



SOUTHWEST TEXAS
COMMERCIAL
REAL ESTATE GROUP

THE BORDER CAPITAL REPORT • NÚMERO 01 • CUARTO TRIMESTRE DE 2026

El Corredor, Revalorizado

43,570 millones de dólares al año cruzan por Eagle Pass en un solo carril de inspección de carga y en un puente ferroviario de vía sencilla construido en 1922. Tres cuartas partes son ferrocarril. Dos cruces están autorizados para aliviarlo y, del lado de Texas, no se ha movido una sola palada de tierra. Lo que esa brecha significa para el capital.

Southwest Texas Commercial Real Estate Group

Frank Flores • Asesor Principal

Eagle Pass, Texas • SWTCRE.com

Estado de los proyectos verificado contra fuentes primarias a agosto de 2026.

Investigación con fines informativos únicamente — no constituye pronóstico, asesoría de inversión ni avalúo.



Resumen ejecutivo

El comercio a través del puerto de entrada Eagle Pass–Piedras Negras creció de **7,720 millones de dólares en 2005 a 43,570 millones de dólares en 2024**: un aumento de 17.78% sólo respecto de 2023, y la tasa de crecimiento más alta de cualquier puerto importante entre aproximadamente 450 aeropuertos, puertos marítimos y cruces terrestres de Estados Unidos.

Eagle Pass tiene dos puentes internacionales existentes. El **Puente I** lleva tráfico de pasajeros y peatonal. El **Camino Real (Puente II)**, abierto en 1999, es donde se inspeccionan *todos* los vehículos de carga que entran a Eagle Pass.

Ese volumen cruza sobre dos piezas de infraestructura: un carril de inspección comercial de camiones y un puente ferroviario de vía sencilla construido en 1922.

Camino Real opera seis carriles: **cuatro de entrada —tres de pasajeros, uno comercial— y dos de salida**. Eso es lo que publica la City of Eagle Pass Economic Development Corporation (corporación de desarrollo económico de la ciudad) y lo que encuentra un conductor, y coincide con el reporte de U.S. Customs and Border Protection (CBP) de un **único carril de inspección primaria comercial** en el cruce. Ese único carril maneja la carga por autotransporte: **11,000 millones de dólares**. Los otros **32,560 millones de dólares**, tres cuartas partes del total, se mueven por el **Union Pacific International Railroad Bridge**, un tramo de vía sencilla abierto en **1922** y hoy el segundo cruce ferroviario de mayor movimiento de la frontera México–Estados Unidos después de Laredo, con aproximadamente quince a dieciocho trenes al día.

Ninguno de los dos es un cuello de botella en el sentido corriente. Son la planta entera. Una vía sencilla de ciento cuatro años y una caseta de camiones mueven entre las dos cuarenta y tres mil quinientos millones de dólares al año, y toda propuesta de este informe es, en el fondo, una propuesta para duplicar uno o el otro.

Hay dos cruces nuevos o ampliados con permiso: la **ampliación de Camino Real y Puerto Verde**. Coahuila reportó las obras del puerto de entrada de Camino Real **96% terminadas en septiembre de 2024** y la modernización aduanal operativamente lista para **septiembre de 2025**; no fue posible localizar un aviso gubernamental de terminación, y el evento de febrero de 2026 que localmente se leyó como una terminación fue en realidad el *arranque* de un proyecto carretero estatal distinto. El permiso presidencial estadounidense de Puerto Verde cubre el cruce de vehículos de carga. Su componente ferroviario (Green Eagle) se autoriza por separado, a través del Surface Transportation Board (Junta de Transporte de Superficie, organismo federal estadounidense que regula la construcción de vías férreas) —una agencia distinta bajo una ley distinta— y un libramiento de TxDOT (SL 480 North) corre junto a ambos. Son cuatro obras que avanzan bajo cuatro instrumentos jurídicos distintos —un permiso presidencial, una autorización de construcción del STB, un contrato municipal de diseño y un contrato carretero estatal— y nada obliga a que avancen juntas.

Ninguna de ellas ha movido una sola palada de tierra del lado estadounidense.

Esa brecha —entre el permiso y el colado— es el hecho más importante para quien decida si compromete capital aquí, y es lo único que los encabezados omiten de manera consistente. Un permiso presidencial es un hito. No es un puente.

