

# MEMORIA DOCUMENTAL

## “LIBRAMIENTO FERROVIARIO Y PUENTE INTERNACIONAL MATAMOROS – BROWNSVILLE”.



# Índice

1. Presentación
  - 1.1. Nombre del proyecto
  - 1.2. Principales componentes del proyecto
  - 1.3. Periodo de vigencia que se documenta
  - 1.4. Ubicación geográfica
  - 1.5. Principales características técnicas
  - 1.6. Unidades Administrativas Participantes
  - 1.7. Nombre y firma del titular de la dependencia
- 2.- Fundamento legal y objetivo de la memoria documental
  - 2.1. Fundamento legal
  - 2.2. Objetivo de la memoria documental
3. Antecedentes del proyecto
4. Marco normativo aplicable
5. Acciones realizadas
  - 5.1. Acciones conceptuales
  - 5.2. Acciones legales
  - 5.3. Acciones administrativas
  - 5.4. Acciones operativas
  - 5.5. Acciones de seguimiento
6. Aplicación de los recursos humanos, financieros y presupuestarios
  - 6.1. Humanos
  - 6.2. Financieros y presupuestarios
7. Principal problemática o situaciones críticas
8. Resultados obtenidos
  - 8.1. Resultados alcanzados e impactos obtenidos
  - 8.2. Resultados en el cumplimiento de metas comprometidas
9. Efectos producidos en el ámbito económico, social y de medio ambiente
  - 9.1. Económico
  - 9.2. Social
  - 9.3. Medio ambiente
10. Relación de anexos

# 1. Presentación

## 1.1. Nombre del proyecto

Libramiento Ferroviario y Puente Internacional Matamoros-Brownsville.

## 1.2. Principales componentes del proyecto

- Libramiento ferroviario
- Un Puente Internacional del lado mexicano
- Patio ferroviario
- Edificios administrativos, bodegas y castas de vigilancia.

## 1.3. Periodo de vigencia que se documenta

Diciembre de 2012 a Noviembre del 2018

## 1.4. Ubicación geográfica

En el Cruce Ferroviario Fronterizo Matamoros- Brownsville, y el punto de cruce para el nuevo puente ferroviario internacional en la frontera norte, se ubicará en el entorno de la milla 71.7 del río bravo: 25° 57' 50" latitud norte y 97° 36' longitud este.

## 1.5. Principales Características Técnicas

- Libramiento ferroviario con longitud de 10.9 km.
- Patio ferroviario de 20.3 km.
- Puente internacional en territorio mexicano de 0.57 km.
- Edificios administrativos, bodegas y castas de vigilancia.

## 1.6. Unidades Administrativas Participantes

Secretaría de Comunicaciones y Transportes a través de la Dirección General de Desarrollo Ferroviario y Multimodal, Dirección General de Carreteras y Centro SCT Tamaulipas, Gobierno del Estado de Tamaulipas a través del Municipio de Matamoros, Fondo Nacional de Infraestructura a través de BANOBRAS y Secretaría de Hacienda y Crédito Público a través de la Unidad de Inversiones.

