguridad alimentaria, la salud pública y los medios de vida de la población (IPCC, 2022)

Aunado a lo anterior, persisten desafíos en la gobernanza territorial para enfrentar estos fenómenos. A pesar de que el marco normativo establece la obligación de promover la participación ciudadana, la transparencia y la rendición de cuentas en materia de desarrollo urbano y ordenamiento territorial, en la práctica subsisten limitaciones en la consolidación de mecanismos efectivos de participación y acceso a la información (ASF, 2018). Esta situación reduce la legitimidad y efectividad de las políticas públicas orientadas a la sostenibilidad.

En materia de movilidad, se identifican retos estructurales que inciden directamente en la configuración territorial y en las emisiones de gases de efecto invernadero. En México, el transporte de personas y mercancías depende en gran medida de las redes

carreteras y del uso de vehículos que emplean combustibles fósiles, lo que contribuye significativamente a la contaminación atmosférica y a los impactos ambientales. Asimismo, los accidentes viales representan un problema relevante de salud pública, con miles de muertes anuales asociadas a esta causa

Si bien en años recientes se han fortalecido los marcos normativos, como el reconocimiento del derecho a la movilidad y la promulgación de la Ley General de Cambio Climático, estos avances no han sido suficientes para atender de manera integral las causas estructurales de los problemas ambientales y urbanos. En consecuencia, persiste la necesidad de consolidar políticas públicas que articulen de manera efectiva la planeación urbana, la gestión ambiental y la movilidad, bajo un enfoque de sostenibilidad, resiliencia y gobernanza territorial.

En suma, el contexto descrito evidencia que el cambio climático y las dinámicas urbanas asociadas no solo representan un desafío ambiental, sino también un problema de capacidad institucional y de articulación de políticas públicas. Ello refuerza la necesidad de fortalecer los instrumentos de planeación, la coordinación intergubernamental y la incorporación de criterios de sostenibilidad en la gestión del territorio, particularmente en los municipios con mayor concentración poblacional.

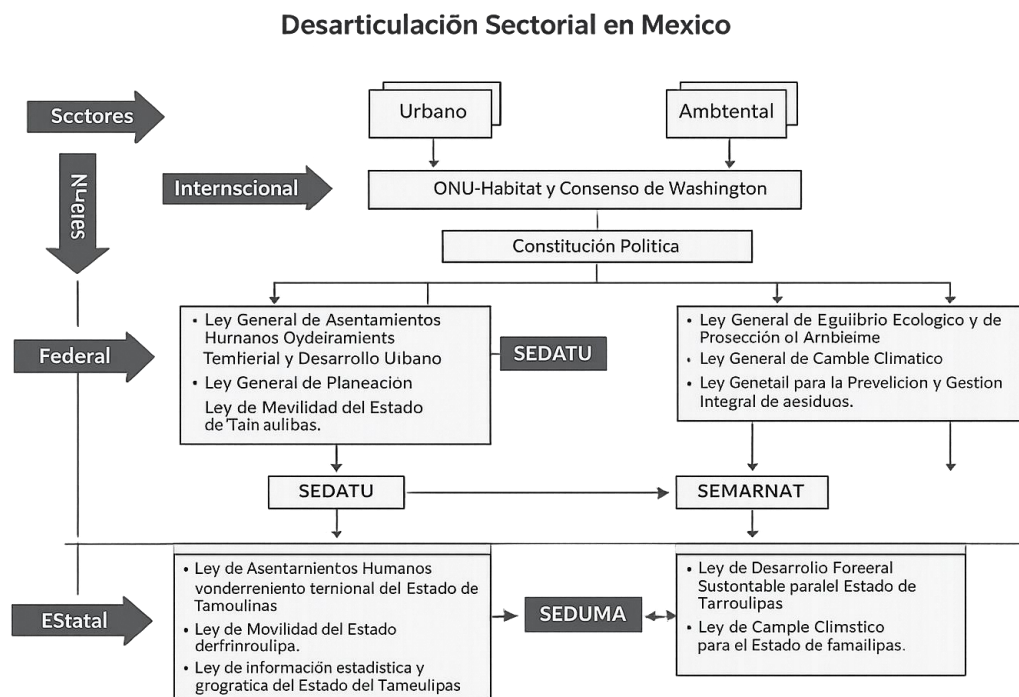
2.3 Estado actual del problema o necesidad.

En México, la conducción de la política urbana y ambiental se sustenta en un marco normativo e institucional amplio orientado a articular el desarrollo territorial con la sostenibilidad ambiental. En este sentido, el Estado ha impulsado diversos instrumentos jurídicos y de planeación para el aprovechamiento sustentable del capital natural; sin embargo, persisten limitaciones estructurales en su implementación efectiva, particularmente en la coordinación intersectorial, la integración de instrumentos de planeación y las capacidades institucionales de los gobiernos locales (Cámara de Diputados, 2003; SEMARNAT, 2016).

Diversos estudios han documentado una limitada articulación entre los instrumentos de planeación territorial y los sistemas de evaluación e indicadores, lo cual debilita el monitoreo del cumplimiento de objetivos de desarrollo urbano sostenible, equidad territorial y protección ambiental. Asimismo, la planeación territorial ha mantenido un enfoque predominantemente sectorial, centrado en el uso del suelo, con una aplicación indicativa y débil respaldo operativo, lo que limita su contribución efectiva al desarrollo sustentable (Wong-González, 2009; Rodríguez, 2020).

La política de ordenamiento territorial en México, se ha caracterizado por la paulatina asimilación de políticas con un importante componente ambiental. Provocando que las iniciativas no se consoliden en ninguno de los niveles y escalas geográficas a consecuencia de las tensiones que surgen entre las racionalidades político-económicas y el desarrollo territorial equilibrado, así como la desarticulación de los distintos sectores, y la producción de marcos legislativos y procesos de planeación deficientes. (Rodríguez, N. (2020)

Ilustración 17 Desarticulación sectorial en México



Fuente Elaboración propia con base en Rodríguez, 2020

En este contexto, el problema público se define como la limitada capacidad institucional de los municipios con más de 100 mil habitantes en Tamaulipas para planear, coordinar e implementar de manera integral y articulada políticas públicas en materia urbana y ambiental. Esta limitación se manifiesta en la desarticulación entre instrumentos de planeación, la insuficiente coordinación intergubernamental y la ausencia de mecanismos efectivos de seguimiento y evaluación.

Dicha problemática se origina en la falta de integración entre los instrumentos de desarrollo urbano, ordenamiento ecológico y movilidad, lo cual genera una gestión territorial fragmentada. Como consecuencia, se presentan procesos de expansión urbana desordenada, ocupación de zonas de riesgo, presión sobre los recursos naturales y limitada incorporación de criterios de sostenibilidad en la toma de decisiones públicas.

En el ámbito estatal, Tamaulipas cuenta con un conjunto relevante de instrumentos normativos, incluyendo la Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado, la Ley de Movilidad y diversos programas en materia de cambio climático, calidad del aire y desarrollo urbano. No obstante, la coexistencia de estos instrumentos no garantiza su articulación efectiva, particularmente en los municipios con mayor dinamismo urbano.

De acuerdo con el Censo de Población y Vivienda 2020, Tamaulipas cuenta con más de 3.5 millones de habitantes, con una alta concentración en municipios urbanos como Reynosa, Matamoros, Nuevo Laredo, Tampico y Ciudad Victoria, los cuales constituyen el área de enfoque del programa. Estas ciudades presentan dinámicas diferenciadas asociadas a su localización fronteriza, actividad industrial y crecimiento urbano acelerado, lo que incrementa la complejidad de la gestión territorial.

En términos de magnitud, la problemática se refleja en la persistencia de patrones de crecimiento urbano extensivo, la expansión de asentamientos en zonas periféricas con infraestructura limitada y la exposición de la población a riesgos ambientales, tales como inundaciones y contaminación atmosférica. Asimismo, la débil articulación de políticas urbanas y ambientales contribuye al deterioro de los ecosistemas, la pérdida de servicios ambientales y el incremento de emisiones contaminantes.

La problemática presenta afectaciones diferenciadas en diversos grupos poblacionales. En zonas urbanas con rezago social, donde se concentra una proporción importante de jóvenes, se observan limitaciones en el acceso a servicios urbanos de calidad y entornos ambientales adecuados. Las personas adultas mayores y con discapacidad enfrentan mayores barreras de accesibilidad y movilidad, mientras que la población rural e indígena presenta rezagos en la cobertura de instrumentos de planeación y acceso a servicios básicos.

En este sentido, la brecha que atiende el programa se define como la diferencia entre

una situación actual caracterizada por capacidades institucionales limitadas y desarticulación de políticas, y una situación deseada en la que los municipios cuentan con capacidades técnicas, mecanismos de coordinación y herramientas de planeación que les permiten implementar políticas urbanas y ambientales de manera integrada.

Adicionalmente, la problemática tiene implicaciones directas en el medio ambiente, al propiciar dinámicas de desarrollo urbano que incrementan la presión sobre los ecosistemas, reducen los servicios ambientales y aumentan la vulnerabilidad ante el cambio climático, lo que hace necesario fortalecer la conducción de la política urbana y ambiental bajo principios de sostenibilidad.

Tabla 4 Descripción del problema por afectaciones diferenciadas en determinados grupos poblacionales.

Grupo Poblacional	Definición	Cuantificación	Afectación diferenciada del grupo respecto a la problemática
Jóvenes	12 a 29 años	≈29%	Mayor exposición a entornos urbanos con servicios insuficientes y deterioro ambiental
Personas adultas mayores	60 años y más	≈10%	Barreras de accesibilidad y movilidad en entornos urbanos
Personas con discapacidad	Limitaciones funcionales	≈6%	Infraestructura urbana no inclusiva
Población rural	<2,500 habitantes	≈12%	Rezago en planeación territorial y servicios
Pueblos indígenas	Auto adscritos	<2%	Limitada inclusión en instrumentos de planeación

2.4 Evolución del problema o necesidad.

La problemática asociada a la limitada articulación de la política urbana y ambiental en México ha evolucionado en las últimas décadas en el contexto de un sistema caracterizado por la distribución de competencias entre distintos órdenes de gobierno y sectores administrativos. Esta configuración ha generado, de manera persistente,

esquemas de planeación territorial fragmentados, particularmente entre los ámbitos urbano y ambiental, cuya coordinación ha sido limitada y heterogénea en el tiempo.

Durante los últimos 10 a 15 años, se ha observado una tendencia hacia la incorporación de principios de sostenibilidad en la política territorial, reflejada en la actualización de marcos normativos y la creación de nuevos instrumentos de planeación. No obstante, estos avances han ocurrido de manera desarticulada, manteniéndose la coexistencia de enfoques sectoriales. A nivel federal, las atribuciones en materia de ordenamiento territorial continúan distribuidas principalmente entre la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU), responsable de la política urbana, y la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT), encargada del ordenamiento ecológico, lo que ha derivado en la operación paralela de instrumentos que no siempre se integran de manera efectiva en el territorio.

En el ámbito estatal, la evolución del problema se manifiesta en la coexistencia de un marco normativo amplio, pero con ritmos de actualización diferenciados. Mientras algunas disposiciones han sido recientemente reformadas (como la Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado 2019, con reformas en 2023, y la Ley de Movilidad, 2023, con reformas en 2025), otros instrumentos clave presentan rezagos significativos, como el Reglamento de Construcciones (2012) y diversos reglamentos ambientales emitidos en 2013. Esta asincronía normativa ha contribuido a la persistencia de esquemas de planeación territorial con limitada coherencia y baja capacidad de articulación operativa.

De manera complementaria, la evolución del problema también se refleja en el rezago en la actualización de instrumentos técnicos fundamentales para la gestión territorial. El Atlas de Riesgos estatal, actualizado por última vez en 2017, y los atlas municipales (cuya última actualización generalizada data de 2011) evidencian una brecha entre la dinámica territorial actual y la información disponible para la toma de decisiones. Esta situación limita la incorporación de criterios de prevención, resiliencia y sostenibilidad en los procesos de planeación urbana y ordenamiento territorial.

En términos territoriales, la evolución del problema ha sido más acentuada en los municipios con mayor dinamismo urbano y económico, particularmente aquellos con población superior a 100 mil habitantes, como Reynosa, Matamoros, Nuevo Laredo, Tampico y Ciudad Victoria. En estos contextos, el crecimiento urbano acelerado, la

expansión de la mancha urbana y la presión sobre los recursos naturales han incrementado la complejidad de la gestión territorial, evidenciando las limitaciones de los esquemas actuales de coordinación institucional y planeación integrada.

Desde una perspectiva poblacional, los efectos de esta evolución han sido diferenciados en función de las condiciones territoriales y socioeconómicas. En zonas urbanas en expansión, la población joven enfrenta mayores limitaciones en el acceso a servicios urbanos de calidad y entornos ambientales adecuados, mientras que las personas adultas mayores y con discapacidad presentan barreras estructurales de accesibilidad y movilidad. Por su parte, en localidades rurales y de menor densidad poblacional, persisten rezagos en la cobertura de instrumentos de planeación y en el acceso a servicios básicos, lo que refleja una distribución desigual de las capacidades institucionales y de los beneficios del desarrollo territorial.

En conjunto, la evolución del problema muestra una trayectoria caracterizada por avances normativos relevantes, pero con persistentes limitaciones en su integración efectiva y en su implementación a nivel local. Esta tendencia ha consolidado una brecha entre el diseño de la política pública y su aplicación operativa, particularmente en contextos urbanos de alta presión, lo que justifica la necesidad de fortalecer las capacidades institucionales municipales, así como los mecanismos de coordinación intersectorial e intergubernamental para la gestión integral del territorio.

2.5 Experiencias de atención.

Se analizan los casos de las Ciudad de México y Jalisco en su experiencia de aplicación de política pública urbana, y las oportunidades de implementación en nuestro estado, resultado de los logros que se tienen en dichos estados.

En la experiencia de la Ciudad de México se encontró:

Descripción de la acción implementada: La Ciudad de México en 2023, de acuerdo a la Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda, cuenta con tres programas relacionados:

- El **Programa General de Desarrollo Urbano**, es un instrumento para orientar el desarrollo urbano y el ordenamiento territorial de la Ciudad de México, que determina la política, la estrategia y las acciones del desarrollo urbano, así como las bases para expedir los Programas de los subsecuentes ámbitos de aplicación.

- Los **Programas Parciales de Desarrollo Urbano** establecen la planeación del desarrollo urbano y el ordenamiento territorial en áreas específicas de la ciudad. Los Programas Parciales tienen un carácter especial adaptado a las condiciones particulares de algunas áreas.
- Los **Programas Delegacionales de Desarrollo Urbano** constituyen el elemento rector en materia de planeación y el ordenamiento territorial, en cada uno de los Órganos Político-Administrativos que integran a la Ciudad de México.