México va adelante en el único cruce donde controla tanto el calendario como el dinero. En Camino Real terminó el puerto de entrada y la modernización aduanal, y ahora está ampliando los caminos de acceso. En Puerto Verde ha hecho lo mismo que el lado estadounidense: papel. Ese proyecto está dentro del programa federal de infraestructura de la presidenta Sheinbaum bajo una estructura 51% pública / 49% privada, con Banobras dirigiendo la implementación, construcción prevista para 2026 y operación para 2027; y al corte de junio de 2026 el predio mexicano es terreno abierto. La asimetría entre las dos riberas de este río es el mejor predictor de lo que se construye aquí. Es más estrecha de lo que sugiere la cobertura periodística, y es específica de cada proyecto.

Nuestra lectura: la tesis del corredor es sólida y los tiempos están mal entendidos. El capital que entra por un encabezado de 2026 debería estar suscribiendo un horizonte de tenencia hasta principios de la década de 2030, no hasta finales de la de 2020. La mayor parte de lo que vemos llegar no lo está.

1. El corredor en cifras

Valor del comercio, Eagle Pass–Piedras Negras, 2024	43,570 millones de dólares
Valor del comercio, 2023	37,140 millones de dólares
Valor del comercio, 2005	7,720 millones de dólares
Crecimiento anual, 2023 → 2024	+17.78%
De ese total, ferrocarril	32,560 millones de dólares — 74.7%
De ese total, autotransporte	11,000 millones de dólares — 25.2%
Camiones de carga entrantes, 2024	256,225
Carriles de inspección primaria comercial	1
Lugar por crecimiento entre ~450 puertos de entrada de EE. UU.	#1
Cruces internacionales con permiso, lado estadounidense	2
De éstos, en construcción	0
Autorización ferroviaria independiente (Green Eagle)	Aprobada en abril de 2026; sin financiamiento
Proyectos carreteros estatales (SL 480 North, US 57)	1 adjudicado el 7 de abril de 2026; 1 sin financiamiento

Fuente: U.S. Bureau of Transportation Statistics, North American TransBorder Freight Data, tabla DOT1, puerto 2303, año calendario 2024, todos los modos, ambos sentidos. Conteo de camiones entrantes: BTS Border Crossing Entry Data. Conteo de carriles: CBP Border Wait Time feed, consultado el 11 de agosto de 2026.

1.1 La cifra que todos citan, y lo que hay dentro de ella

Casi toda narración de este corredor —incluida, hasta este número, la nuestra— reporta la cifra de comercio de encabezado y deja que el lector suponga que describe camiones. No los describe.

Tres cuartas partes del valor que cruza por Eagle Pass se mueven por ferrocarril. En 2024, el ferrocarril transportó **32,560 millones de dólares, 74.7%** del total del puerto; el autotransporte transportó **11,000 millones de dólares, 25.2%**. Por peso la división es aún más marcada: **81.7% ferrocarril**. No es un artificio de un solo año. El ferrocarril ha estado entre 70.8% y 78.8% del valor en cada año desde 2019 hasta el primer semestre de 2026, y la participación ferroviaria va al alza, no a la baja.

Dos mercancías explican la mayor parte. Vehículos terminados y cerveza —esta última de la cervecería de Constellation Brands en Nava, Coahuila, a veinticinco millas al sur del río— movieron juntas **19,850 millones de**

dólares por ferrocarril en 2024, 46% de todo el valor comercial del puerto.

La comparación con Laredo tiene que hacerse sobre la misma base. Hecha correctamente, dice algo distinto de la versión habitual:

AÑO CALENDARIO 2024	EAGLE PASS	LAREDO	MÚLTIPLO LAREDO
Comercio de superficie total	43,570 millones de dólares	331,200 millones de dólares	7.6×
Participación del ferrocarril en el valor	74.7%	14.0%	—
Comercio por autotransporte	11,000 millones de dólares	281,970 millones de dólares	25.6×
Camiones entrantes	256,225	3,026,632	11.8×
Carriles primarios comerciales	1	27	27×

Fuente: BTS TransBorder DOT1, puertos 2303 y 2304; BTS Border Crossing Entry Data; CBP Border Wait Time feed. Los 27 carriles de Laredo corresponden al World Trade Bridge (19) más el Colombia Solidarity (8).

