

Bajo Bravo - Rio Grande Valley

Actualidad territorial en ambos lados del bajo rio Bravo/Grande (Tamaulipas-Texas) 10 Febrero 2014

núm.. 7

Proyecto Integral Puerto de Matamoras

El 27 de febrero se presentó en Matamoras, en las instalaciones del Sector Naval, el *Proyecto Integral Puerto de Matamoras*. En el evento estuvieron presentes el **Gobernador de Tamaulipas, el Director General de Pemex, el Coordinador General de Puertos y Marina Mercante y el Secretario de Marina, entre otros**. Por el contrario, parece ser que no se invitó a la alcaldía de Matamoras.

El proyecto cuenta con una **inversión de 1,726 millones de pesos**, con aportaciones del gobierno de Tamaulipas y del gobierno federal. Además, la participación de *Pemex y la Reforma energética se presentan como sus detonantes*.



El *Plan Maestro de Desarrollo del Recinto Portuario* fija las actuaciones a desarrollar. Entre otras, se contempla la construcción de las escolleras (con una longitud de 500 m), que reducirán la posibilidad de que el puerto se azolve; el dragado del canal de navegación, de 3 Km de largo, por 80 m de ancho y 8 m de profundidad; y la habilitación de la terminal marítima de Pemex (silos para cementos, planta de fluidos, área para recortes, patios para almacenamiento de tubería, área para contenedores habitacionales, nave para almacenamiento de materiales, patio de maniobras, etc.). Así mismo, se prevén otras actuaciones fuera del recinto, como la reconstrucción de la carretera

Matamoras-El Mezquital (64 Km de pavimento asfáltico, de los cuales ya se han concluido 27). Entre otros aspectos normativos, el *plan* incluye la normativa ambiental en virtud de que el puerto se ubica en una zona natural protegida (Área de Protección de Flora y Fauna Laguna Madre y Delta del Río Bravo).

El proyecto busca: fortalecer la presencia de la Secretaría de Marina en esta región, la complementación del sistema portuario de Tamaulipas, y apoyar a Pemex en sus actividades de exploración petrolífera en aguas profundas del Golfo de México.

En lo que se refiere a Pemex, se prevé contar con un sistema logístico operativo eficiente en las actividades de perforación de pozos petroleros en aguas profundas, reducir los tiempos y costos de traslado de materiales mediante la operación de una cadena de suministros accesible en tierra, mar o aire, y reducir los tiempos de traslado de personal hacia plataforma.

Las ventajas logísticas del puerto son: su integración al Corredor Económico del Norte, su importancia para establecer una comunicación entre el Atlántico y el Pacífico, y convertirse en el puerto marítimo más cercano a los Estados Unidos. En la presentación no hubo referencia alguna al Puerto de Brownsville, situado a escasos kilómetros.

Las obras se iniciaron en noviembre de 2013 – antes de la finalización del *plan*–, y se contempla estén terminadas en el primer semestre del 2015.

Redacción: Gloria Sarahí Molar Chávez

Diseño: Iván E. Palacios Mejía

Coordinador: Xavier Oliveras González

Fuentes:

Reporte Tamaulipas:

♦ 11/01/2014

Contacto:

♦ 19/01/2014

Optimus Informativa:

♦ 27/02/2014

Horacero:

♦ 27/02/2014

Reynosa News

♦ 28/02/2014

