

Bajo Bravo Rio Grande Valley

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

Proyectos de ferrocarriles de pasajeros en Rio Grande Valley

En los últimos 15 años se han propuesto 2 servicios ferroviarios para pasajeros en Rio Grande Valley: un tren de alta velocidad entre San Antonio y varias ciudades del sur de Texas (incluso con conexión a México) y un tren ligero entre Brownsville y Peñitas, que por el momento están muy lejos de ser una realidad. Estas propuestas se suman a las distintas líneas férreas existentes, todas de transporte de mercancías: [Brownsville and Rio Grande International Railroad](#), [Rio Valley Switching](#), [Border Pacific Railroad](#) y [Union Pacific](#), este último conectado con [KCS de México](#) mediante el puente ferroviario Matamoros-Brownsville (ver [Newsletter, núm.2/24](#)).

Tren de alta velocidad San Antonio-Sur de Texas

En 2008 se planteó la construcción y puesta en operación de un tren de alta velocidad en Texas, de dirección norte-sur (paralelo al corredor de la carretera I-35). De acuerdo a la propuesta de la [Federal Railroad Administration](#) (FRA) y del [Texas Department of Transportation](#) (TxDOT), el corredor ferroviario tendría una extensión de alrededor de 850 millas (1,368 km), dividido en 3 segmentos:

- **Sección norte:** Edmond, Oklahoma a Dallas y Fort Worth, TX.
- **Sección central:** Dallas y Fort Worth a San Antonio, TX.
- **Sección sur:** San Antonio a Corpus Christi, Brownsville y Laredo (con la opción de extenderse a Monterrey, México).

Para la sección sur se definieron dos posibles rutas. La primera enlazaría San Antonio hasta Laredo, y desde ahí cruzaría a México mediante un nuevo puente ferroviario; el tren continuaría hasta Monterrey. Esta ruta tendría el potencial de operar a 180 a 220 mph (290-355 km/h). La segunda ruta conectaría San Antonio con Alice, donde se dividiría en tres ramales: el primero a Laredo; el segundo a McAllen, Harlingen y Brownsville; y el tercero a Corpus Christi. Esta segunda ruta tendría una velocidad potencial de 110 a 125 mph (177-200 km/h).

Hasta mediados de 2018 se han realizado diferentes pasos, de acuerdo al proceso administrativo fijado. En primer lugar, en julio de 2016, el TxDOT emitió el "Draft Environmental Impact Statement", seguido del periodo de 60 días de comentarios públicos. Posteriormente, en noviembre de 2017, la el TxDOT concluyó el estudio "service-level", mediante el cual determinó la factibilidad de este tren. Entre ambos estudios se han destinado 12.6 millones de dólares.

A pesar de los avances, en junio de 2018 el gobierno de Texas dejó entrever que no estaba interesado en el pro-

yecto, lo cual deja al TxDOT sin fondos para continuar con el siguiente paso. Por el contrario, el gobierno de Texas está apostando por priorizar la red viaria.

Tren ligero Brownsville-Peñitas

Desde 2005 varios senadores y representantes estatales de la región, con el apoyo de organizaciones como el [Lower Rio Grande Valley Development Council](#) (LRGVDC) y la RGV Small Cities Coalition, están cabildeando la creación de un tren ligero de transporte de pasajeros que conecte todo Rio Grande Valley de este a oeste. Con este servicio se daría solución al creciente congestionamiento de las carreteras y respuesta a la gran demanda de transporte público. La línea férrea propuesta se extendería paralela a la autopista 83, desde Brownsville hasta Peñitas (75 millas / 120 km) o Rio Grande City (100 millas / 160 km), con paradas en unas 10 localidades, y un ramal desde McAllen hasta Edinburg.



Presentación del proyecto del tren ligero ante el Lower Rio Grande Valley Development Council (noviembre 2018)
Fuente: [Rio Grande Valley](#)



EDINBURG TRANSIT TERMINAL

NEGRETE & KOLAR ARCHITECTS, LLP

Proyección de la terminal intermodal de Edinburg
Fuente: [Rio Grande Guardian](#)

Bajo Bravo Rio Grande Valley

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

Por otra parte, dado que el tren ligero daría servicio a las localidades medias y grandes, actualmente cubiertas por el sistema de transporte público de autobuses Valley Metro, su puesta en funcionamiento podría permitir extender el sistema de autobuses a las pequeñas localidades y áreas rurales.

Se estima que la construcción de la vía férrea es viable, con un costo de 310 millones de dólares, que deberían proceder de subvenciones federales. Una vez se iniciara la construcción, el servicio podría entrar en operación en 10-15 años. Asimismo, se prevé que el costo de operación sería de 15-16 millones de dólares/año y que los ingresos procedentes de la venta de boletos a los usuarios sería de 19 millones de dólares/año.

Hasta noviembre de 2018 solo se han realizado algunos pasos previos, tales como un estudio de factibilidad realizado en 2011 por la Hidalgo County Metropolitan Planning Organization. Este estudio arrojó que el tren tendría potencialmente 16,000 usuarios diarios. Actualmente está en estudio la creación de una autoridad regional de tránsito (administrada por el LRGVDC), que gestionaría los sistemas de autobús y de tren ligero.

A pesar de que el proyecto está muy lejos de ser una realidad, en el diseño de la nueva terminal multimodal de Edinburg (en construcción desde mayo de 2017) se ha contemplado un espacio para el tren ligero.



Arranque de la construcción de la terminal intermodal de Edinburg (mayo 2017)
Fuente: [The Monitor](#)



Posibles rutas del tren de alta velocidad
Fuente: [Herman & Herman](#)

FUENTES

Brownsville Herald [31/07/2016](#) [15/06/2018](#) | Herman & Herman [30/07/2016](#) | KVEO [06/08/2018](#) | Rio Grande Guardian [29/10/2016](#) [03/08/2018](#) [09/08/2018](#) [11/11/2018](#) [13/11/2018](#) | Texas Rail Advocates [07/11/2017](#) | The Monitor [27/07/2016](#) | Valley Central [08/08/2018](#)