Por qué esto importa más que cualquier otra cifra de este informe. El comercio dominado por ferrocarril y el dominado por autotransporte generan bienes raíces distintos. El ferrocarril concentra la demanda en el patio — transbordo, intermodal, manejo de vehículos terminados— sobre predios con vía. El volumen por autotransporte es lo que llena el *cross-dock*, las naves de almacenamiento y los patios de acarreo local, y ése es el producto que la mayor parte del capital que llega aquí dice que pretende construir.

De modo que la cifra operativa para una tesis industrial en Eagle Pass no es 43,570 millones de dólares. Es aproximadamente **11,000 millones de dólares de comercio por autotransporte y 256,000 camiones entrantes al año**: cerca de una cuarta parte del encabezado, y una vigesimosexta parte del flujo de camiones de Laredo. **Quien dimensione la demanda de naves industriales a partir de la cifra de encabezado está sobrestimando su mercado direccionable por un factor de aproximadamente cuatro.**

Una corrección más a la versión recibida: el cruce **no** está abierto a carga comercial las veinticuatro horas. El Puente II opera 24 horas como cruce, pero CBP procesa carga comercial de **7:00 a.m. a 11:00 p.m. entre semana y de 8:00 a.m. a 4:00 p.m. los fines de semana**. La instalación que sí opera 24 horas al día, siete días a la semana, es la oficina **ferroviaria**.

Nota sobre las fuentes. Las cifras de comercio de este corredor circulan ampliamente en una forma con base en el Census que no concilia con BTS. Usamos BTS TransBorder en todo el documento, conciliado al dólar contra el archivo anual de la propia agencia, y comparamos periodos equivalentes: anual con anual, nunca una cifra anual junto a una trimestral.

Y una salvedad en sentido contrario. Los cruces de camiones entrantes por Eagle Pass crecieron **44% en 2025**, hasta 368,985 —el crecimiento más rápido de cualquier cruce entre Texas y México— mientras el valor del

autotransporte cayó ligeramente, lo que implica cargas de menor valor y mayor frecuencia. Ese repunte ya se había revertido para el segundo trimestre de 2026. Es una señal real. Todavía no es una base, y no cierra una brecha de 25×.

1.2 A dónde va el ferrocarril, y por qué nada de eso se detiene aquí

La siguiente pregunta obvia es si tres cuartas partes del valor que cruza este puerto generan alguna demanda de suelo en Maverick County. Con el expediente actual, no la generan, y la razón es estructural, no incidental.

La carga son vehículos terminados de **GM Ramos Arizpe** y **Stellantis Saltillo** —ambas atendidas por Ferromex, y la puerta de Ferromex en Coahuila hacia Union Pacific es Eagle Pass— más cerveza de la cervecería de Constellation en Nava. Se interconecta de Ferromex a UP en el río y corre hasta rampas de distribución del interior. No se desconsolida aquí.

Dos mecanismos la mantienen en movimiento. La carga ferroviaria generalmente se mueve **en tránsito aduanal (*in bond*)** hacia un destino interior en lugar de despacharse en la frontera, de modo que no hay razón aduanal para detenerse. Y UP opera estos servicios como dedicados bajo un plan de operación fijo; detenerse a maniobrar carros en un puente internacional de vía sencilla es precisamente lo que un plan así está diseñado para evitar. La capacidad del puente no es la restricción vinculante, y tampoco lo es la ausencia de una terminal intermodal: esa ausencia es una consecuencia, no una causa.

Lo que se sigue para quien compra terreno. El comercio dominado por ferrocarril concentra la demanda en el patio: transbordo, almacenamiento en tránsito, manejo de vehículos terminados, todo ello sobre predios con vía y con un ferrocarril dispuesto a servirlos. No llena el producto de *cross-dock* y acarreo local que impulsa el volumen por autotransporte, y eso es lo que la mayor parte del capital que llega aquí dice que pretende construir. El terreno sin vía no participa del 74.7% de la actividad de este puerto, por cerca del río que esté.

2. El inventario de la infraestructura

Cada proyecto de esta sección ha superado un hito que generó un boletín de prensa. Aquí está dónde se encuentra realmente cada uno.