## 1.7. Nombre y Firma del Titular

**Ing. Guillermo Nevárez Elizondo**  
**Director General de Desarrollo Ferroviario y Multimodal**

## 2. Fundamento Legal y Objetivo de la Memoria Documental

### 2.1. Fundamento Legal

- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, de fecha 5 de febrero de 1917; última reforma publicada en el DOF, 27 de agosto de 2018 (artículos 6, 25, 134).
- Ley General de Transparencia y Acceso a la información Pública. Ley publicada en el DOF el 4 de mayo de 2015 (artículos 3, fracciones VII y IX 4; 8; 24, fracciones V y VI; 113 fracciones I, II, VII, y 116).
- Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental. Ley abrogada en el DOF el 9 de mayo de 2016 (artículos 3, fracciones III, V,VI; fracciones I,II, IV y V; 14, fracciones I, II y IV; 15; 18; fracción I y 19)
- La Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública. Última reforma publicada en el DOF el 27 de enero de 2017 (artículos 3;11, fracciones V y VI; 12; 15; 68; 110 y 113).
- ACUERDO por el que se establecen las bases generales para la rendición de cuentas de la Administración Pública Federal y para realizar la entrega-recepción de los asuntos a cargo de los servidores públicos y de los recursos que tengan asignados al momento de separarse de su empleo, cargo o comisión. Publicado en el DOF el 6 de julio de 2017.
- ACUERDO por el que se establecen las bases generales para la rendición de cuentas de la Administración Pública Federal y para realizar la entrega-recepción y de rendición de cuentas de la Administración Pública Federal. Publicado en el DOF el 24 de julio de 2017 (artículos 39, 40, 41, 42 y 43).

## 2.2. Objetivo

La presente Memoria Documental se elabora con el propósito de documentar la conclusión del proyecto del Libramiento Ferroviario y Puente Internacional Matamoros-Brownsville, detallando las acciones realizadas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) a través de la Dirección General de Desarrollo Ferroviario y Multimodal (DGDFM) y el Centro SCT Tamaulipas, que abarca el periodo 2012-2018 de esta administración.

### 3. Antecedentes

La ciudad de Matamoros, al igual que la mayor parte de las ciudades de México, han venido experimentado grandes transformaciones, en especial, la zona fronteriza norte, por el intercambio que se genera con las ciudades Estados Unidos, la ubicación de maquiladoras, el flujo de personas y mercancías.

No obstante, el incremento en la actividad social, comercial y al desarrollo de las poblaciones, la infraestructura urbana, de transportes y de otros aspectos, han permanecido sin cambios, estando orientada hacia los puntos de cruce fronterizos, situación que afecta a la población en el aspecto social y comercial.

El ferrocarril cruza por lo que podemos llamar el Centro Histórico, o sea, la parte antigua de la ciudad, que con el paso del tiempo ha venido deteriorándose y que no ha tenido el desarrollo que ha experimentado el resto de la ciudad, entre otras cosas, por la presencia de los patios ferroviarios, en especial el de Matamoros. La situación de Matamoros, por la ubicación de vías y del Patio de Matamoros, es un gran problema cotidiano para sus habitantes, debido a:

- Interferencias entre el ferrocarril y siete cruces vehiculares a nivel.
- La operación ferroviaria sólo se realiza evitando los períodos pico de tránsito vehicular.
- Las operaciones ferroviarias están concentradas en dos patios “Matamoros” y “Rosita”, lo cual dificulta las operaciones y por ende las afectaciones a la zona urbana.
- La operación ferroviaria tiene una restricción horaria, por lo que se obliga a realizar operaciones dentro de horarios específicos llamadas “ventanas de operación”.

El ferrocarril cruza una parte importante de la ciudad, afectando varios cruceros viales con la consabida pérdida de tiempo para los usuarios vehiculares y para la operación ferroviaria, además de los patios ferroviarios, la vía se encuentra en la parte céntrica de ciudad, ocupando terrenos valiosos e impidiendo el desarrollo urbano en ese sector.

Mediante la carta de intención de fecha 10 de febrero de 2003, suscrita por el Condado de Cameron de los Estados Unidos de América, el Estado de Tamaulipas, México, la ciudad de Brownsville Texas, el municipio de Matamoros y la empresa Transportación Ferroviaria Mexicana, S.A. de C.V., (ahora Kansas

City Southern de México, S.A. de C.V.) se contempló que el libramiento y patio ferroviario fueran construidos al poniente de la ciudad de Matamoros, Tamaulipas, de acuerdo al Análisis Costo Beneficio, así como del proyecto ejecutivo correspondiente.