De acuerdo al cuarto informe de gobierno 2021-2022 se obtuvieron los siguientes logros:

- Planes de Desarrollo Urbano e implementación de planes maestros
- Actualización del sistema de información
- Adecuada gestión del suelo y de la construcción
- Actualización de instrumentos de planeación
- Adquisición de reservas territoriales para el desarrollo urbano

Áreas y/o acciones de Oportunidad para Tamaulipas

- Generar planes de desarrollo urbano, en las principales ciudades metropolitanas y zonas conurbadas.
- Actualizar los Planes de Ordenamiento Territorial existentes.
- Generar convenios acordes con los sistemas de transporte, para facilitar la movilidad colectiva por medio de las vialidades con mejor infraestructura.

En el caso de Jalisco y en particular de la zona metropolitana de Guadalajara:

Descripción de la acción implementada: Se han posicionado a nivel nacional e internacional por la estructura organizacional que tienen dedicada a la planeación urbana tanto en el propio gobierno del estado como en su OPD Instituto Metropolitano de Planeación.

Logros:

- Actualización de instrumentos de planeación con el Programa de Desarrollo Metropolitano del área metropolitana de Guadalajara, 2042 y el Plan de Ordenamiento Territorial Metropolitano del AMG, el Atlas Metropolitano de Riesgos, entre otros

Áreas y/o acciones de Oportunidad para Tamaulipas:

- Crear un programa de desarrollo metropolitano y/o zonas conurbadas con visión a 20 años.
- Actualización de los planes de ordenamiento territorial de todos los municipios del estado.
- Realizar diagnóstico de movilidad urbana acorde a las necesidades de transporte en las principales ciudades del estado.

En el caso de la política pública de medio ambiente, los estados que se encuentran trabajando con grandes logros son Yucatán, Campeche y Quintana Roo, quienes, por su localización geográfica y condición, han formado acuerdos regionales y generado compromiso entre ellos en la implementación de su política medio ambiental, cada uno acorde a las características de cada estado.

En el caso de Yucatán se encontró:

Descripción de la acción implementada: La estrategia Regional de la Península de Yucatán para la Reducción de Emisiones por Deforestación y Degradación Forestal (s.f.) es un instrumento de planeación regional de largo plazo, desarrollado en conjunto por los gobiernos de los estados de Yucatán, Campeche y Quintana Roo orientado a generar sinergias regionales con una visión al 2030, con el propósito de consolidar las diversas capacidades de la región para la adaptación de políticas y acciones para minimizar la vulnerabilidad ambiental y al cambio climático de diversos sectores sociales, ambientales y productivos, así como fomentar el desarrollo sustentable y la conservación de los recursos naturales

Logros

- Estrategia Regional de Cambio Climático Yucatán, Campeche y Quintana Roo.
- Acuerdo de Cambio Climático Yucatán, Campeche y Quintana Roo.

Áreas y/o acciones de Oportunidad para Tamaulipas

- Instrumentar la política pública urbana y de medio ambiente con una visión a 20 años.
- Implementar coordinadamente políticas y acciones que permitan minimizar la vulnerabilidad de los sectores ambientales y productivos, así como el



desarrollo sustentable en la conservación de los recursos naturales mediante estrategias regionales.

- Generar acuerdos regionales en beneficio de crear las condiciones para lograr una sociedad sensible, empática y consciente respecto al medio ambiente, asentamientos resilientes y sustentables.

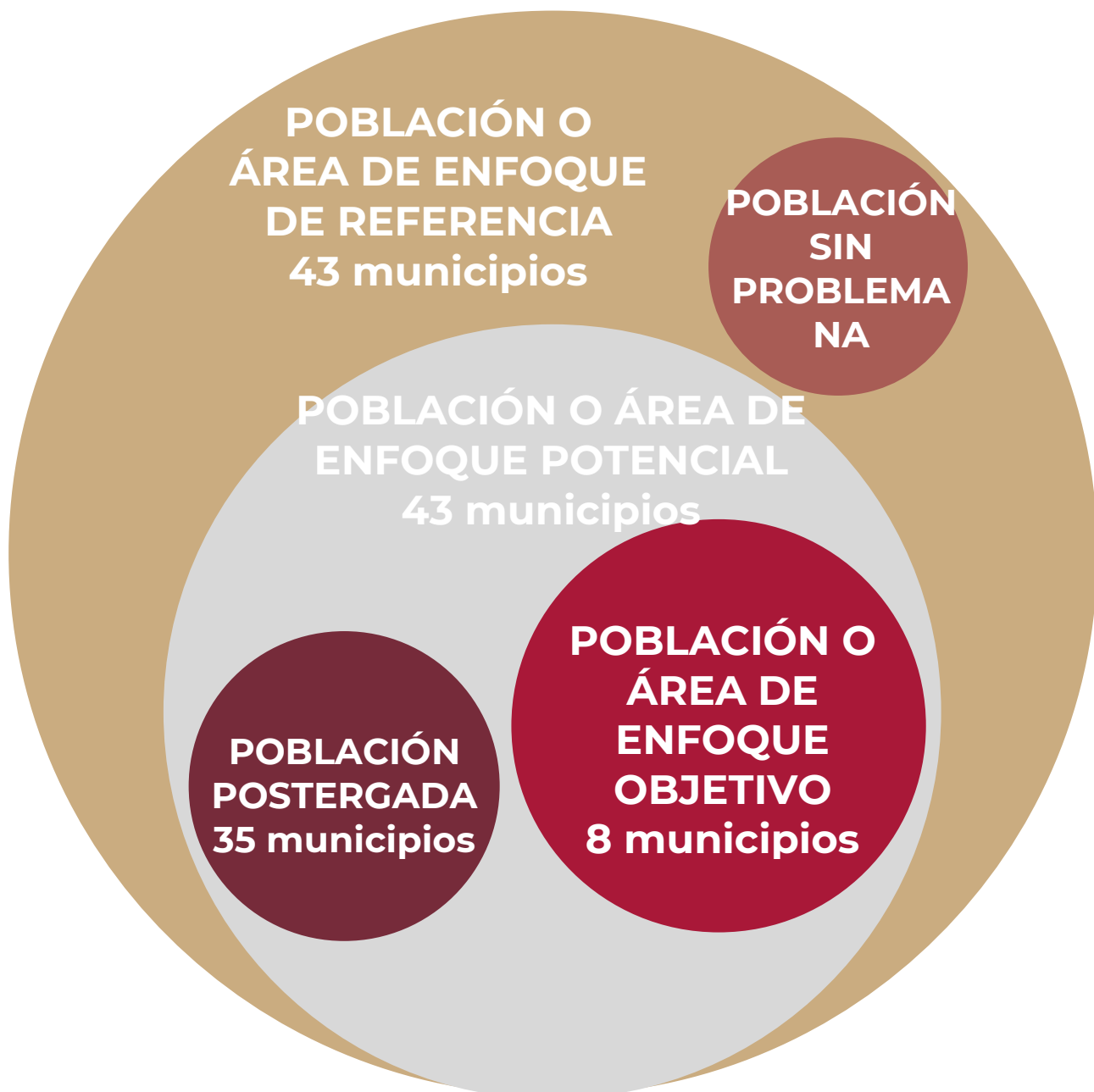
En el ámbito regional, y con el fin de incorporar las políticas públicas de desarrollo urbano y medio ambiente, el estado de Nuevo León y el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) en México firmaron en 2023 un Memorando de Entendimiento con el objetivo de impulsar la Agenda 2030 y el logro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS).

Por lo anterior, y dado que se presentan necesidades similares, es indispensable que la política pública urbana y de medio ambiente sea implementada instrumentando las oportunidades de generar documentos estratégicos como lo son los planes y programas de ordenamiento territorial y desarrollo urbano, armonizar las legislaciones que se encuentran en la agenda ambiental, fortalecer las instituciones que se especializan en la materia de la política pública urbana y de medio ambiente.

3. Cobertura.

El programa presupuestario tiene como área de intervención el territorio del estado de Tamaulipas y se enfoca en fortalecer la capacidad institucional de los municipios para la conducción de la política urbana y de medio ambiente. Dado que se trata de un programa de fortalecimiento institucional, la cobertura se define en términos de áreas de enfoque (municipios) y no de beneficiarios directos.

Ilustración 18. Cobertura y poblaciones.



3.1 Identificación y caracterización de la población o área de enfoque de referencia.

El área de enfoque de referencia está conformada por los 43 municipios del estado de Tamaulipas, los cuales representan el universo total del sistema territorial sobre el que incide la política pública en materia urbana y ambiental.

3.2 Identificación y caracterización de la población o área de enfoque potencial.

El área de enfoque potencial corresponde al conjunto total de municipios del estado que presentan, en distinta magnitud, problemáticas asociadas a la desarticulación de la planeación urbana y ambiental.

Tabla 5. *Población o área de enfoque potencial.*

Definición de la población o área de enfoque potencial	Municipios del estado de Tamaulipas con necesidades de fortalecimiento institucional en materia de planeación urbana, ordenamiento territorial y gestión ambiental.
Cuantificación de la población o área de enfoque potencial	43 municipios.

3.3 Identificación y caracterización de la población o área de enfoque objetivo.

El área de enfoque objetivo está conformada por los municipios que presentan mayor presión urbana, dinamismo económico y complejidad territorial, lo que requiere intervenciones prioritarias en materia de planeación y coordinación institucional.

Municipios objetivo:

- Reynosa
- Matamoros
- Nuevo Laredo
- Ciudad Victoria
- Tampico
- Altamira
- Ciudad Madero
- Río Bravo

3.3.1 Criterios de focalización.

La selección de la población objetivo se sustenta en criterios técnicos y normativos:

- a) Geográficos: Municipios con mayor concentración urbana y crecimiento poblacional acelerado.
- b) Normativos: Municipios con más de 100 mil habitantes, conforme al artículo 29 de la Ley de Asentamientos Humanos del Estado, que establece la obligatoriedad de contar con instrumentos de planeación actualizados
- c) Socioeconómicos: Municipios con alta actividad económica, presión sobre infraestructura urbana y demanda de servicios.
- d) De riesgo territorial

Municipios con mayor exposición a:

- Expansión urbana desordenada
- Asentamientos en zonas de riesgo
- Presión ambiental

e) Programáticos: Municipios con mayor viabilidad operativa para implementar acciones en el corto plazo (capacidad institucional mínima instalada).

3.4 Cuantificación de la población o área de enfoque objetivo.

Se proporcionarán las estimaciones del total de población o área de enfoque que se proyecta atender en el ejercicio fiscal en que se realiza el análisis o como continuación a partir del programa modificado.

Tabla 6. *Cuantificación de la población o área de enfoque objetivo.*

Cuantificación de la población o área de enfoque objetivo	8 municipios del estado
---	-------------------------

3.5 Metas de Cobertura.

Tabla 7. *Metas de Cobertura.*

	Año t	Año t+1	Año t+2	Año t+3
Municipios de Tamaulipas	6	8	10	12

3.6 Frecuencia de actualización de la población potencial y objetivo.

La actualización de la población o área de enfoque se realizará con base en:

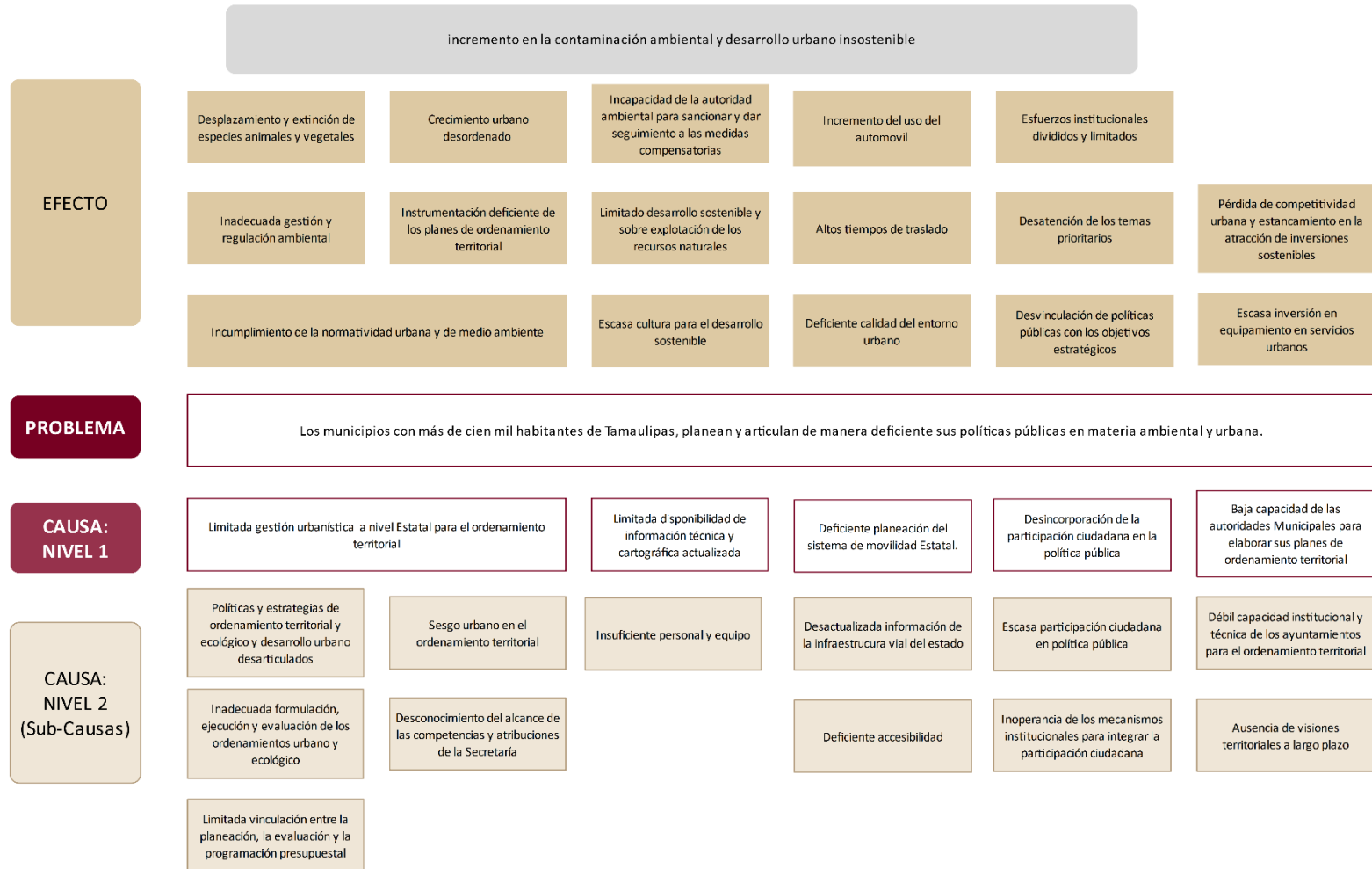
- Censos de Población y Vivienda (INEGI) — cada 10 años



