

FRONTERA

**Proyecto Ferroviario Internacional
Brownsville-Matamoros**

En el siglo XXI se le ha dado especial importancia a la construcción de infraestructura ferroviaria a nivel mundial, como son los casos de Asia y Europa. En México, a partir de 1996 que se otorgaron las concesiones ferroviarias a las empresas privadas, se da un resurgimiento del ferrocarril en el país. En la época del Porfiriato se extendió una red ferroviaria que alcanzó cerca de los 27,000 kilómetros a lo largo de la República. Esta permitió conectar a los principales cen-



ARTURO DE LAS FUENTES HERNÁNDEZ
cpi@prodigy.net.mx

tros de población, a las fronteras norte y sur con la ciudad de México, y al océano Pacífico con el Golfo de México. En el Siglo XX, en México, el crecimiento de la red ferroviaria se detuvo debido a la invención del automóvil, a la construcción de carreteras y como consecuencia se le dio preferencia al transporte vehicular. Ahora, la prioridad es el Multimodal, que es la combinación entre aeropuertos, puertos, carreteras y vías del ferrocarril. Por eso el Proyecto Ferroviario Internacional Brownsville-Matamoros Alternativa Poniente (Proyecto BM), que inicia su construcción este año y entra en operaciones en el 2012, es una obra emblemática para el siglo XXI. Coincidentemente, el último cruce internacional ferroviario entre México y Estados Unidos se construyó en 1910. Se trata del Matamoros-Brownsville Puente Ferrocarril-B&M Bridge, que opera en la frontera entre Texas y Tamaulipas. Con la reubicación del trazo de la vía se va a construir el nuevo Puente Ferroviario Internacional Brownsville- Matamoros Alternativa Poniente, que será el primero en 100 años y el primero del siglo XXI. La edificación de los puentes y la apertura de nuevos cruces ferroviarios a lo largo de la frontera tuvieron en el siglo XIX y principios del XX como propósito fundamental facilitar el flujo comercial y terrestre entre México y Estados Unidos. El ferrocarril fue, en ese sentido, el detonador del intercambio comercial entre los dos países. En este siglo fomentará el comercio proveniente de Oriente a la costa del océano Pacífico, cruzando por México a la costa este de los Estados Unidos.



| | | |
|---------------------|---------------------|--------------|
| Fecha 07.01.2011 | Sección Negocios | Página 22 |
|---------------------|---------------------|--------------|

Por esto, el **Proyecto Ferroviario** se va a desarrollar como una puerta entre las dos ciudades fronterizas y dará oportunidad para diseñar el desarrollo urbano de Brownsville y Matamoros, agilizando las operaciones comerciales.

La instrumentación de este **proyecto**, que ha llevado más de nueve años, por tratarse de un **proyecto** binacional, tiene un alto grado de dificultad debido al proceso tan riguroso para obtener las autorizaciones mexicanas y estadounidenses correspondientes, que implica enfrentarse a dos maneras distintas de pensar y actuar, así como de estructuras públicas administrativas, procesos políticos y reglamentaciones diferentes.

Para poder llegar al punto de la licitación pública del **Proyecto Ferroviario**, fue necesario lograr acuerdos y empatar acciones en ambos lados de la frontera. Esto se consiguió gracias a la participación de todos los actores en ambos países, como son en los Estados Unidos de Norteamérica: el Departamento de Estado y todas las dependencias federales involucradas en este tipo de proyectos, el estado de Texas, principalmente el Departamento de Transporte; el condado de Cameron y la ciudad de Brownsville.

En el caso de México: el gobierno federal, cuya responsabilidad recae en la Secretaría de Relaciones Exteriores y todas las dependencias que participan en el grupo Intersecretarial de Cruces y **Puertos Internacionales**, el gobierno del estado de Tamaulipas y el del municipio de Matamoros.

Así también las dependencias binacionales: International Border and Water Commission, (Comisión Internacional de Límites y Aguas) y el Grupo Binacional de Cruces y Puntos Internacionales, que revisa los avances cada seis meses de los proyectos que se proponen en la frontera México-Estados Unidos y, finalmente, Kansas City Southern de México y Union Pacific Railroad.

En suma, el **Proyecto Ferroviario** Internacional Brownsville-Matamoros Alternativa Poniente ha sido resultado de la suma de esfuerzos de todos los participantes, que comparten el interés común de colocar en el contexto mundial a la frontera México-Estados Unidos como una zona más competitiva ■