2.1 Ampliación del Puente Internacional Camino Real — *fase de diseño*

La restricción de capacidad, con precisión. La calzada del puente tiene seis carriles. El registro de TxDOT de la época de 1999 los describe como tres en cada sentido; la corporación de desarrollo económico de la Ciudad publica actualmente cuatro de entrada y dos de salida. No pudimos localizar un documento oficial que concilie ambas versiones, y ningún documento público establece la división de la calzada misma entre carriles de pasajeros y comerciales en sentido norte.

Lo que *sí* es directamente observable: el feed en vivo de tiempos de espera fronterizos de CBP para el Puente II de Eagle Pass reporta un **máximo de un carril de inspección de vehículos de carga**. El Puente I no reporta capacidad

comercial alguna.

Ese mismo feed lista siete carriles de vehículos de pasajeros —más de los que caben en una calzada de seis carriles—, de modo que CBP evidentemente está contando casetas de inspección y no carriles físicos de calzada. Señalamos esa discrepancia en lugar de resolverla, porque ningún documento público concilia los dos métodos de conteo. Lo que no está en disputa, en todas las fuentes que revisamos, es la cifra comercial: uno.

Un carril de inspección comercial, para el puerto de entrada importante de más rápido crecimiento de Estados Unidos. Ése es el cuello de botella que la ampliación existe para resolver, y es el hecho operativo más importante de este corredor.

Dónde está realmente la ampliación:

- **Permiso Presidencial firmado el 20 de junio de 2025**, publicado en el Federal Register el 26 de junio de 2025 (90 FR 27435), que autoriza seis carriles vehiculares en un segundo tramo adyacente al puente existente. La construcción debe iniciar dentro de cinco años.
- **Contrato de diseño:** el Concejo Municipal de Eagle Pass (City Council) adjudicó la RFQ #2025-028 a **LJA el 16 de septiembre de 2025**. El convenio de diseño de la ampliación en sí no se autorizó sino hasta el **19 de mayo de 2026**, tras un convenio modificatorio de **710,000 dólares** del 3 de febrero de 2026 que cubre el Donation Acceptance Program y el diseño preliminar. LJA fue la firma mejor calificada en el puntaje del comité de evaluación (568 de 600, frente a RRP Construction con 528 y Ardurra con 440). Una semana antes, el **9 de septiembre de 2025**, el Concejo había presentado una moción para rechazar esa misma recomendación mejor calificada y volver a licitar; la moción se modificó para posponerla, y la adjudicación se dio el día 16.
- **Los honorarios de diseño no son públicos.** Ésta fue una selección basada en calificaciones profesionales conforme al Texas Government Code, Chapter 2254, con el City Manager (administrador municipal) facultado para negociar los honorarios con posterioridad. No aparece monto alguno en el orden del día, en el paquete de la sesión, ni en publicación posterior alguna. *Las cifras que circulan alrededor corresponden a contratos distintos: 1.53 millones de dólares fue la contratación anterior de LJA para preparar la solicitud de modificación del permiso presidencial (julio de 2024), y 710,000 dólares fue un convenio modificatorio de febrero de 2026 que cubre el Donation Acceptance Program y el diseño preliminar.*

No se ha construido nada, y la secuencia explica por qué. La Ciudad debe completar primero un **realineamiento de los accesos viales por 23 millones de dólares** como prelude de cualquier obra de ampliación. Su historial de registro se ha movido dos veces. Un registro anterior ante el Texas Department of Licensing and Regulation (TABS2026006714) consignaba un inicio el 6 de marzo de 2026 y una terminación el 8 de septiembre de 2027. Un registro posterior para la misma obra — **TABS2026027376, presentado el 10 de agosto de 2026, propietario United States of America (GSA), 10,037,263 dólares** — consigna **construcción del 2 de agosto de 2027 al 2 de octubre de 2028**, con la firma de diseño asentada como "Not Assigned" [«No asignada»]. El proyecto correspondiente de TxDOT (CSJ 0922-10-042, 24.6 millones de dólares) tiene programada su licitación en **noviembre de 2027** según el 2027–2030 Laredo District Rural TIP. El prerrequisito de la ampliación se ha recorrido aproximadamente un año más, y el expediente actual no nombra a un proyectista. Se anunció originalmente en abril de 2024 por 19.5 millones de dólares, con construcción "anticipated to commence in October 2024" [«cuyo inicio se

anticipa en octubre de 2024»]. El registro actual ubica el inicio el 2 de agosto de 2027: **treinta y cuatro meses de retraso, y todavía no comienza.**