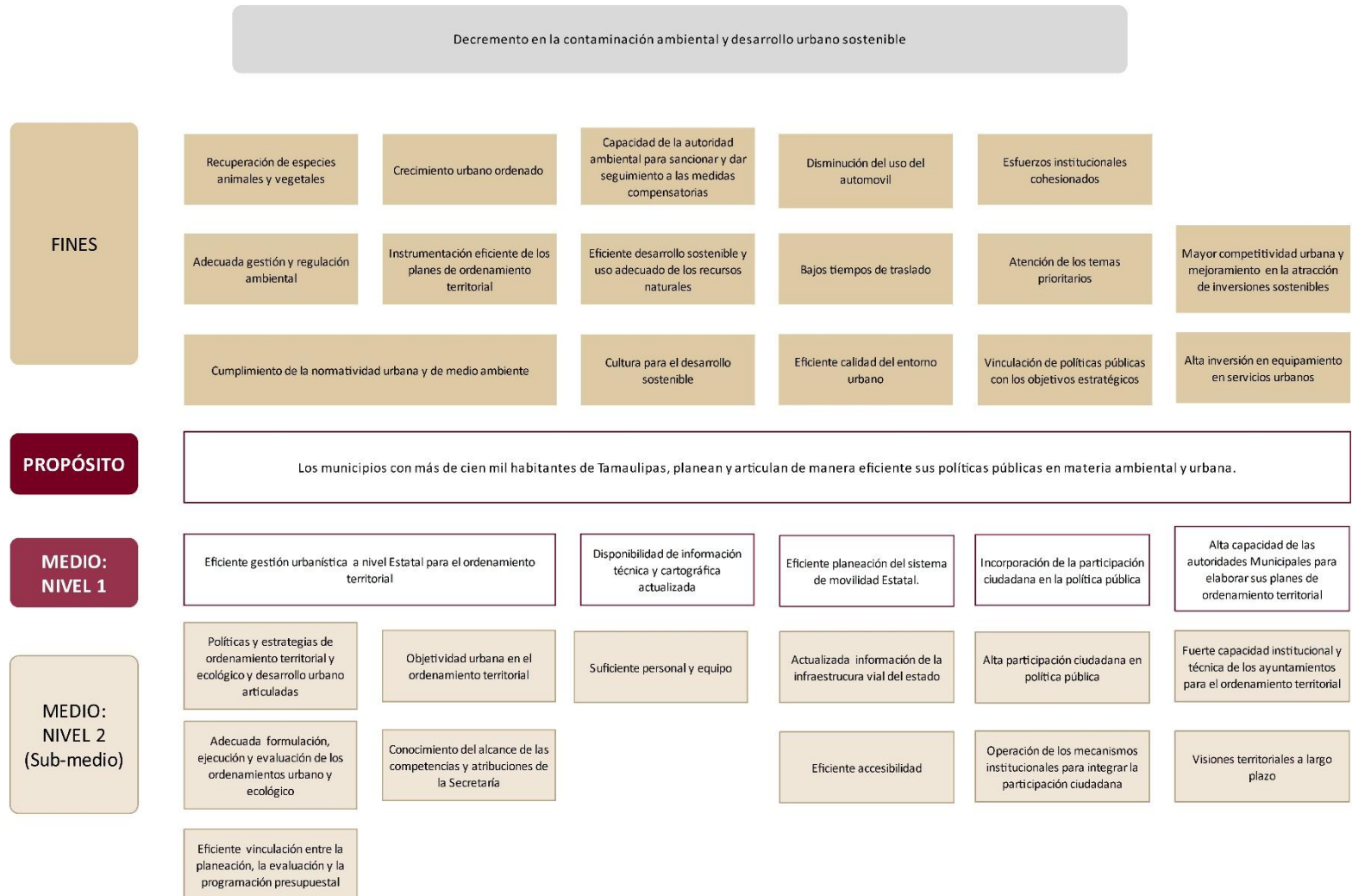
- Conteos intercensales — cada 5 años
 - Registros administrativos estatales y municipales — actualización anual
- Adicionalmente, se considerarán las solicitudes y capacidades institucionales de los municipios para ajustar la priorización de atención.

4. Análisis causa-efecto.

4.1 Árbol del problema.



4.2 Árbol de objetivos.



5. Análisis de alternativas.

Las alternativas para dar solución a la problemática derivada de la actual situación de la planeación y articulación de las políticas públicas en Tamaulipas son extensas. Si bien existen alternativas que han mostrado ser eficientes para resolver o mejorar esta problemática, lo cierto es que algunas de ellas implican costos elevados a los cuales no siempre se tiene acceso.

Sin embargo, desde la capacidad técnica, humanas y financieras con las que cuenta la Secretaría, es posible implementar una serie de acciones que permitan coadyuvar en la solución a los desafíos que enfrenta el estado para la conducción de la política ambiental y urbana.

Derivado de ello, se propusieron las alternativas para su análisis, las cuales se conforman de la siguiente manera:

Tabla 8. *Conversión de Medios a Alternativas.*

Medios	Alternativa	Acciones
Adecuada gestión urbanística a nivel Estatal para el ordenamiento territorial	Elaboración de proyectos en materia de desarrollo urbano	Identificación de zonas de intervención. Reuniones de seguimiento a proyectos de desarrollo urbano. Dictámenes de impacto urbano. Determinación de derechos de preferencia. Dictamen de congruencia.
Adecuada disponibilidad de información técnica y cartográfica actualizada	Trámites y servicios en materia de desarrollo urbano	Inscripción en Sistema Estatal de Planeación e Información Geográfica para el Desarrollo Urbano. Reuniones con BANOBRAS.
Adecuada planeación del sistema de movilidad estatal.	Elaboración de proyectos de movilidad	Reuniones de seguimiento de proyectos de movilidad. Pláticas a instituciones educativas. Pláticas a dependencias gubernamentales. Pláticas a particulares.
Incorporación de la participación ciudadana en la política pública	Concientizaciones en materia de cambio climático	

Suficiente capacidad de las autoridades Municipales para elaborar sus planes de ordenamiento territorial

Actualización de Programas de Ordenamiento Territorial

Reuniones con municipios.
Talleres de participación ciudadana.

Tabla 9. *Criterios para la selección de alternativas.*

Criterios de valoración

1. Menor costo de implementación.
2. Mayor financiamiento disponible.
3. Menor tiempo para obtención de resultados.
4. Aceptación por la población afectada.
5. Mayor viabilidad técnica del programa.
6. Mayor capacidad institucional.
7. Mayor impacto institucional.
8. Mejores resultados esperados.

Escala de puntos

Tabla 10. *Matriz de Alternativas.*

CRITERIOS DE VALORACIÓN	Alternativa 1	Alternativa 2	Alternativa 3	Alternativa 4	Alternativa 5
1. Menor costo de implementación	2	4	1	5	3
2. Mayor financiamiento disponible	3	2	5	4	1
3. Menor tiempo para la obtención de resultados	4	5	3	2	1
4. Aceptación por la población afectada	2	1	4	5	3
5. Mayor viabilidad técnica del programa	3	3	2	1	5
6. Mayor capacidad institucional	2	3	1	5	4
7. Mayor impacto institucional	3	2	5	1	4
8. Mejores resultados esperados	3	2	4	1	5
TOTAL	22	22	25	24	26

Tabla 11. Selección de alternativas.

Alternativa	Puntaje Ponderado	Aplicabilidad	Justificación
Elaboración de proyectos en materia de desarrollo urbano	22	Viable	La adecuada elaboración de proyectos es fundamental, ya que de ellos se deriva las obras que mejoran el desarrollo urbano de las ciudades.
Trámites y servicios en materia de desarrollo urbano	22	Viable	La adecuada respuesta a los trámites en materia de desarrollo urbano permite correcta aplicación de la conducción de la política urbana en el estado, favorece el desarrollo ordenado y sostenible de los municipios de Tamaulipas.
Elaboración de proyectos de movilidad	25	Viable	La movilidad urbana se encuentra actualmente como parte de las estrategias del Plan Nacional de Desarrollo y del Plan estatal de Desarrollo, y actualmente se encuentran apoyadas con recursos federales para su mejoramiento.
Concientizaciones en materia de cambio climático	24	Viable	Las concientizaciones se realizan por medio de personal y recursos que se encuentran en la Secretaría por lo cual son de fácil y rápida ejecución.
Actualización de Programas de Ordenamiento Territorial	26	Viable	La actualización de los Programas de Ordenamiento Territorial es la base para lograr un adecuado desarrollo sostenible de las ciudades, aunado a esto esta alternativa se realiza con personal de la Secretaría, quien brinda las asesorías a los municipios.

6. Análisis de los involucrados.

Existen diversos actores involucrados que influyen, de manera positiva o negativa, en la resolución del problema central. La ilustración 19 muestra, de manera agrupada, a estos involucrados.

Como agentes que favorecen la solución del problema se encuentra la Procuraduría Ambiental y Urbana de Tamaulipas, que de acuerdo a una de sus atribuciones se encarga de: “Establecer las políticas generales y definir las prioridades a las que deberá sujetarse en relación con la prestación del servicio público social o actividades

de protección al ambiente, recursos naturales y desarrollo urbano del Estado, en congruencia con el Plan Estatal de Desarrollo” (SEDUMA, 2025).

Otro de los agentes que favorecen la aplicación del programa, son las instituciones educativas y gubernamentales que prestan instalaciones, tiempos y recursos para poder realizar las pláticas que favorecen la concientización en materia de cambio climático.

A nivel municipal, sus gobiernos son los encargados de asegurar la actualización de los planes de ordenamiento territorial, esto de acuerdo al artículo 12 de la Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano para el Estado de Tamaulipas

Ilustración 19. *Mapa de Involucrados.*

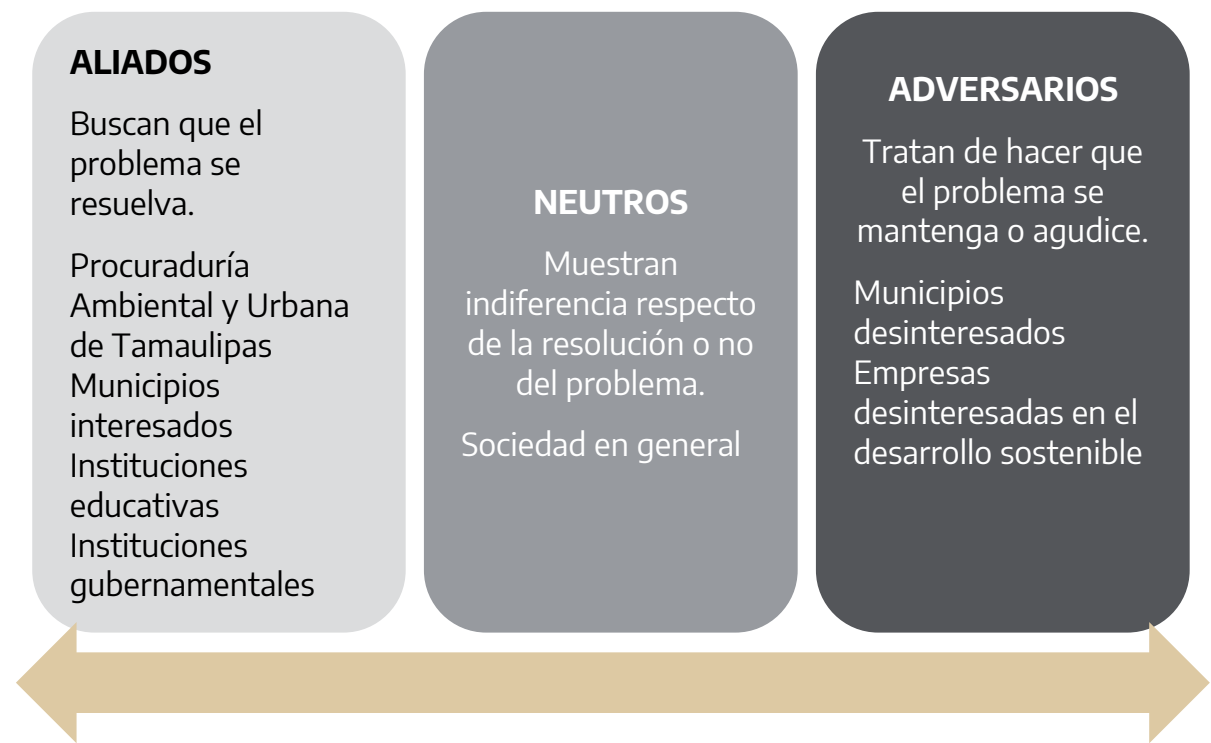


Tabla 12. *Matriz de Actores.*

Actor/Grupo de actores	Interés/Expectativas (A favor o en contra)	Interés/Expectativas (A favor o en contra) (A)	Fuerza para defender intereses (B)	Calificación (A*B)
Procuraduría Ambiental y Urbana de Tamaulipas	A favor	3	3	9
Municipios	A favor	3	3	9
Instituciones educativas	A favor	3	3	9
Empresas	En contra	2	2	4
Instituciones gubernamentales	A favor	3	3	9
Sociedad civil	Neutro	2	2	4

7. Objetivos

7.1 Determinación de los objetivos del programa.

7.2 Objetivo General.

- Fortalecer la planeación y articulación eficiente de las políticas públicas en materia ambiental y urbana en los municipios con más de cien mil habitantes del estado de Tamaulipas.

7.3 Objetivos específicos.

- Actualizar los Programas de Ordenamiento Territorial en los municipios de Tamaulipas
- Elaborar proyectos en materia de desarrollo urbano.
- Autorizar trámites y servicios en materia de desarrollo urbano conforme a la normatividad vigente.
- Realizar acciones de concientización en materia de cambio climático.
- Elaborar proyectos en materia de movilidad.

7.2 Aportación del programa a objetivos de planeación superior.

7.2.1 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS)

Tabla 13. *Alineación con los Objetivos de Desarrollo Sostenible.*

Objetivo	Meta	Indicador		Alineado a:
11 Lograr que las ciudades sean más inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles	11.1 De aquí a 2030, asegurar el acceso de todas las personas a viviendas y servicios básicos adecuados, seguros y asequibles y mejorar los barrios marginales	11.1.1 Proporción de la población urbana que habita en viviendas precarias	Fin	Contribuir al desarrollo sostenible y la gobernanza en la Administración Pública Estatal, mediante una eficiente planeación y articulación de las políticas públicas en materia ambiental y urbana.
	11.2 De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular	11.2.1 Proporción de la población que tiene fácil acceso al transporte público, desglosada por sexo, edad y discapacidad	Fin	Contribuir al desarrollo sostenible y la gobernanza en la Administración Pública Estatal, mediante una eficiente planeación y articulación de las políticas

mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad

públicas en materia ambiental y urbana.

