



BAJO BRAVO

RIO GRANDE VALLEY



El Colegio
de la Frontera
Norte

H. Matamoros, Tamps.



Actualidad territorial de ambos lados del bajo rio Bravo/Grande (Tamaulipas-Texas)

Proyectos de mejora para el puerto de Port Mansfield

El [puerto de Port Mansfield](#), y la **localidad adyacente, se desarrollaron gracias a la apertura –completada en 1962– de un canal de navegación que corta a través de la isla del Padre. Por medio del canal, el puerto se conecta al Canal Interoceánico (Gulf Intracoastal Waterway) y al golfo de México. El canal permitió un intercambio de aguas entre el Golfo y la Laguna Madre, lo que favoreció el aumento de varias especies pesqueras (huachinango, camarón, etc.) y, consiguientemente, el desarrollo de la pesca comercial y deportiva en Port Mansfield.**

Sedimentación del canal

El canal se halla en un proceso continuo de sedimentación, lo que impide el acceso al puerto de grandes embarcaciones. Desde 2008 únicamente pueden acceder embarcaciones de muy poco calado. En mayo de 2014 se reportó que la profundidad en algunos puntos era sólo de 3 pies (0.9 m), lo que suponía un gran riesgo. La última vez que se dragó fue en 2011; la obra la llevó a cabo el [US Army Corps of Engineers](#) (USACE), con una inversión de US\$ 4.9 millones, procedente de un fondo federal para reparar los daños causados por los huracanes Rita (2005) y Dolly (2008). Sin embargo, en 2011 el USACE de-

jó de trabajar en los puertos con un bajo volumen comercial y desde entonces no se ha vuelto a dragar.

Proyectos de dragado

Ante ello, el [Willacy County Navigation District](#) (WCND) –organismo que opera el puerto– presentó un proyecto de dragado, elaborado por [LJA Engineering](#) (empresa con sede en Houston). En diciembre de 2014, el WCND estaba estudiando las posibilidades de financiarlo, ya fuera por medio de un préstamo bancario de 1 millón de dólares o bien la solicitud de financiamiento estatal y federal. En este último sentido, se prevé aplicar a la [US Coast Guard](#), a la [Drug Enforcement Administration](#) y al [Texas Parks and Wildlife Department](#) (TPWD), puesto que estas agencias usan el canal para el cumplimiento de sus misiones.

Asimismo, en 2014 la [División Marítima del Texas Department of Transportation](#) (TxDOT) incluyó el dragado en la lista de los [9 proyectos prioritarios](#). La agencia ha propuesto una inversión de US\$ 8 millones, con el objetivo de abrir el puerto a embarcaciones comerciales ligeras. Sin embargo, a mediados de diciembre todavía no se había garantizado nada.

El proyecto del WCND prevé un dragado de 8 pies (2.4 m) de profundidad, en una longitud de 1 milla (1.6 Km) y una anchura de 200 pies (61 m). Más ambicioso es el propuesto por el TxDOT, que alcanzaría los 14 pies (4.3 m) de profundidad a lo largo de 9 millas (14.5 Km). La obra aumentaría la seguridad de las embarcaciones pesqueras y permitiría el acceso a embarcaciones comerciales. Asimismo, podría relanzar el interés turístico por la localidad, sobre todo para la pesca deportiva.

Nueva rampa para hidrodeslizadores

En 2013 el TPWD financió la construcción de una nueva rampa para hidrodeslizadores, ubicada al sur del puerto. El objetivo era alejar estas embarcaciones (y la contaminación acústica) de la zona habitacional. La obra tuvo un costo total de US\$ 332,000. Sin embargo, la rampa termina sin llegar al nivel del agua, lo que hace que sea completamente inútil. Este problema ya se preveía, ya que en la zona donde se construyó el nivel de agua es muy variable. En febrero de 2014, el WCND empezó a estudiar las posibles soluciones, y a fines de marzo anunció que bajaría la rampa, lo que tendría un costo adicional de US\$ 500,000.



Canal de navegación, en la isla del Padre



Port Mansfield



La nueva rampa –inconclusa– para hidrodeslizadores



Localización Geográfica

FUENTE

Valley Morning Star

⇒ [04/02/2014](#)

⇒ [16/02/2014](#)

⇒ [04/12/2014](#)

Brownsville Herald

⇒ [30/03/2014](#)

KRGV

⇒ [15/05/2014](#)

Coordinador y redacción:

Xavier Oliveras González

Diseño:

Iván E. Palacios Mejía