Mediante el acuerdo de fecha 11 de mayo de 2004, suscrito por el Condado de Cameron de los Estados Unidos de América, el Estado de Tamaulipas, México, la ciudad de Brownsville Texas, el municipio de Matamoros y la empresa Transportación Ferroviaria Mexicana, S.A. de C.V., (ahora Kansas City Southern de México, S.A. de C.V.), se confirmó que el punto de cruce para el nuevo puente ferroviario internacional en la frontera norte, se ubicará en el entorno de la milla 71.7 del río bravo: 25° 57' 50" latitud norte y 97° 36' longitud este.

El Gobierno Federal inició un Programa de concertación para que entre los representantes de los tres niveles de gobiernos y de los concesionarios del transporte ferroviario, se propusieran alternativas de solución ante la problemática detectada; como resultado de dicha concertación en 2008 la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a través de la Dirección General de Transporte Ferroviario y Multimodal implementó el Programa de Seguridad Ferroviaria, el cual desde su implementación en 2008, arroja un importante avance sobre las acciones emprendidas por la SCT.

Mediante convenio de coordinación suscrito el 2 de diciembre de 2009, entre la SCT y el Gobierno del Estado libre y soberano de Tamaulipas, se establecieron los mecanismos para la liberación del derecho de vía necesario para la construcción del Libramiento y Patio Ferroviario Matamoros-Brownsville, y la parte mexicana del Nuevo Puente Internacional, en el Estado de Tamaulipas. (Anexo. 1 Convenio).

Con fecha 15 de abril de 2011 se celebró convenio de aportación suscrito por el Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, S.N.C, en su carácter de institución fiduciaria en el fideicomiso numero 1936 denominado Fondo Nacional de Infraestructura y la Secretaria de Comunicaciones y Transportes, cuyo objeto fue formalizar el apoyo del fondo mediante el acuerdo CT/3A EXT/22-JULIO-2010/VII, de fecha 26 de julio de 2010, el comité técnico del fideicomiso antes citado, autorizó el otorgamiento de un apoyo no recuperable, bajo la modalidad de aportación, a favor de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, por un monto de hasta \$725,000,000.00 (setecientos veinticinco millones de pesos 00/100 m.n.) más el impuesto al valor agregado correspondiente, para la realización del proyecto Ferroviario Internacional Matamoros-Brownsville.

Con fecha 2 de octubre de 2013, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y la concesionaria KCSM suscribieron un convenio de concertación de acciones para llevar a cabo el proyecto Ferroviario Internacional Matamoros-Brownsville. **(Anexo 1).**

## 4. Marco Normativo Aplicable a las Acciones Realizadas durante la Ejecución del Programa

- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, de fecha 5 de febrero de 1917;
- Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.
- Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria y su Reglamento.
- Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública.
- Ley General de Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente
- Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas.
- Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario.
- Reglamento del Servicio Ferroviario
- Reglamento Interior de la SCT
- Lineamientos para el Registro en Cartera de Programas y Proyectos de Inversión
- Lineamientos para la Elaboración y Presentación de los Análisis Costo y Beneficio de los Programas y Proyectos de Inversión,
- Ley General de Archivos.
- Ley General de Responsabilidades Administrativas.
- Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública.
- Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos.
- Ley de Adquisiciones, arrendamientos y Servicios del Sector Público.
- Ley Federal de Procedimiento Administrativo.
- Reglamento de la Ley federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria.
- Reglamento de la Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios del Sector Público.