<p>11.6 De aquí a 2030, reducir el impacto ambiental negativo per cápita de las ciudades, incluso prestando especial atención a la calidad del aire y la gestión de los desechos municipales y de otro tipo</p>	<p>11.6.1.a Porcentaje de residuos sólidos urbanos recolectados con disposición final adecuada</p>	<p>Propósito</p>	<p>Los municipios con más de cien mil habitantes de Tamaulipas, planean y articulan de manera eficiente sus políticas públicas en materia ambiental y urbana.</p>
<p>11.7. De aquí a 2030, proporcionar acceso universal a zonas verdes y</p>	<p>11.7.1. Proporción media de la superficie edificada de las</p>	<p>Propósito</p>	<p>Los municipios con más de cien mil habitantes de</p>

espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles, en particular para las mujeres y los niños, las personas de edad y las personas con discapacidad

ciudades que se dedica a espacios abiertos para uso público de todos - G - E

Tamaulipas, planean y articulan de manera eficiente sus políticas públicas en materia ambiental y urbana.

11n.2 Reducir el impacto ambiental de las ciudades promoviendo la movilidad sustentable, la cultura vial, mejorando la calidad del aire y asegurando las áreas verdes por densidad de población y acceso público

11n.2.1 Superficie de áreas verdes urbanas per cápita - N - E

Fin

Contribuir al desarrollo sostenible y la gobernanza en la Administración Pública Estatal, mediante una eficiente planeación y articulación de las políticas públicas en materia ambiental y urbana.

13 Adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos

13.1 Fortalecer la resiliencia y la capacidad de adaptación a los riesgos relacionados con el clima y los desastres

13.1.1 Número de personas muertas, desaparecidas y afectadas directamente atribuido a desastres por

Componente

Concientizaciones en materia de cambio climático realizadas.



naturales en cada 100 000
 todos los países habitantes

<p>13n.1 Promover acciones de resiliencia y adaptación a riesgos relacionados con el clima y desastres naturales. Incrementar las capacidades de los municipios para mitigar las condiciones de exposición y vulnerabilidad a los fenómenos extremos relacionados con el clima</p>	<p>13n.1.2 Fortalecimiento de capacidades adaptativas de los municipios para responder al cambio climático - N</p>	<p>Componente</p>	<p>Concientizaciones en materia de cambio climático realizadas.</p>
<p>16 Promover sociedades pacíficas e inclusivas para el desarrollo sostenible, facilitar el</p>	<p>16.7. Garantizar la adopción en todos los niveles de decisiones inclusivas, participativas y representativas</p>	<p>16.7.2. Proporción de la población que considera que la adopción de decisiones es inclusiva y</p>	<p>Fin Contribuir al desarrollo sostenible y la gobernanza en la Administración Pública Estatal, mediante una</p>

acceso a la que respondan a participativa -
 justicia para las necesidades G
 todos y
 construir a
 todos los
 niveles
 instituciones
 eficaces e
 inclusivas
 que rindan
 cuentas

eficiente
 planeación y
 articulación de
 las políticas
 públicas en
 materia
 ambiental y
 urbana.

7.2.2 Plan Nacional de Desarrollo (PND)

Tabla 14. *Alineación con el Plan Nacional de Desarrollo.*

Eje	Objetivo	Estrategia	Alineado a:
Eje General 4: Desarrollo Sustentable	2.10: Promover entornos públicos justos y adaptativos mediante la planificación de espacios rurales y urbanos, con el objetivo de reducir las disparidades en el acceso a oportunidades y servicios entre diferentes regiones y	2.10.1 Dotar a la población mexicana de infraestructura para la movilidad y el transporte público que facilite el tránsito de personas y bienes de manera accesible, sostenible, segura y eficiente, priorizando la intermodalidad en sistemas urbanos y rurales.	Componente Proyectos en materia de movilidad elaborados



comunidades del país.

2.10.2 Colaborar en el diseño, construcción, renovación y ampliación de obras comunitarias y espacios urbanos con enfoque de género, infancia y pertinencia cultural, mejorando el entorno habitable y garantizando el acceso inclusivo a servicios artísticos, culturales, deportivos, turísticos y de esparcimiento, así como la mejora de servicios ambientales, con enfoque de seguridad, accesibilidad y habitabilidad.

Componente

Proyectos en materia de desarrollo urbano elaborados



	<p>2.10.3 Promover un ordenamiento territorial integral y sustentable que articule la gestión de riesgos de desastres, la integración armónica de los ámbitos rural y urbano, mediante procesos de planeación participativos para reducir las desigualdades socio territoriales.</p>	<p>Componente</p>	<p>Programas de Ordenamiento Territorial actualizados.</p>
<p>3.7: Mejorar la movilidad de personas y mercancías en todo el territorio nacional y transfronterizo, incrementando la competitividad del país mediante la consolidación de una red intermodal de infraestructura para un transporte</p>	<p>3.7.2 Fomentar la construcción, modernización y conservación de la infraestructura de transporte para garantizar la movilidad de personas, bienes, servicios y turistas nacionales e internacionales, asegurando condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad,</p>	<p>Componente</p>	<p>Proyectos en materia de movilidad elaborados</p>



eficiente, sostenible y seguro	calidad, inclusión e igualdad.	Componente	Proyectos en materia de movilidad elaborados
4.3: Reducir las emisiones contaminantes y fortalecer la resiliencia climática mediante la prevención, control y mitigación de los impactos ambientales en la salud y los ecosistemas.	4.3.2 Implementar políticas de mitigación y adaptación al cambio climático con enfoque en derechos humanos, igualdad y justicia ambiental para fortalecer la resiliencia de la sociedad y los ecosistemas.	Componente	Concientizaciones en materia de cambio climático realizadas.



4.3.4 Fortalecer las medidas de prevención y control de la contaminación para proteger la salud de la población y preservar un medio ambiente sano

Componente

Concientizaciones en materia de cambio climático realizadas.

4.3.5 Desarrollar e implementar Programas Integrales de Prevención y Control de la Contaminación del Aire en ciudades y zonas metropolitanas con alta contaminación atmosférica para mejorar la calidad del aire y la salud pública.

Componente

Concientizaciones en materia de cambio climático realizadas.



4.5.6 Fortalecer el ordenamiento ecológico y otros instrumentos de ordenamiento del territorio como medio de planeación que regule el uso del suelo de acuerdo con sus características inherentes

Componente

Programas de Ordenamiento Territorial actualizados.

4.5.8 Armonizar e integrar los instrumentos de desarrollo urbano y ordenamiento ecológico en la planificación territorial, para gestionar de manera sustentable la expansión de las fronteras agrícola y urbana.

Componente

Programas de Ordenamiento Territorial actualizados.



4.5.9 Desarrollar instrumentos de planificación territorial con enfoques transversales de conservación ecológica, que mitiguen el impacto ambiental y la pérdida de biodiversidad derivados de las actividades productivas, la expansión de infraestructura y el crecimiento de los asentamientos humanos.

Componente

Programas de Ordenamiento Territorial actualizados.

7.2.3 Plan Estatal de Desarrollo (PED)

Tabla 15. *Alineación con el Plan Estatal de Desarrollo (PED).*

EJE	Marco Estratégico	Objetivo	Estrategia	Líneas de acción	Alineado a:	
Eje 3. Progreso Económico Inclusivo y Sostenible	Cuidado del Medio Ambiente	E1.2 Coadyuvar en la reducción de la vulnerabilidad de la población y del capital natural de Tamaulipas ante los efectos del cambio climático	E1.2.1 Incrementar la resiliencia del estado para que permita la adaptación a las nuevas condiciones climáticas.	E1.2.1.1 Instrumentar políticas climáticas eficientes para la conservación y aprovechamiento de los recursos naturales como el agua, el aire y el suelo	Propósito	Los municipios con más de cien mil habitantes de Tamaulipas, planean y articulan de manera eficiente sus políticas públicas en materia ambiental y urbana.
				E1.2.1.3 Impulsar políticas públicas inclusivas para la adaptación al cambio climático considerando a las mujeres, niñas, niños, personas adultas	Propósito	Los municipios con más de cien mil habitantes de Tamaulipas, planean y articulan de manera eficiente sus políticas públicas en materia ambiental y urbana.

mayores y
los pueblos
indígenas.

E1.3 Fortalecer las políticas públicas de cambio climático para la mitigación de sus efectos, mediante una administración transversal entre las dependencias estatales y articuladas con la política nacional y los ayuntamientos	E1.3.1 Mejorar los instrumentos normativos, económicos y de planeación para combatir el cambio climático en Tamaulipas	E1.3.1.2 Impulsar instrumentos económicos para la integración de un fondo que ayude a mitigar los impactos del cambio climático	Propósito	Los municipios con más de cien mil habitantes de Tamaulipas, planean y articulan de manera eficiente sus políticas públicas en materia ambiental y urbana.
		E1.3.1.3 Fomentar en los Ayuntamientos la elaboración de programas municipales de cambio climático	Componente	Programas de Ordenamiento Territorial actualizados.
	E1.3.2 Fomentar la participación ciudadana y de los sectores	E1.3.2.1 Fortalecer las políticas climáticas mediante la educación ambiental en las escuelas	Actividad	Pláticas en materia de cambio climático a instituciones educativas



productos en la conciencia ambiental con programas de mitigación y adaptación al cambio climático.

y los sectores productivos.

E1.3.2.2	Coadyuvar con el sector educativo para fomentar el conocimiento de las causas y efectos del cambio climático a través de los Centros de Educación y Vigilancia Climática Global.	Actividad	Pláticas en materia de cambio climático a instituciones educativas
----------	--	-----------	--

E1.4	Favorecer los conocimientos éticos y académicos de los sectores público y privado	E1.4.1	Contribuir al desarrollo profesional de los administradores públicos	E1.4.1.1	Impartir capacitaciones en materia de medio ambiente a las y los servidores públicos.	Actividad	Pláticas en materia de cambio climático a dependencias gubernamentales
------	---	--------	--	----------	---	-----------	--



sobre el
desarrollo
sostenible

sobre
desarroll
o
sostenibl
e para
hacer
más
eficiente
s los
procesos
burocráti
cos.

E1.4.1.1
Impartir
capacitacion
es en
materia de
medio
ambiente a
las y los
servidores
públicos.

Actividad

Pláticas en materia
de cambio climático
a
dependencias
gubernamentales

E1.4.2
Fortalece
r los
recursos
humanos
,
materiale
s y
financier
os para
contribui
r a la
mitigació
n de la
crisis
ambienta
l

E1.4.2.1
Contribuir a
la
capacitación
del servidor
público para
la realización
de planes y
programas
de manera
objetiva

Actividad

Pláticas en materia
de cambio climático
a
dependencias
gubernamentales

E1.4.2.3
Establecer
mecanismos
que
permitan
incorporar
recursos
financieros
para la
realización
de los planes
y programas

Propósito

Los municipios con
más de cien mil
habitantes de
Tamaulipas,
planean y articulan
de manera eficiente
sus políticas
públicas en materia
ambiental y
urbana.

del área ambiental.

		E1.4.2.4	Propósito	Los municipios con más de cien mil habitantes de Tamaulipas, planean y articulan de manera eficiente sus políticas públicas en materia ambiental y urbana.
		Ejecutar de manera eficiente los recursos financieros asignados a los diferentes planes y programas ambientales para ampliar su cobertura en el estado.		
E1.6	E1.6.1	E1.6.2.2	Fin	Contribuir al desarrollo sostenible y la gobernanza en la Administración Pública Estatal, mediante una eficiente planeación y articulación de las políticas públicas en materia ambiental y urbana.
Promover el desarrollo sustentable a través de acciones integrales que garanticen el bienestar de las y los tamaulipecos	Implementar acciones que contribuyan al desarrollo económico o sustentable de las comunidades en el territorio	Establecer convenios con los gobiernos municipales para el fortalecimiento de los programas de recolección, recuperación y confinamiento de residuos		



tamaulip eca	sólidos urbanos.		
E1.6.3 Fomenta r la aplicació n de instrume ntos de gestión ambienta l para regular las actividad es que se desarroll an en el estado de Tamaulip as	E1.6.3.1 Implementar los programas de ordenamient o ecológico regionales con el objetivo de evitar conflictos ambientales emanados de las actividades humanas.	Propósito	Los municipios con más de cien mil habitantes de Tamaulipas, planean y articulan de manera eficiente sus políticas públicas en materia ambiental y urbana.
	E1.6.3.2 Desarrollar los instrumento s de gestión para la evaluación de estudios en materia de impacto ambiental para las obras de competencia estatal.	Propósito	Los municipios con más de cien mil habitantes de Tamaulipas, planean y articulan de manera eficiente sus políticas públicas en materia ambiental y urbana.



<p>E4.4 Garantizar el desarrollo ordenado del territorio estatal, para contar con instrumentos actualizados en cada uno de los municipios que permitan el crecimiento justo, sustentable y con enfoque social-humanista.</p>	<p>E4.4.1 Generar los Programas Regionales, Programas de Zonas Metropolitanas, Programas Municipales y Programas Parciales, fortaleciendo el marco legal para el desarrollo urbano</p>	<p>E4.4.1.1 Actualizar los Programas de Ordenamiento Territorial en los municipios que así lo requieran y crear proyección especial en polígonos de atención prioritaria; considerando la nueva agenda urbana, así como los principios de sostenibilidad ambiental y de justicia social.</p>	<p>Componente</p>	<p>Programas de Ordenamiento Territorial actualizados</p>
--	--	--	-------------------	---



<p>E4.4.2 Fortalece r la goberna nza de las ciudades con mecanis mos claros y ciudadan os para que la població n</p>	<p>E4.4.2.2 Favorecer la coordinación entre los tres órdenes de gobierno, iniciativa privada, academia y sociedad organizada en la ejecución de mejoras a las ciudades</p>	<p>Actividad</p>	<p>Realización de talleres de participación ciudadana para actualización de programas de ordenamiento territorial</p>
<p>tamaulip eca mejore su conviven cia social, armonía y bienestar</p>	<p>E4.4.2.3 Promover la capacitación de los funcionarios públicos, la planeación participativa y la corresponsa bilidad ciudadana.</p>	<p>Actividad</p>	<p>Reuniones con municipios para actualización de Programas de Ordenamiento Territorial.</p>

7.2.4 Programas Sectoriales, Institucionales, Regionales y Especiales derivados del PED.

Tabla 16. *Alineación con el Programa Sectorial.*

EJE	Objetivo	Estrategia	Líneas de acción	Alineado a:
Eje estratégico 1: Desarrollo Urbano	D.2 Promover el desarrollo equilibrado y planificado de las ciudades, mediante la implementación de instrumentos actualizados que fomenten un crecimiento justo, sostenible y centrado en el bienestar social.	D.2.1 Fomentar un desarrollo planificado del Estado a través de programas, planes y proyectos que eficienten el uso del suelo urbano.	D.2.1.1 Establecer áreas de terreno urbanizadas y disponibles para el desarrollo de las ciudades, con el fin de fomentar su crecimiento planificado.	Componente Proyectos en materia de desarrollo urbano elaborados
			D.2.1.2 Promover el incremento de la densidad poblacional en las zonas centrales de las ciudades, buscando una mejor utilización de los espacios urbanos existentes	Componente Programas de Ordenamiento Territorial actualizados. Trámites y servicios en materia de desarrollo urbano autorizados



D.2.1.4 Realizar Componente Programas
una revisión y de
actualización de Ordenamien
los Programas to Territorial
de actualizados.
Ordenamiento
Territorial en
aquellos
municipios que
lo requieran.

D.2.1.5 Fomentar Componente Programas
la creación de de
espacios Ordenamien
urbanos to Territorial
sostenibles que actualizados.
promuevan el Proyectos en
equilibrio entre materia de
el desarrollo desarrollo
urbano y la urbano
preservación del elaborados
medio ambiente Proyectos en
materia de
movilidad
elaborados

D.2.1.6 Impulsar Componente Programas
el desarrollo de de
Programas Ordenamien
Regionales, de to Territorial
Zonas actualizados.
Metropolitanas,
Municipales y
Parciales



D.2.1.7 Impulsar el desarrollo de Planes parciales de centros históricos, típicos o tradicionales, fomentando el sentido de pertenencia de las ciudades.

Componente Proyectos en materia de desarrollo urbano elaborados

D.2.1.8 Implementar políticas y programas que incentiven el desarrollo urbano de manera equitativa, garantizando el acceso a servicios básicos y mejorando la calidad de vida de los ciudadanos en todas las áreas urbanas.

Componente Programas de Ordenamiento Territorial actualizados. Proyectos en materia de desarrollo urbano elaborados. Proyectos en materia de movilidad elaborados



Eje estratégico 2: Medio Ambiente	M.1 Mitigar las emisiones de gases y compuestos de efecto invernadero, fortaleciendo o las políticas públicas de cambio climático mediante una administración transversal y articulada con la política nacional y los ayuntamientos.	M.1.2 Fomentar la participación ciudadana y de los sectores productivos en la concientización ambiental con programas de mitigación y adaptación al cambio climático	M.1.2.2 Fomentar la implementación de políticas públicas inclusivas que consideren a mujeres, niñas, niños, personas de edad avanzada y comunidades indígenas en la adaptación al cambio climático.	Propósito	Los municipios con más de cien mil habitantes de Tamaulipas, planean y articulan de manera eficiente sus políticas públicas en materia ambiental y urbana.
			M.1.2.6 Colaborar con el sector educativo para promover el conocimiento sobre las causas y efectos del cambio climático a través de los Centros de Educación y Vigilancia Climática Global.	Actividad	Pláticas en materia de cambio climático a instituciones educativas
			M.1.2.5 Promover la creación de programas locales de cambio climático	Actividad	Pláticas en materia de cambio climático a dependencias



en los gobiernos
municipales.

gubernamen
tales

M.1.2.3 Promover activamente la adopción de mecanismos económicos que faciliten la creación de un fondo dedicado a la reducción de los impactos del cambio climático.

Propósito

Los municipios con más de cien mil habitantes de Tamaulipas, planean y articulan de manera eficiente sus políticas públicas en materia ambiental y urbana.

M.1.2.4 Reforzar las políticas climáticas mediante la incorporación de la educación ambiental en instituciones educativas y en los sectores productivos

Componente

Concientizaciones en materia de cambio climático realizadas.

7.2.5 Misión y Visión.

Misión

Somos la Secretaría de Gobierno del Estado de Tamaulipas encargada de la protección al medio ambiente y el aprovechamiento sustentable de los recursos naturales, de la preservación del patrimonio histórico, promoviendo el desarrollo y la movilidad urbana, mediante la elaboración e instrumentación de políticas públicas con personal altamente capacitado con el objetivo de fomentar el desarrollo integral para el bienestar social y la seguridad de las comunidades Tamaulipecas.

Visión

Ser una Dependencia referente a nivel nacional debido a la implementación de políticas públicas de vanguardia que promuevan el desarrollo de ciudades sustentables para lograr el desarrollo económico sostenible de Tamaulipas, con la inclusión de la participación social.

El programa se alinea a la misión y visión ya que el programa se encarga de las políticas públicas del estado, implementando acciones para la salvaguarda del medio ambiente, la adaptación al cambio climático, el desarrollo urbano sostenible, la movilidad urbana, entre otras, lo que permite el desarrollo urbano y ambiental de los municipios tamaulipecos.

7.2.6 Normatividad Aplicable al Programa presupuestario.

ÁMBITO ESTATAL

- Constitución Política del Estado de Tamaulipas
- Código Civil para el Estado de Tamaulipas
- Código de Procedimientos Civiles del Estado de Tamaulipas
- Código para el Desarrollo Sustentable del Estado de Tamaulipas
- Código Municipal para el Estado de Tamaulipas
- Código Penal para el Estado de Tamaulipas
- Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de Tamaulipas
- Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano para el Estado de Tamaulipas
- Ley de Desarrollo Forestal Sustentable para el Estado de Tamaulipas
- Ley de Desarrollo Rural Sustentable del Estado de Tamaulipas

- Ley de Expropiación, Ocupación Temporal o Limitación de Dominio para el Estado de Tamaulipas
- Ley de Información Geográfica y Estadística del Estado de Tamaulipas
- Ley de Movilidad del Estado de Tamaulipas
- Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las mismas para el Estado de Tamaulipas
- Ley del Patrimonio Histórico y Cultural del Estado
- Ley de Protección Civil para el Estado de Tamaulipas
- Reglamento Interior de la Secretaría de Desarrollo Urbano y Medio Ambiente
- Reglamento de Prevención y Control de la Contaminación de la Atmósfera Generada por Fuentes Fijas, Semifijas o Estacionarias para el Estado de Tamaulipas
- Reglamento Interno de la Comisión Intersecretarial de Cambio Climático del Estado de Tamaulipas
- Reglamento de la Ley de Desarrollo Forestal Sustentable para el Estado de Tamaulipas
- Reglamento de Ordenamiento Ecológico Regional para el Estado de Tamaulipas

ÁMBITO FEDERAL

- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos
- Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas
- Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano
- Ley General de Cambio Climático
- Ley General de Desarrollo Forestal Sustentable
- Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente
- Ley General para la Prevención y Gestión Integral de los Residuos
- Reglamento de la Ley General de Desarrollo Forestal Sustentable
- Reglamento de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente en Materia de Ordenamiento Ecológico
- NOM-083-SEMARNAT-2003, Especificaciones de protección ambiental para la selección del sitio, diseño, construcción, operación, monitoreo, clausura y obras complementarias de un sitio de disposición final de residuos sólidos urbanos y de manejo especial Decreto del Diario Oficial de la Federación

8. Diseño del programa propuesto o con cambios sustanciales.

8.1 Modalidad del programa.

En los programa presupuestarios P055 Conducción de la Política Urbana y de Medio Ambiente y K171 Inversión en Infraestructura para el Desarrollo Sostenible, de índole estatal, forman un eslabón en la implementación y acción del medio ambiente y desarrollo urbano del estado, se encuentran en la categoría programática de programa presupuestario (Pp), modalidades de planeación, seguimiento y evaluación de políticas públicas las cuales son actividades destinadas al desarrollo de programas y formulación, diseño, ejecución y evaluación de las políticas públicas y sus estrategias, así como para diseñar la implantación y operación de los programas y dar seguimiento a su cumplimiento y proyectos de inversión

Tabla 17. *Modalidad y Ramo del Pp.*

Ramo/Sector: Medio Ambiente y Desarrollo Urbano			
Modalidad:	P - Planeación, seguimiento y evaluación de políticas públicas	Denominación del programa:	Programa de Conducción de la Política Urbana y de Medio Ambiente
Ramo/Sector: Desarrollo Urbano			
Modalidad:	K -Proyectos de Inversión	Denominación del programa:	Programa de inversión en infraestructura para el Desarrollo Sostenible

8.2 Diseño del programa.

El programa P055 Conducción de la Política Urbana y de Medio Ambiente el área responsable la Coordinación de Fortalecimiento Institucional de la Secretaría de Desarrollo Urbano y Medio Ambiente y operada en sus componentes por diversas Direcciones de la misma Secretaría, cuyas funciones consistirán en la planeación y ejecución de las acciones del programa, así como la gestión de los recursos que se le asignen.

Tabla 18. Unidades Responsables (UR) del programa.

Clave UR	Nombre del área (UR)	Funciones de cada UR respecto al programa propuesto o con cambios sustanciales
3100000	Secretaría De Desarrollo Urbano y Medio Ambiente	Aseguramiento del cumplimiento del programa presupuestal
3100002	Secretaría Particular	Apoyo para el cumplimiento del programa presupuestal
3100003	Dirección Jurídica	Apoyo para el cumplimiento del programa presupuestal
3100005	Dirección de Comunicación Social	Apoyo para el cumplimiento del programa presupuestal
3100100	Coordinación de Fortalecimiento Institucional	Apoyo en el cumplimiento del Fin y Propósito
3100102	Dirección de Planeación y Evaluación	Apoyo para el cumplimiento del programa presupuestal
3101000	Subsecretaría de Desarrollo Urbano	Apoyo en el cumplimiento del Componente 1, 2 y 5
3101001	Dirección de Planeación Regional y Urbana	Apoyo en el cumplimiento del Componente 1
3101003	Dirección Técnica	Apoyo en el cumplimiento del Componente 3
3101004	Dirección de Proyectos	Apoyo en el cumplimiento del Componente 2
3101005	Dirección de Movilidad	Apoyo en el cumplimiento del Componente 5
3103000	Subsecretaría de Medio Ambiente	Apoyo en el cumplimiento del Componente 4
3103004	Dirección de Políticas para el Cambio Climático	Apoyo en el cumplimiento del Componente 4

8.3 Previsiones para la integración y sistematización del padrón de beneficiarios o registros administrativos.

Dado la naturaleza del programa no se cuenta con padrón de beneficiarios.

8.4 Matriz de Indicadores para Resultados.

Tabla 19. *Matriz de Indicadores para Resultados (MIR).*

Nivel	Resumen narrativo	Nombre del indicador	Método de calculo	Medios de verificación	Supuestos
Fin P055F01,1	Contribuir al desarrollo sostenible y la gobernanza en la Administración Pública Estatal, mediante una eficiente planeación y articulación de las políticas públicas en materia ambiental y urbana.	Promedio de satisfacción de las y los tamaulipecos con parques y jardines públicos, calles y avenidas y transporte público automotor	(Sumatoria de los porcentajes de tamaulipecos satisfechos con parques y jardines públicos, calles y avenidas y transporte público automotor) / 3	Encuesta Nacional de Calidad e Impacto Gubernamental (ENCIG) (Bienal) https://www.inegi.org.mx/programas/encig/2023/	Se aplican adecuadamente las políticas en materia de desarrollo urbano y medio ambiente
Propósito P055P01,1	Los municipios con más de cien mil habitantes de Tamaulipas, planean y articulan de manera eficiente sus políticas públicas en materia ambiental y urbana.	Porcentaje de instrumentos estatales de política ambiental y urbana con los que cuenta Tamaulipas	(Instrumentos de política ambiental y urbana de Tamaulipas actualizados / Total de instrumentos de política ambiental y urbana) *100	Instrumentos de política ambiental y urbana. Disponible en: https://cambioclimatico.gob.mx/estadosymunicipios/EI_28.html	Los municipios asignan los recursos humanos y financieros necesarios para la implementación de los instrumentos de planeación y la articulación de políticas públicas.
Propósito P055P01,2	Los municipios con más de cien mil habitantes de Tamaulipas, planean y articulan de	Porcentaje de avance de indicadores que impactan en el Plan Estatal de Desarrollo (PED)	(Número de indicadores del PED que mejoran su resultado respecto al	https://www.inegi.org.mx/temas/accidentes/#tabula-dos https://datos.gob.mx/dataset/pr	Los municipios asignan los recursos humanos y financieros necesarios para



	manera eficiente sus políticas públicas en materia ambiental y urbana.		periodo anterior / Número de indicadores del PED a los que impacta el Programa Presupuestario) *100	oyecciones-de-poblacion https://www.tamaulipas.gob.mx/seduma/programa-presupuestario-108-jornadas-de-mejoramiento-ambiental/ https://www.tamaulipas.gob.mx/cazaypesca/?page_id=107 https://www.inegi.org.mx/programas/encig/2023/#tabulados	la implementación de los instrumentos de planeación y la articulación de políticas públicas.
Componente P055C01,1	Programas de Ordenamiento Territorial actualizados.	Porcentaje de programas de ordenamiento territorial actualizados	(Total de municipios con programas de ordenamiento territorial actualizados/ Total de municipios del estado) *100	Informe de actividades de asesorías brindadas a los municipios en materia de desarrollo urbano, elaborado semestralmente por la Dirección de Planeación Regional y Urbana de la Subsecretaría de Desarrollo Urbano	Los municipios mejoran sus políticas en materia de ordenamiento territorial.
Componente P055C02,1	Proyectos en materia de desarrollo urbano elaborados	Porcentaje de elaboración de proyectos en materia de desarrollo urbano.	(Total de proyectos en materia de desarrollo urbano realizados/ Total	Informe de proyectos terminados elaborado trimestralmente por la Dirección	Las instancias federales y/o municipales, junto con las dependencias estatales



			de proyectos en materia de desarrollo urbano programados) *100	de Proyectos de la Subsecretaría de Desarrollo Urbano	ejecutoras, asignan y autorizan los recursos financieros y humanos necesarios para la implementación de los proyectos conceptuales de desarrollo urbano elaborados.
Componente P055C03,1	Trámites y servicios en materia de desarrollo urbano autorizados	Porcentaje de trámites y servicios normativos en materia de desarrollo urbano positivos	(Total de trámites en materia de desarrollo urbano con resolutive positivos/Total de trámites atendidos) *100	Informe de los trámites y servicios normativos elaborado trimestralmente por la Dirección de Técnica de la Coordinación de Fortalecimiento Institucional	Las empresas cumplen con la normatividad urbana.
Componente P055C04,1	Concientizaciones en materia de cambio climático realizadas.	Porcentaje de personas concientizadas de manera efectiva	(Total de personas concientizadas en materia ambiental y de cambio climático / Total de personas programadas para recibir concientizaciones de materia ambiental y de cambio climático) *100	Informe de actividades de capacitación en materia de medio ambiente y cambio climático elaborado trimestralmente por la Dirección de Cambio Climático de la Subsecretaría de Medio Ambiente.	La ciudadanía se capacita y recibe asesorías en materia de medio ambiente y cambio climático.
Componente P055C05,1	Proyectos en materia de	Porcentaje de elaboración de	(Total de proyectos en	Reporte de avance en la	Los Gobiernos Municipales del



	movilidad elaborados	proyectos en materia de movilidad	materia de movilidad realizados/Total de proyectos en materia de movilidad programados) *100	elaboración de proyectos en materia de movilidad, elaborado semestralmente por la Dirección de Movilidad de la Subsecretaría de Desarrollo Urbano	área de influencia del proyecto y las entidades federales demuestran voluntad política y logran asegurar los recursos financieros necesarios para la implementación y/o construcción de la infraestructura de movilidad propuesta.
Actividad P055C1A1	Reuniones con municipios para actualización de Programas de Ordenamiento Territorial.	Porcentaje de reuniones para la actualización de programas de ordenamiento territorial	(Total de reuniones para la actualización de realizadas/ Total de reuniones para la actualización de Programas de Ordenamiento Territorial programadas) *100	Informe de asistencia a reuniones con los municipios, elaborado trimestralmente por la Dirección de Planeación Regional y Urbana de la Subsecretaría de Desarrollo Urbano.	Los municipios tienen disposición para asistir a las reuniones de actualización de los Programas de Ordenamiento Territorial
Actividad P055C1A2	Realización de talleres de participación ciudadana para actualización de programas de ordenamiento territorial	Porcentaje de talleres de participación ciudadana realizados	(Total de talleres de participación ciudadana realizados/ Total de talleres de participación ciudadana programados) *100	Informe de los talleres de participación ciudadana elaborada trimestralmente por la Dirección de Planeación Regional y Urbana de la	La ciudadanía participa en los talleres para la actualización de los Programas de Ordenamiento Territorial.