## 5. Acciones Realizadas

### 5.1 Acciones conceptuales

- El proyecto consta de una vía principal de 10.908 kilómetros de longitud, que inicia en la conexión con la vía de la línea "F" Monterrey-Matamoros en su kilómetro F314+051 y sigue su rumbo al noreste hasta el punto de cruce con el Río Bravo donde termina con el proyecto binacional Puente Internacional Ferroviario. Así mismo, el proyecto cuenta con diversas obras de infraestructura ferroviaria y carretera, en las que se incluye un Patio Ferroviario con las vías de servicios. (Anexo. 2 proyecto ejecutivo).
- El Nuevo Patio Ferroviario Matamoros, cuenta con la infraestructura adecuada para su correcta operación, en las que se incluye: un edificio administrativo, uno de aduana, un taller y casetas de vigilancia, así como un cuarto y equipo para rayos gamma para la inspección ferroviaria., además de todos los servicios de agua potable y alcantarillado, fosa sépticas, alumbrado y electrificación mediante subestaciones. El patio se construyó a base de durmientes de madera y rieles de 115 lb/yd, juegos de cambio de los Nos. 8 y 10, y fijación a base de clavo, anclas y soldadura aluminotérmica.
- Además de las obras de drenaje menor y obras inducidas, se considera, la construcción un Paso Superior Vehicular (PSV) de 560 mts de longitud y un ancho de calzada de 12.00 mts, el cual se localiza en el Km. 6+575.86 del Libramiento Ferroviario Matamoros-Brownsville, esto con el fin de cruzar la Carretera Federal No. 2 Matamoros-Reynosa, sobre las vías del nuevo libramiento. **(Anexo 1).**

### 5.2 Acciones Legales.

- Acuerdo de fecha 11 de mayo de 2004, suscrito por el Condado de Cameron de los Estados Unidos de América, el Estado de Tamaulipas, México, la ciudad de Brownsville Texas, el municipio de Matamoros y la empresa Transportación Ferroviaria Mexicana, S.A. de C.V., (ahora Kansas City Southern de México, S.A., confirmación del punto de cruce del puente ferroviario.
- Convenio de coordinación suscrito el 2 de diciembre de 2009, entre la SCT y el Gobierno del Estado libre y soberano de Tamaulipas, se establecieron los mecanismos para la liberación del derecho de vía necesario para la construcción del Libramiento y Patio Ferroviario Matamoros-Brownsville, y la parte mexicana del Nuevo Puente Internacional, en el Estado de Tamaulipas.

- Convenio de aportación suscrito por el Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, S.N.C, en su carácter de institución fiduciaria en el fideicomiso numero 1936 denominado Fondo Nacional de Infraestructura y la Secretaria de Comunicaciones y Transportes, cuyo objeto fue formalizar el apoyo del fondo mediante el acuerdo CT/3A EXT/22-JULIO-2010/VII, de fecha 26 de julio de 2010, el comité técnico del fideicomiso antes citado, autorizó el otorgamiento de un apoyo no recuperable, bajo la modalidad de aportación, a favor de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, por un monto de hasta \$725,000,000.00 (setecientos veinticinco millones de pesos 00/100 m.n.) más el impuesto al valor agregado correspondiente, para la realización del proyecto Ferroviario Internacional Matamoros-Brownsville.
- La Secretaría de Comunicaciones y Transportes y la concesionaria KCSM suscribieron un convenio de concertación de acciones para llevar a cabo el proyecto Ferroviario Internacional Matamoros-Brownsville. **(Anexo 3).**

### 5.3 Acciones Administrativas

Con fecha 30 de noviembre de 2010, la Secretaria de Comunicaciones y Transportes, a través de la Dirección General de Carreteras Federales emitió la convocatoria de la Licitación Pública Internacional para la construcción del Libramiento Ferroviario y Puente Internacional Matamoros-Brownsville.

Resultando favorable para la ejecución de la obra, el grupo formado por: TRADECO INFRAESTRUCTURA, S.A. DE C.V., CONSTRUCTORA URALES, S.A. DE C.V. Y AZVI, S.A., para la ejecución del patio ferroviario.

Y la empresa COCONAL, S.A.P.I. de C.V., para la construcción del Puente Internacional Ferroviario, un bordo de protección de 2.3 km y el Paso Superior Vehicular para cruzar la Carretera Federal No. 2 Matamoros-Reynosa, sobre las vías del nuevo libramiento.