Subsecretaría de
Desarrollo
Urbano

Actividad P055C2A1	Identificación de zonas de intervención para proyectos en materia de desarrollo urbano	Porcentaje de identificación de zonas de intervención	(Total de zonas identificadas/ Total de zonas necesarias para identificación) *100	Reporte elaborado trimestralmente por la Dirección de Proyectos de la Subsecretaría de Desarrollo Urbano	Las dependencias estatales y los gobiernos municipales proporcionan la información territorial, cartográfica y de riesgo actualizada y validada necesaria para la correcta delimitación de las zonas de intervención.
Actividad P055C2A2	Realización de reuniones de seguimiento a proyectos en materia de desarrollo urbano	Porcentaje de reuniones de seguimiento	(Total de reuniones para el seguimiento a proyectos realizadas/ Total de reuniones programadas) *100	Reporte de reuniones elaborado trimestralmente por la Dirección de Proyectos de la Subsecretaría de Desarrollo Urbano	Las partes interesadas asisten a las reuniones para la realización de proyectos
Actividad P055C3A1	Validación de información documental de Dictamen de Impacto Urbano	Porcentaje de validación documental para Dictámenes de Impacto Urbano	(Solicitudes de información validadas de Dictámenes de Impacto urbano / Solicitudes recibidas para Dictámenes de Impacto Urbano) x 100	Informe de los trámites y servicios normativos elaborado trimestralmente por la Dirección de Técnica de la Coordinación de Fortalecimiento Institucional	Las empresas se interesan por cumplir adecuadamente con la información del dictamen de impacto urbano.
Actividad	Validación de	Porcentaje de	(Solicitudes de	Informe de los	Las ciudadanías



P055C3A2	información documental para la determinación de Derechos de Preferencia.	validación documental para la determinación de Derechos de Preferencia.	información validada para la determinación de Derechos de Preferencia / Solicitudes para validación de Derechos de Preferencia recibidas) x 100	trámites y servicios normativos elaborado trimestralmente por la Dirección de Técnica de la Coordinación de Fortalecimiento Institucional	se interesan por cumplir adecuadamente con la información de derecho de preferencia
Actividad P055C3A3	Validación de información documental de Dictamen de Congruencia.	Porcentaje de validación documental para la determinación del Dictamen de Congruencia.	(Solicitudes de información validada para la determinación de Dictámenes de Congruencia / Solicitudes recibidas para la validación de Dictámenes de Congruencia) x 100	Informe de los trámites y servicios normativos elaborado trimestralmente por la Dirección de Técnica de la Coordinación de Fortalecimiento Institucional	Las empresas se interesan por cumplir adecuadamente con la información para el dictamen de congruencia.
Actividad P055C3A4	Validación de información documental para la Inscripción en Sistema Estatal de Planeación e Información Geográfica para el Desarrollo Urbano	Porcentaje de visitas realizadas para validar la Inscripción en Sistema Estatal de Planeación e Información Geográfica para el Desarrollo Urbano	(Solicitudes de información validadas para la inscripción en SEPIGDU / Solicitudes recibidas para la inscripción en SEPIGDU) x 100	Informe de actividades elaborado trimestralmente por la Dirección Técnica de la Coordinación de Fortalecimiento Institucional	Las empresas entregan información real y verificable.
Actividad P055C4A1	Pláticas en materia de cambio climático a instituciones educativas	Porcentaje de instituciones educativas programadas para concientización	(Total de instituciones educativas atendidas/ Total de instituciones educativas programadas) *100	Informe de actividades de capacitación de la Dirección de Políticas para el Cambio Climático de la Subsecretaría de Medio Ambiente.	Las escuelas se interesan por recibir concientizaciones en materia de Medio Ambiente

Actividad P055C4A2	Pláticas en materia de cambio climático a dependencias gubernamentales	Porcentaje de dependencias gubernamentales	(Total de dependencias gubernamentales atendidas/ Total de dependencias gubernamentales programadas) *100	Informe de actividades de capacitación por la Dirección de Políticas para el Cambio Climático de la Subsecretaría de Medio Ambiente.	Las dependencias reciben concientizaciones en materia de Medio Ambiente.
Actividad P055C4A3	Pláticas en materia de cambio climático a particulares	Porcentaje de solicitudes de concientización atendidas	(Total de solicitudes de concientización atendidas/Total de solicitudes de concientización recibidas) *100	Informe de actividades de capacitación por la Dirección de Políticas para el Cambio Climático de la Subsecretaría de Medio Ambiente.	La población solicita concientizaciones en materia de medio ambiente
Actividad P055C5A1	Reuniones para la gestión de recursos federales para la implementación del SIT en el Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos (BANOBRAS)	Porcentaje de reuniones de seguimiento	(Total de reuniones para la gestión de recursos federales realizadas/Total de reuniones para la gestión de recursos federales programadas) *100	Reporte de reuniones de BRT realizado trimestralmente por la Dirección de Movilidad de la Subsecretaría de Desarrollo Urbano	Las instituciones federales de financiamiento impulsan la implementación de sistema integral de transporte
Actividad P055C5A2	Reuniones de seguimiento para la realización de proyectos de movilidad	Porcentaje de reuniones de seguimiento	(Total de reuniones para la realización de proyectos de movilidad realizadas/Total de reuniones para la realización de proyectos de	Reporte de reuniones para proyectos de movilidad realizado trimestralmente por la Dirección de Movilidad de la Subsecretaría de Desarrollo	Las dependencias estatales, federales y municipales involucradas en la operación y construcción del SIT, proporcionan la

movilidad programadas)
*100

Urbano

información técnica, permisos y validaciones requeridas de manera oportuna para la finalización de los estudios.

Tabla 20. *Estimación de metas del programa para los indicadores definidos en la MIR.*

Nivel	Nombre del indicador	Meta estimada
Fin	Promedio de satisfacción de las y los tamaulipecos con parques y jardines públicos, calles y avenidas y transporte público automotor	43.1%
Propósito	Porcentaje de instrumentos estatales de política ambiental y urbana con los que cuenta Tamaulipas	70%
Propósito	Porcentaje de avance de indicadores que impactan en el Plan Estatal de Desarrollo (PED)	70%
Componente	Porcentaje de programas de ordenamiento territorial actualizados	32%
Componente	Porcentaje de elaboración de proyectos en materia de desarrollo urbano.	90%
Componente	Porcentaje de trámites y servicios normativos en materia de desarrollo urbano positivos	90%
Componente	Porcentaje de personas concientizadas de manera efectiva	100%
Componente	Porcentaje de elaboración de proyectos en materia de movilidad	100%
Actividad	Porcentaje de reuniones para la actualización de programas de ordenamiento territorial	100%

Actividad	Porcentaje de talleres de participación ciudadana realizados	100%
Actividad	Porcentaje de identificación de zonas de intervención	100%
Actividad	Porcentaje de reuniones de seguimiento	100%
Actividad	Porcentaje de validación documental para Dictámenes de Impacto Urbano	100%
Actividad	Porcentaje de validación documental para la determinación de Derechos de Preferencia.	100%
Actividad	Porcentaje de validación documental para la determinación del Dictamen de Congruencia.	100%
Actividad	Porcentaje de visitas realizadas para validar la Inscripción en Sistema Estatal de Planeación e Información Geográfica para el Desarrollo Urbano	100%
Actividad	Porcentaje de instituciones educativas programadas para concientización	100%
Actividad	Porcentaje de dependencias gubernamentales	100%
Actividad	Porcentaje de solicitudes de concientización atendidas	100%
Actividad	Porcentaje de reuniones de seguimiento	100%
Actividad	Porcentaje de reuniones de seguimiento	100%

9. Acciones Relevantes y Principales Logros del Programa Presupuestario.

Las acciones más relevantes del Programa se encuentra la implementación y actualización de normatividad que permite la mejor conducción de la política urbana y de medio ambiente como lo es la Ley de Movilidad, Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, el Código para el Desarrollo Sustentable, documentos de planeación indispensables como el Programa Estatal para el Desarrollo Urbano Sustentable de Tamaulipas (PREDUST), el trabajo con más de trece municipios y la actualización de seis Planes de Ordenamiento Territorial.

En materia de movilidad urbana se incorporará en Cd. Victoria seis camiones híbridos que mejorarán la conectividad y el transporte público. En la zona metropolitana de Tampico-Madero, se continúan con los trabajos para la incorporación del BRT (Bus Rapid Transit). Estos trabajos son acompañados por la elaboración de diversos proyectos de movilidad y de desarrollo urbano que permiten la identificación de las zonas de actuación y la incorporación de estos medios de transporte con una visión en el desarrollo urbano sostenible.

Con miras a una mejor adaptación al cambio climático, y con el propósito de concientizar a la población se han realizado diversas pláticas en el estado, llegando a más de 213,085 personas desde la implementación del programa presupuestario

10. Procesos

Los procesos del programa P055 Conducción de la Política Urbana y de Medio Ambiente estarán contenidos en el Manual de Procedimientos de la Secretaría de Desarrollo Urbano y Medio Ambiente.

Actualmente en dicho manual se encuentran los procedimientos autorizados por la Secretaría Anticorrupción y Buen Gobierno del Estado de Tamaulipas los cuales están contenidos en la versión de agosto del 2025, y se pueden consultar en:

<https://www.tamaulipas.gob.mx/seduma/wp-content/uploads/sites/8/2026/01/mp-seduma-19-12-2025.pdf>.

Los procedimientos restantes se incorporarán en dicho manual en futuras actualizaciones.

11. Perspectiva de Género, juventudes, niñas, niños y adolescentes, y población en situación de vulnerabilidad

Por la naturaleza del programa P055 Conducción de la Política urbana y de Medio Ambiente es de aplicación general para la población de Tamaulipas, se priorizaran en los proyectos sin discriminación por ser mujer, hombre, indígena en posesión de un idioma distinto al español o con discapacidad.

12. Análisis de similitudes o complementariedades.

Tabla 21. Análisis de similitudes o complementariedades.

Nombre del programa similar o complementario	Dependencia o Entidad que lo opera	Propósito	Población o área de enfoque objetivo	Cobertura	¿presenta riesgo de similitud con el programa propuesto?	¿Complementa al programa propuesto?	Explicación
Capacitación Ambiental y Desarrollo Sustentable	Centro de Educación y Capacitación para el Desarrollo Sustentable	Actores estratégicos vinculados a la educación ambiental mejoran su capacidad de gestión en la materia. Actores estratégicos: Personas, instituciones, organizaciones de la sociedad civil e instancias de los tres niveles de gobierno que realizan actividades de educación y cultura ambiental dirigidas a diferentes grupos de la población. Gestión: Conjunto de procesos para la instrumentación y administración de proyectos en los que se incorporan los aspectos de la formación, colaboración, información	Nacional	Tiene una cobertura nacional con un enfoque regional y/o de entidades federativas, atendiendo diferentes criterios	NO	Si	Se complementa porque en el Fin y Propósito del Programa E005 se establece la fortalecimiento de la cultura ambiental, para el fomento de una ciudadanía crítica, así como el fomento de las actividades de educación y cultura ambiental dirigidos a la población en general.

Planeación, Dirección y Evaluación Ambiental	Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales	y organización en materia de educación ambiental y cultura del agua. Las Unidades Responsables que integran el Sector Ambiental y las autoridades de los tres órdenes de gobierno disponen de instrumentos de política ambiental, planeación, información y evaluación, para apoyar la toma de decisiones. La población ubicada en manzanas con medio, alto y muy alto grado de rezago urbano y social en las ciudades de 50,000 habitantes o más que forman parte del Sistema Urbano Nacional (SUN) 2018, reducen sus condiciones de rezago urbano y social.	Nacional	Nacional	No	Si	Los niveles de la MIR del Programa P002 están encaminados al fortalecimiento de la gobernanza y las políticas públicas del sector ambiental
Programa de Mejoramiento Urbano (PMU)	Secretaría de Desarrollo Agrario Territorial y Urbano	Las Unidades Administrativas que integran el Programa P005 fortalecen su capacidad institucional para la implementación de la política de Desarrollo Agrario, Territorial y	Población con rezago urbano en ciudades de 50,000 habitantes o más	Nacional	No	Si	Niveles de Fin y Propósito del Programa S273 están encaminados a impulsar un hábitat sostenible y reducir el rezago urbano
Política de Desarrollo Urbano y Ordenamiento del Territorio	Secretaría de Desarrollo Agrario Territorial y Urbano	Administrativas que integran el Programa P005 fortalecen su capacidad institucional para la implementación de la política de Desarrollo Agrario, Territorial y	Nacional	Tiene una cobertura nacional con un enfoque regional y/o de entidades federativas, atendiendo diferentes criterios	No	Si	Diversos niveles de la MIR del programa P005 están encaminados al implementación adecuada de la Política de

		Urbano				Desarrollo Urbano y Ordenamiento del Territorio
Programa Jornadas para el mejoramiento ambiental de	Secretaría de Desarrollo Urbano y Medio Ambiente	Las áreas naturales protegidas cuentan con condiciones desarrolladas para su protección, conservación, restauración y aprovechamiento sustentable.	Áreas Naturales Protegidas de competencia estatal	Estatal	No	Si
Programa de Vivienda	Instituto Tamaulipeco de Vivienda y Urbanismo	Los hogares de menores ingresos, en condiciones vulnerables, en hacinamiento, con rezago en calidad, espacios y servicios básicos en la vivienda, cuentan con subsidios para una solución de vivienda.	Hogares con menores ingresos en el Estado	Estatal	No	Si

13. Presupuesto.

Tabla 22. *Presupuesto estimado por capítulo del Gasto para operar el ejercicio fiscal actual.*

Capítulo	Monto en pesos corrientes
1000 Servicios personales	\$100,098,603.99
2000 Materiales y suministros	\$5,819,922.69
3000 Servicios generales	\$14,230,818.45
4000 Transferencias, asignaciones, subsidios y otras ayudas	
5000 Bienes muebles, inmuebles e intangibles	\$90,073.75
6000 Inversión pública	
7000 Inversiones financieras y otras provisiones	
8000 Participaciones y aportaciones	
9000 Deuda pública	
TOTAL	\$120,239,418.88