Además, se contó con la participación de las empresas MYLSA Construcciones y Estudios, S.A. de C.V, y Experiencia Inmobiliaria Total, S.A. de C.V., para el control y seguimiento de la ejecución y control de calidad de los trabajos. **(Anexo 2).**

## 5.4 Acciones Operativas

Con fecha 15 de julio de 2015 la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, protocolizó la entrega – recepción del nuevo Libramiento Ferroviario Matamoros-Brownsville y Puente Ferroviario Internacional, a la concesionaria Kansas City South México, S.A. de C.V., y en agosto se realizó el primer cruce para iniciar las operaciones en los nuevos patios del Libramiento Ferroviario Matamoros – Brownsville. **(Anexo 1).**

## 5.5 Acciones de Seguimiento

Para garantizar la correcta ejecución de las obras conforme a lo contratado y a las normas de construcción vigentes, leyes y reglamentos, se contó:

- Con una Supervisión del proyecto Integral quien fungió como administración, control y supervisión de las obras; y con el fin de dar seguimiento puntual a los tramites y ejecución de programas ambientales, solicitados por diversas dependencias en el ramo,
- Se contó con las supervisiones ambientales para cada obra;
- Se contó con el seguimiento oportuno a proyecto, a las adecuaciones y/o modificaciones de los proyectos, derivados por diversas causas.
- Con la puesta en operación del nuevo Libramiento Ferroviario y Puente Ferroviario Internacional Matamoros-Brownsville, incremento el intercambio comercial entre ambos países (MEXICO-USA).
- Mediante la entrega – recepción del proyecto del Libramiento Ferroviario Matamoros-Brownsville y Puente Ferroviario Internacional, y la Modificación al Título de Concesión (TC) la concesionaria Kansas City South México, S.A. de C.V (KCSM) y en coordinación con la DGDFM y el CSCT Tamaulipas se encargan del seguimiento y control del Libramiento. **(Anexo 5).**

## 6. Aplicación de los recursos humanos, financieros y presupuestarios

### 6.1 Humanos

Para llevar a cabo la construcción del proyecto se generaron empleos para realizar diversos trabajos como son:

- Plataformas y superestructuras para los trabajos de inspección de Aduana y SAGARPA,
- Torre de Telecomunicaciones, Caseta de Rayos Gamma,
- 3 Casetas de Vigilancia a Nivel y 2 Casetas Torre de Vigilancia,
- Barda de Confinamiento en el área de Edificio de Aduanas;
- Protección de Taludes de los terraplenes del Libramiento Ferroviario, y
- Trabajos de solución de drenaje pluvial;
- Rehabilitaron caminos vecinales adicionales para el buen funcionamiento del proyecto, incluyendo dos puentes vehiculares. (Anexo. 3 Contratos de Obra).

### 6.2 Financieros y presupuestarios.

El presupuesto para la construcción del Nuevo Libramiento Ferroviario Matamoros-Brownsville incluyendo el Puente Ferroviario Internacional Matamoros–Brownsville, se realizó a través de: **(Anexo 4)**.

- Mediante Acuerdo Número CT/3A EXT/22 Julio 2010/VII, de fecha 26 de julio de 2010, el Comité Técnico del Fideicomiso Número 136 del Fondo Nacional de Infraestructura (FONADIN) perteneciente al Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos (BANOBRAS) autorizó el otorgamiento de un apoyo no recuperable, bajo la modalidad de aportación, a favor de la Secretaría por un monto de hasta 725 mdp.
- Recursos Fiscales para el Ejercicio Fiscal 2014-09-648-003-3-5-01-00-003-k1388-62501-3-1 1009648003 28 para el año 2014.

- Recursos Fiscales para el Ejercicio Fiscal 2015-09-648-003-3-5-01-00-003-k1388-62501-3-1 1009648003 28 para el año 2015
- Total de gasto autorizado de 1,050 mdp.

## 7. Principal problemática o situaciones críticas.

El ferrocarril cruza una parte importante de la ciudad, afectando varios cruces viales con la consabida pérdida de tiempo para los usuarios vehiculares y para la operación ferroviaria, además de los patios ferroviarios, la vía se encuentra en la parte céntrica de ciudad, ocupando terrenos valiosos e impidiendo el desarrollo urbano en ese sector, debido a:

- Interferencias entre el ferrocarril y siete cruces vehiculares a nivel.
- La operación ferroviaria sólo se realiza evitando los períodos pico de tránsito vehicular.
- Las operaciones ferroviarias están concentradas en dos patios “Matamoros” y “Rosita”, lo cual dificulta las operaciones y por ende las afectaciones a la zona urbana.
- La operación ferroviaria tiene una restricción horaria, por lo que se obliga a realizar operaciones dentro de horarios específicos llamadas “ventanas de operación”.

## 8. Resultados obtenidos

### 8.1 Resultados alcanzados e impactados obtenidos

El resultado y el beneficio alcanzados ha sido ampliar la capacidad regional de transporte, los tiempos de espera de cruce entre ambos países, tanto para vehículos ligeros como para transporte de carga, eliminar los pasos a nivel, se reducirán considerablemente e impulsarán el desarrollo económico de la región mejorar la calidad del aire y reducir la congestión urbana al alejar el tráfico ferroviario de las áreas más pobladas de ambas ciudades fronterizas.

- Se incrementa el flujo vehicular en la ciudad.
- Reducción de arrollamientos a vehículos y personas.
- Aumento de la velocidad de los trenes de 20 a 60 Km/hr.
- Se espera un incremento en el flujo de trenes por día de 7 a 14.
- Crecimiento de la carga total en tránsito de 12 a 24 millones de ton/año, la cual considera la carga movilizada en el cruce, así como la que por cuestiones de saturación se traslada a otro lugar para su despacho.
- Estas tres últimas mejoras representan un incremento del 14% en la productividad del ferrocarril.

### 8.2 Resultados en el cumplimiento

#### de metas comprometidas

- Reducción del tiempo de estadía de la carga, permitiendo que los usuarios dispongan de ella en menos tiempo.
- Ahorros en los costos de operación vehicular y tiempo de traslado por la eliminación de interferencias en la operación del ferrocarril.
- Mejoramiento en el aspecto social y comercial de la población orientado hacia los puntos de cruces fronterizos.
- Desarrollar una infraestructura de transporte que mejore la seguridad e impulse el desarrollo económico internacionalmente.
- Agilizar los flujos internacionales de carga y descongestionar los accesos fronterizos.

## 9. Efectos producidos en el ámbito económico, social y medio ambiente

### 9.1 Económico

Las bondades y beneficios reportados a los tres niveles de gobierno y a los concesionarios del servicio público de transporte ferroviario permite confirmar lo positivo que resulta invertir en la creación y modernización de infraestructura vial y ferroviaria.

### 9.2 Social

Tuvo un gran impacto social ya que permite confirmar que la estrategia desarrollada en la concertación de los convenios refleja la voluntad de los diferentes sectores involucrados por alcanzar estándares de seguridad, bienestar, mejora social y modernidad; condiciones necesarias para haber logrado el Libramiento ferroviario y puente Internacional Matamoros – Brownsville.

Dichas acciones y beneficios sustentan el cumplimiento hacia el objetivo rector del Plan Nacional de Desarrollo (PND), que refiere la de “Modernizar, ampliar y conservar la infraestructura de los diferentes modos de transporte, así como mejorar su conectividad bajo criterios estratégicos y de eficiencia.”

### 9.3 Medio ambiente

Al no tener necesidad de tiempos de espera a fin de cruzar las vías férreas, se reducen considerablemente la emisión de contaminantes al Medio Ambiente. Se mejoró el paisaje urbano en la zona centro de la ciudad.

## 10. Anexos

**Anexo 1. Estudios, análisis, proyectos ejecutivos y expedientes técnicos.**

**Anexo 2. Autorizaciones y permisos.**

**Anexo 3. Proceso de adjudicación, contratos y convenios.**

**Anexo 4. Presupuesto autorizado y aplicación de los recursos  
(Documentos soporte de los trámites y registros contables  
y presupuestarios realizados).**

**Anexo 5. Informes periódicos de avances y situación e informe final.**