Tabla 23. *Presupuesto por capítulo del gasto al cierre del ejercicio fiscal inmediato anterior.*

Capítulo	Monto en pesos corrientes
1000 Servicios personales	\$97,998,807.22
2000 Materiales y suministros	\$6,982,969.11
3000 Servicios generales	\$21,865,980.66
4000 Transferencias, asignaciones, subsidios y otras ayudas	\$250,000.00
5000 Bienes muebles, inmuebles e intangibles	\$60,362,192.00
6000 Inversión pública	
7000 Inversiones financieras y otras provisiones	
8000 Participaciones y aportaciones	
9000 Deuda pública	
TOTAL	\$187,459,948.99

Ilustración 20. *Presupuesto por capítulos del Gasto.*

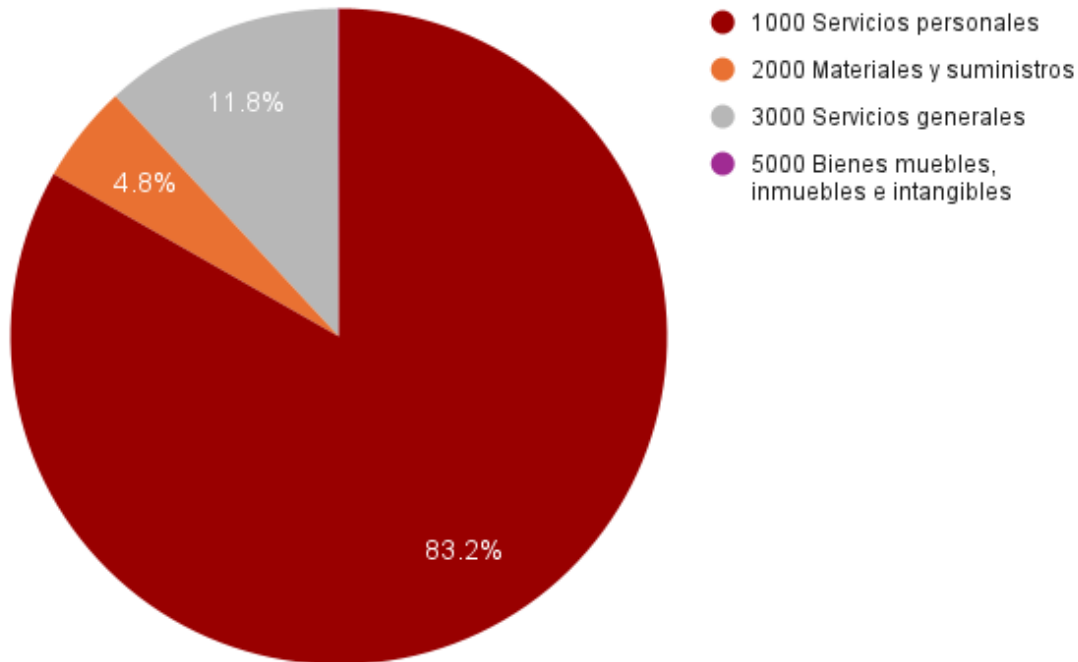


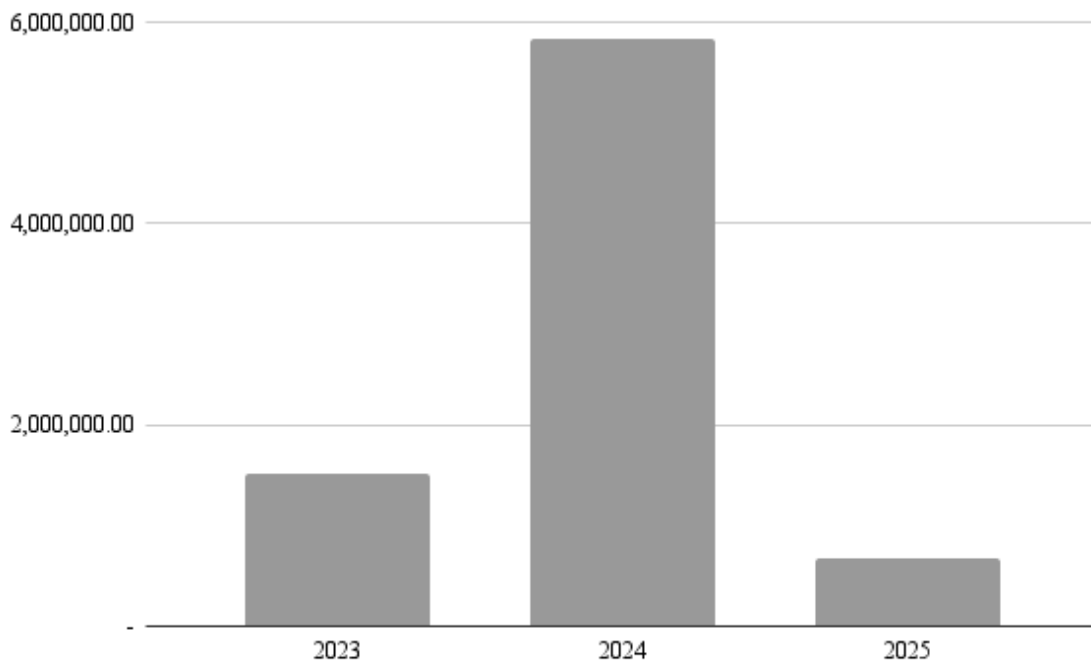
Tabla 24. *Fuente u origen de los recursos del ejercicio fiscal inmediato anterior.*

Fuente de Recursos	Monto en pesos corrientes	Porcentaje respecto al presupuesto estimado
Fondos federales		
Programas federales		
Convenios		
Recurso estatal	\$120,239,418.88	100%
Ingresos propios		
Otros (especificar)		
Total	\$120,239,418.88	100%

Tabla 25. *Presupuesto Histórico por Momentos contables.*

AÑO	INICIAL	MODIFICADO	EJERCIDO	PAGADO
2021				
2022				
2023		113299658.42	1506876.73	79399388.090
2024		126747437.69	5829048.32	110,519,335.20
2025		187459948.99	677643.	107,203,182.72

Ilustración 21. *Presupuesto histórico ejercido en los últimos 5 años.*



La información del presupuesto fue proporcionada por el área de Control Presupuestal de la Secretaría de Desarrollo Urbano y medio Ambiente.

14. Actualización del Diagnóstico

La actualización del diagnóstico se realiza **anualmente** con el fin de garantizar que el análisis institucional refleje de manera precisa las condiciones actuales, las necesidades reales y las prioridades estratégicas de la Secretaría de Desarrollo Urbano y Medio Ambiente. Este ejercicio permite contar con información vigente, verificable y suficiente para la identificación, priorización y justificación de proyectos, programas o acciones susceptibles de financiamiento con recursos estatales y federales.

El proceso se desarrolla de manera paralela a la integración de los Anteproyectos de Presupuesto de Egresos, en cumplimiento de la Ley de Gasto Público del Estado de Tamaulipas, la Ley Estatal de Planeación, el Manual sobre los Criterios para la Elaboración del Proyecto de Presupuesto de Egresos del Gobierno del Estado para el ejercicio fiscal vigente, y la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria.

Esta sincronización con la planeación, programación y presupuestación estatal y federal permite alinear el diagnóstico con:

- La integración del Proyecto de Presupuesto de Egresos del Estado (PPEE).
- La publicación del Presupuesto de Egresos de la Federación (PEF).
- Los objetivos y metas establecidos en el Plan Estatal de Desarrollo y en los Programas Sectoriales, Especiales e Institucionales.

La actualización no se limita a la incorporación de nueva información; también comprende la revisión crítica del contenido existente, el ajuste o reformulación de indicadores, el análisis de nuevas problemáticas o tendencias, la adecuación a cambios normativos y la eliminación de datos obsoletos. Con ello, se fortalece la pertinencia, consistencia y capacidad de respuesta del diagnóstico como herramienta de planeación, seguimiento y evaluación.

15. Referencias.

- Anglés-Hernández, M., Rovalo-Otero, M., y Tejado-Gallegos, M. (2021). Manual de derecho ambiental mexicano. Universidad Nacional Autónoma de México. [Archivo PDF].
<https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/13/6429/13a.pdf>
- Barnosky, A. D., N. Matzke, S. Tomiya (2011) Has the Earth's Sixth Mass Extinction Already Arrived? [Archivo PDF] https://www.researchgate.net/profile/Emily-Lindsey/publication/50267709_Has_the_Earth's_Sixth_Mass_Extinction_Already_Arrived_Nature/links/59eec1f9a6fdcc32187dc86d/Has-the-Earths-Sixth-Mass-Extinction-Already-Arrived-Nature.pdf?_tp=eyJjb250ZXh0Ijp7ImZpcnN0UGFnZSI6InB1YmxpY2F0aW9uIiwicGFnZSI6InB1YmxpY2F0aW9uIn19
- Brenke, S., (1998) Building sustainable communities: the historic imperative for change. Nation's Cities Weekly, Washington.
https://www.researchgate.net/publication/282328446_Sustainability_The_Historic_Imperative_for_Change
- Bunge V. 2010:88-91.La presión hídrica en las cuencas de México. P 88 [Archivo PDF].
<https://agua.org.mx/wp-content/uploads/2011/02/CuencasHidrogra%CC%81ficas-1.pdf>
- Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión [CDHCU] (2003) El marco teórico - conceptual de la evaluación de las políticas públicas <https://www.diputados.gob.mx/bibliot/publica/inveyana/polisoc/dps22/4dps22.htm>
- Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión [CDHCU] (2024) LEY GENERAL DE ASENTAMIENTOS HUMANOS, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO URBANO [Archivo PDF]
<https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGAHOTDU.pdf>
- Cárdenas E., Hausberger B., Kuntz S., Mariscal C. (2010) Historia económica general de México De la Colonia a nuestros días. [Archivo PDF]
https://muse.jhu.edu/pub/320/oa_edited_volume/book/74620/pdf
- Código para el Desarrollo Sustentable del Estado de Tamaulipas [CDSET]. (5 de junio de 2008).
- Colín-Orozco, L. (2003) Deterioro ambiental vs. Deterioro ambiental vs. Deterioro ambiental vs Desarrollo económico y social Desarrollo económico y social Desarrollo económico y social. [Archivo PDF] https://alec.com.mx/uploads/links/120/U3.1.2._122_Deterioro_ambiental.pdf

- Comisión Nacional del Agua [CONAGUA]. (s.f.). Plan de Emergencia de Inundación Corrientes Problemáticas Río Sabinal Estado de Chiapas. [Archivo PDF]. <https://proteccioncivil.chiapas.gob.mx/documentos/DOC02131109.pdf>
- Comisión Nacional para el Conocimiento y Uso de la Biodiversidad [CONABIO], (2008). Capital natural de México • Vol. III: Políticas públicas y perspectivas de sustentabilidad. [Archivo PDF] http://www2.biodiversidad.gob.mx/pais/pdf/CapNatMex/Vol%20III/III00_Prefacio%20Guia%20de%20lectura%20Indice%20Siglas.pdf
- Consejo Nacional de Población [CONAPO] (2020) Sistema Urbano Nacional 2020 [Archivo PDF] https://framework-gb.cdn.gob.mx/applications/cms/uploads/SUN_2020.pdf
- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos [CPEUM]. (5 de febrero, 1917a). Art. 4
- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos [CPEUM]. (5 de febrero, 1917b). Art. 27
- Coquis-Velasco, F., (2015) Sistema Nacional de Planeación <https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/9/4034/14.pdf>
- Cruz-Petit, B., (2012) Estrategias de políticas públicas para el desarrollo sustentable, una visión crítica . Telos, vol. 14, núm. 3, septiembre-diciembre, 2012, pp. 346-363 [Archivo PDF]. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=99324907008>
- Discoli, C. y Martini, I. (2010). El crecimiento urbano no planificado y su consecuencia sobre la sustentabilidad de los servicios. Estudios del hábitat, 11, 69-81. [Archivo PDF]. <https://www.fau.unlp.edu.ar/web2018/wp-content/uploads/2018/10/discoli.pdf>
- El Colegio de la Frontera Sur Unidad Campeche. (s.f.).Resumen ejecutivo. Estrategia Regional de la Península de Yucatán para la Reducción de Emisiones por Deforestación y Degradación Forestal (REDD+ PY). [Archivo PDF]. https://www.ccpy.gob.mx/pdf/Regional/documentos-regional/redd/informe_actividades/resumen_ejecutivo.pdf
- Foladori, G., (2001). Los Problemas Ambientales Urbanos y sus Causas [Archivo PDF] <http://ricaxcan.uaz.edu.mx/jspui/bitstream/20.500.11845/236/1/Foladori%2c%20Guillermo.%20Los%20problemas%20ambientales.pdf>
- Global Footprint Network [GFN] (2018) Accounts 2018 <https://data.footprintnetwork.org/#/>

- Goldblatt, D., (1998) ¿Industrialismo o capitalismo como causa de la crisis ambiental? Instituto Piaget, Lisboa, [Archivo PDF] <https://www.redalyc.org/pdf/111/11101308.pdf>
- Hernández-Mota, J., L., (2018) La transformación estructural de la economía mexicana: ¿milagro o desastre económico? [Archivo PDF] https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1665-952X2018000300050
- Hiernaux-Nicolas, D., Torres-Baños R. (2008) Desarrollo Territorial en México: un balance general
- Ibarra-Salazar, J., González, H. y Sotres-Cervantes, L. (2012). Aspectos políticos de la dependencia financiera en los municipios mexicanos. Revista Mexicana de Ciencias Políticas y Sociales, 58(217). [https://doi.org/10.1016/S0185-1918\(13\)72278-5](https://doi.org/10.1016/S0185-1918(13)72278-5)
- Instituto Nacional de Ecología y Cambio Climático [INECC] (2018) Sexta Comunicación Nacional sobre el Cambio Climático https://cambioclimatico.gob.mx/sexta-comunicacion/circunstancias_nacionales.php
- Instituto Nacional de Ecología y Cambio Climático [INECC] (2019) . La economía del cambio climático. Resumen Informativo. Ciudad de México [Archivo PDF]. <https://cambioclimatico.gob.mx/sexta-comunicacion/material/economia.pdf>
- Instituto del Fondo Nacional de la Vivienda para los Trabajadores [INFONAVIT]. (s.f.). ¿Qué funciona y que no en vivienda? Diseño de una metodología para la identificación y documentación de buenas y malas prácticas. [Archivo PDF]. http://portal.infonavit.org.mx/wps/PA_CsultaLicitaciones/MostrarArchivoBD?archivoBD=3512
- Instituto del Fondo Nacional de la Vivienda para los Trabajadores [INFONAVIT]. (2022). Reporte anual de vivienda 2022. [Archivo PDF]. https://portalmx.infonavit.org.mx/wps/wcm/connect/f49b5a3c-3eae-42fb-8557-b80a01e8416c/Reporte+Anual+de+Vivienda+2022.pdf?MOD=AJPERES&CONVERT_TO=url&ContentCache=NONE&CACHE=NONE&CACHEID=ROOTWORKSPACE-f49b5a3c-3eae-42fb-8557-b80a01e8416c-oeaKvjH
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía [INEGI] (2010a) Sistema de Cuentas Nacionales de México. Cuentas económicas y ecológicas de México 2003-2008. [Archivo PDF]. https://www.inegi.org.mx/contenidos/productos/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/historicos/2104/702825169107/702825169107_1.pdf
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía [INEGI] (2018b) Sistema de Cuentas Nacionales de México. Cuentas económicas y ecológicas de México MONOGRAFÍA

- 2018 INEGI Déficit Ambiental.pdf [Archivo PDF].
http://www.sadsma.cdmx.gob.mx:9000/datos/storage/app/media/docpub/inegi/MONOGRAFIA_2018_INEGI_Deficit_Ambiental.pdf
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía [INEGI] (2020c). Cuéntame. Sin fecha de actualización.
<https://cuentame.inegi.org.mx/monografias/informacion/tam/default.aspx?tema=me&e=28>
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía [INEGI] (2021d). Estadísticas a Propósito del Día Mundial del Medio Ambiente (5 de junio) comunicado de prensa núm. 333/21 3 de junio de 2021 [Archivo PDF].
<https://www.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/aproposito/2021/AMBIENTE2021.pdf>
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía [INEGI] (2023e). Sistema de Cuentas Nacionales de México. Cuentas económicas y ecológicas de México Resumen, Base 2018 <https://www.inegi.org.mx/temas/ee/>
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía [INEGI] (2021). Censo de Población y Vivienda 2020. Fecha de última actualización: enero de 2021.
<https://www.inegi.org.mx/programas/ccpv/2020/#tabulados>
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía [INEGI]. (2020f). Presentación de resultados, Tamaulipas. Censo 2020. [Archivo PDF].
https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/ccpv/2020/doc/cpv2020_pres_res_tamps.pdf
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía [INEGI]. (2020a). Cuéntame. Sin fecha de actualización. https://cuentame.inegi.org.mx/poblacion/rur_urb.aspx?tema=P
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía [INEGI]. (2020c). Cuéntame. Sin fecha de actualización.
<https://cuentame.inegi.org.mx/monografias/informacion/tam/poblacion/default.aspx?tema>
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía [INEGI] (2024g). Vehículos de Motor Registrados en Circulación (VMRC) 1980-2023.
http://www.inegi.org.mx/sistemas/olap/proyectos/bd/continuas/transporte/vehiculos.asp?s=est&c=13158&proy=vmrc_vehiculos
- Intergovernmental Science-Policy Platform on Biodiversity and Ecosystem Services [IPBES] (2019) The global assessment report on Biodiversity and Ecosystem Services [Archivo PDF] https://www.researchgate.net/profile/Jona-Razzaque/publication/348845184_Summary_for_policymakers_of_the_global_assessment_report_on_biodiversity_and_ecosystem_services_of_the_Intergovernm

ental_Science-

Policy_Platform_on_Biodiversity_and_Ecosystem_Services/links/6012d92fa6fdcc
071b9cee09/Summary-for-policymakers-of-the-global-assessment-report-on-
biodiversity-and-ecosystem-services-of-the-Intergovernmental-Science-Policy-
Platform-on-Biodiversity-and-Ecosystem-
Services.pdf?_tp=eyJjb250ZXh0Ijp7ImZpcnN0UGFnZSI6InB1YmxpY2F0aW9uliwic
GFnZSI6InB1YmxpY2F0aW9uln19

Krausmann, F., Karl-Heinz E., Gingrich, S., Haberla, H., Bondeau, A., Gaube, V., Lauk, C., Plutzer, C. y Searchinger, T. (2013) Global human appropriation of net primary production doubled in the 20th century [Archivo PDF] <https://www.pnas.org/doi/pdf/10.1073/pnas.1211349110>

Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de Tamaulipas [LAHOTDUET]. (5 de febrero de 2019).

Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano [LGAHOTDU].(28 de noviembre de 2016) [Archivo PDF] <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGAHOTDU.pdf>

Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano [LGAHOTDU]. (1 de abril de 2024). [Archivo PDF] <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGAHOTDU.pdf>

Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente, (LGEEPA). (28 de enero de 1988).

Montejano-Escamilla, J. A., Caudillo-Cos, C. A., Ávila-Jiménez, F. G., Tapia-McClung, R., y Barrera-Alarcón, I. G. (2023). Expansión y crecimiento urbanos en México, 1975-2020. región y sociedad, 35, e1734. [Archivo PDF] <https://regionysociedad.colson.edu.mx/index.php/rys/article/view/1734/1923>

Organización de las Naciones Unidas [ONU].(1987) Informe de la Comisión Mundial sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo, Nota del Secretario General. [Archivo PDF] <https://drive.google.com/file/d/1VHuacfetduxOc7DQz60qlemAfGbHdo5Y/view>

Organización de las Naciones Unidas [ONU].(1992a) informe de la Conferencia de las Naciones unidas sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo. [Archivo PDF] https://www.iri.edu.ar/publicaciones_iri/IRI%20COMPLETO%20-%20Publicaciones-V05/Publicaciones/CD-Grandes%20Conferencias%2090-98/Conferencias/Conferencia%20sobre%20medio%20Ambiente%20y%20Desarrollo/Programa%2021_parte%201.pdf

Organización de las Naciones Unidas [ONU].(2016b) Objetivos del Desarrollo Sostenible <http://www.onu.org.mx/agenda-2030/objetivos-del-desarrollo-sostenible/>

- Organización de las Naciones Unidas [ONU]. (s.f.) Objetivos de Desarrollo Sostenible. Sin fecha de actualización. <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/objetivos-de-desarrollo-sostenible/>
- Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura [FAO] (2015) México en un mirada <https://www.fao.org/mexico/fao-en-mexico/mexico-en-una-mirada/es/>
- Ortíz-Palafox, K. H. (2021). Sustentabilidad y rendición de cuentas en México. Revista de Ciencias Sociales (Ve), XXVII (Número Especial 3), 234-248 [Archivo PDF] <https://produccioncientificaluz.org/index.php/racs/article/view/36506/39219>
- Periódico Oficial del Estado de Tamaulipas [POE] (27 de septiembre de 2024) Programa Metropolitano Interestatal de Tampico, Tamaulipas [Archivo PDF] https://po.tamaulipas.gob.mx/wp-content/uploads/2024/09/cxlix-Ext_No.23-270924.pdf
- Plataforma Nacional de Transparencia [PNT] (2024) Calidad del Aire <https://consultapublicamx.plataformadetransparencia.org.mx/vut-web/faces/view/consultaPublica.xhtml#tarjetaInformativa>
- Programa de Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos [ONU-Habitat]. (2016). Reporte del Estado de las Ciudades de México: Camino hacia la Prosperidad Urbana. Sin fecha de actualización. <https://onuhabitat.org.mx/index.php/reporte-del-estado-de-las-ciudades-de-mexico-2016>
- Programa de Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos [ONU-Habitat]. (2020a). La nueva agenda urbana [Archivo PDF]. <https://publicacionesonuhabitat.org/onuhabitatmexico/Nueva-Agenda-Urbana-Ilustrada.pdf>
- Programa de Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos [ONU-Habitat]. (2020b). La nueva agenda urbana. [Archivo PDF]. <https://publicacionesonuhabitat.org/onuhabitatmexico/Nueva-Agenda-Urbana-Ilustrada.pdf>
- Rabell-García, E. (2019). Los problemas urbanos derivados de la Constitución en México. Revista Misión Jurídica, 12(16),113-127. [Archivo PDF]. <https://doi.org/10.25058/1794600X.999>
- Ramírez Arenas José (2023) Evaluación de atributos físicos y espaciales en vacíos urbanos para futuras intervenciones de ocupación. Zona norte y sur de la ciudad de Colima. [Archivo PDF]. <https://rinacional.tecnm.mx/bitstream/TecNM/6238/1/tesis.pdf>
- Rodríguez, N. (2020) Marcos legislativos, racionalidades político-económicas y ordenamiento territorial: La desarticulación sectorial y multinivel en México

- Revista de Geografía Norte Grande, 77: 11-29 [Archivo PDF]
<https://www.scielo.cl/pdf/rgeong/n77/0718-3402-rgeong-77-11.pdf>
- Sánchez-Salazar M., T., Bocco-Verdinelli G. y Casado-Izquierdo, J., M., La política de ordenamiento territorial en México: de la teoría a la práctica [Archivo PDF]
[file:///C:/Users/gregorio.crespo/Downloads/699_2013_Politica_ordenamiento_territorial_Mexico%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/gregorio.crespo/Downloads/699_2013_Politica_ordenamiento_territorial_Mexico%20(1).pdf)
- Sarukhán J, Koleff P, Carabias J, Soberón J, Dirzo R, Llorente-Bousquets 2009. Capital natural de México. Síntesis: conocimiento actual, evaluación y perspectivas de sustentabilidad. México: Comisión Nacional para el Conocimiento y Uso de la Biodiversidad. [Archivo PDF]
<https://ia601303.us.archive.org/30/items/CapitalNaturald00Saru/CapitalNaturald00Saru.pdf>
- Sauri-Pujol, D., (1989) Geografía, Marcos Legales y Recursos Hidráulicos [Archivo PDF]
<https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/1318198.pdf>
- Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano [SEDATU]. (2015). Delimitación de las zonas metropolitanas de México 2015. [Archivo PDF].
https://www.inegi.org.mx/contenido/productos/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/nueva_estruc/702825006792.pdf
- Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano [SEDATU]. (2018a). Anatomía de la movilidad en México. Hacia dónde vamos [Archivo PDF].
https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/411314/Anatom_a_de_la_movilidad_en_M_xico.pdf
- Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano [SEDATU]. (2020b). Estrategia Nacional de Ordenamiento Territorial. [Archivo PDF].
https://comisiones.senado.gob.mx/desarrollo_urbano/reu/docs/proyecto_ENOT_extenso.pdf
- Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano [SEDATU]. (2021). Programa Nacional de Ordenamiento Territorial y Urbano 2021-2024. [Archivo PDF].
https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/643102/PNOTDU_VERSION_FINAL_28.05.2021-comprimido.pdf
- Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano [SEDATU]. (2021c). Estrategia Nacional de Ordenamiento Territorial (ENOT) [Archivo PDF]
https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/632547/ENOT._version_extensa._26.2.21-Abr-.pdf
- Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano [SEDATU]. (2022d). Informe sobre la situación de la seguridad vial México, 2022 [Archivo PDF].
https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/930792/Informe_SV_2022.pdf

- Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano [SEDATU]. (2024e). Mi México Late Programa de Mejoramiento Urbano 2019-2024 <https://mimexicolate.gob.mx/>
- Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano [SEDATU]. (2024f). Reporte Anual de Actividades y Resultados Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad vial 2022 – 2023 [Archivo PDF]. https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/887522/INFORME_SNMSV.pdf
- Secretaría de Desarrollo Social (SEDESOL). (2012). La expansión de las ciudades: 1980-2010 en México. Ciudad de México: Secretaría de Desarrollo Social. [Archivo PDF] https://www.academia.edu/30672852/_La_expansi%C3%B3n_de_las_ciudades_1980_2010_por_SEDESOL
- Secretaría de Desarrollo Urbano y Medio Ambiente [SEDUMA]. (s.f.). Gobernanza Metropolitana Tamaulipas. Sin fecha de actualización. <https://www.tamaulipas.gob.mx/seduma/gobernanza-metropolitana-tamaulipas/>
- Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda [SEDUVI]. (s.f.). Cuarto informe de gobierno. [Archivo PDF]. <https://www.seduvi.cdmx.gob.mx/storage/app/uploads/public/636/e79/7d5/636e797d59a28886719333.pdf>
- Secretaría de Gobernación [SEGOB]. (2019). Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024. Sin fecha de actualización. https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5565599&fecha=12/07/2019
- Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales [SEMARNAT] (2005a) El Medio Ambiente en México 2005: en Resumen [Archivo PDF]. https://apps1.semarnat.gob.mx:8443/dgeia/informe_resumen/pdf/0_info_resumen.pdf
- Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales [SEMARNAT] (2006b) La gestión ambiental en México. http://centro.paot.org.mx/documentos/semarnat/Gestion_Ambiental.pdf
- Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales [SEMARNAT] (2008c) El Medio Ambiente en México Compendio de Estadísticas Ambientales 2008 [Archivo PDF] <https://biblioteca.semarnat.gob.mx/janium/Documentos/Ciga/libros2009/CG008556.pdf>
- Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales [SEMARNAT] (2015d) Informe de la situación del Medio Ambiente en México [Archivo PDF] https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/161446/Cap_CC_completo.pdf

- Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales [SEMARNAT] (2016e) Informe de la situación del Medio Ambiente en México <https://apps1.semarnat.gob.mx:8443/dgeia/informe18/index.html>
- Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales [SEMARNAT] (2016f) Comisión Ambiental de la Megalópolis Partículas suspendidas, características y principales fuentes <https://www.gob.mx/comisionambiental/articulos/particulas-suspendidas-caracteristicas-y-principales-fuentes?idiom=es>
- Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales [SEMARNAT] (2020g) Programa Sectorial de Medio Ambiente y Recursos 2020-2024 [Archivo PDF]. Naturales <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/566832/PROMARNAT-2020-2024.pdf>
- Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales [SEMARNAT] (2023h) Inventario Nacional de Sitios Contaminados. <https://datos.gob.mx/busca/dataset/inventario-nacional-de-sitios-contaminados-y-remediados>
- Sobrino, J. (2011). La urbanización en el México contemporáneo. Notas de población, 94, 93-122. [Archivo PDF]. <https://repositorio.cepal.org/server/api/core/bitstreams/d0586ff0-6dc1-492e-b77f-6ffcd69beac4/content>
- Venter, O., Sanderson, E., Magrath, A., Allan, J., Beher, J., Jones, K., Possingham, H., Laurance, W., Wood, P., Fekete, B., Levy, M., & Watson, J. (2016) Sixteen years of change in the global terrestrial human footprint and implications for biodiversity conservation [Archivo PDF]. <https://www.nature.com/articles/ncomms12558.pdf>
- Wong-González Pablo (2009) Ordenamiento ecológico y ordenamiento territorial: retos para la gestión del desarrollo regional sustentable en el siglo XXI. https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0188-45572009000300002
- Zubicaray, G., Ramírez-Reyes, L., Berumen, A., Mackres, E., Bosch, A., Brito, M., García, N. y Macías, J. (2021). El costo de la expansión urbana en México. Londres y Washington DC: Coalition for Urban Transitions. [Archivo PDF]. <https://urbantransitions.global/wp-content/uploads/2021/07/Costos-economicos-para-la-expansion.pdf>