La estimación publicada por la propia Ciudad, a diciembre de 2025: el realineamiento toma **de año y medio a dos años**, y *sólo entonces* arranca la obra de ampliación, que toma **otros dos a tres años**. Esa estimación no separa el diseño de la construcción. El diseño por sí solo ha sido descrito en otra parte como un ejercicio de tres a cuatro años, lo cual no puede conciliarse con un total de dos a tres años a partir de nada que conste en el expediente público. Reportamos la cifra de la Ciudad y señalamos el conflicto en lugar de partir la diferencia.

La meta actual es octubre de 2029 para los seis carriles nuevos, con un estimado de **60 millones de dólares**, según declaraciones del gobierno de Coahuila posteriores a una reunión binacional del 29 de mayo de 2026 en Eagle Pass. En abril de 2026 el alcalde de Eagle Pass declaró que las fechas de ejecución y los montos totales de inversión **todavía no estaban definidos.**

Mientras tanto, México terminó todo lo que está dentro de su propio control. Piedras Negras y el Estado de Coahuila reportaron las obras del puerto de entrada **96% terminadas en septiembre de 2024**, y para septiembre de 2025 la modernización aduanal —aproximadamente mil millones de pesos mexicanos— se reportó operativamente lista a reserva de detalles técnicos menores. El **11 de febrero de 2026** Coahuila colocó la primera piedra de la ampliación vial de la *Ruta Fiscal* que sirve al puente: **Fase 1 de 5**, 100 millones de pesos mexicanos, 1.2 kilómetros, con ampliación hasta ocho carriles en el acceso, dentro de un programa de cinco fases de aproximadamente 8 kilómetros y más de 500 millones de pesos mexicanos.

Y aquí está la frase con la que hay que tener cuidado. En ambos lados del río se escucha que México construyó su mitad del puente y que Texas no construyó la nuestra. La segunda mitad es cierta. La primera mitad es falsa de una manera que importa a quien esté suscribiendo una fecha de terminación: **los seis carriles nuevos sobre el Río Bravo (Rio Grande) no están contruidos en ninguno de los dos lados.** Lo que Coahuila terminó es el *puerto de entrada* —la planta de inspección y la modernización aduanal— y lo que está construyendo ahora son los *caminos de acceso*. El tramo mismo no está construido en ninguna de las dos riberas, y ningún gobierno ha publicado un contrato de construcción para él.

Esa distinción es la diferencia entre un proyecto que está a dos años de abrir y uno que no ha comenzado. Todo lo que México controla unilateralmente está terminado o contratado: el puerto de entrada, la planta aduanal y una quinta parte del programa de caminos de acceso. Nada sobre el agua ha comenzado en ninguna de las dos riberas, porque el tramo es la única pieza que ningún gobierno controla por sí solo.

Fuentes: Federal Register 90 FR 27435 (26 de junio de 2025); órdenes del día del City of Eagle Pass Council, RFQ #2025-028 (9 y 16 de septiembre de 2025) y paquete de calificación de la evaluación; TDLR TABS2026006714; Eagle Pass Business Journal (abril de 2024, diciembre de 2025); El Tiempo Monclova (10 de abril de 2026); El Heraldo de Saltillo y POSTA (29 de mayo de 2026); Zócalo (septiembre y octubre de 2024); El Financiero (1 de septiembre de 2025); La Prensa de Coahuila y Contrapunto (11 de febrero de 2026); CBP Border Wait Times feed (consultado el 8 de agosto de 2026); TxDOT (2001); City of Eagle Pass EDC.

2.2 Puerto Verde Global Trade Bridge — *concesión e ingeniería*

Un cruce comercial nuevo al norte de la ciudad, en Maverick County: el proyecto de mayores consecuencias del corredor.

Alcance, según el desarrollador:

- **Seis carriles vehiculares**, contruidos ex profeso para tráfico comercial, diseñados sin necesidad prevista de ampliación futura
- **Dos puentes ferroviarios**, con servicio dual competitivo entre **BNSF y Union Pacific**, lo que permite a los embarcadores cotizar a un ferrocarril contra el otro
- Un **corredor de peaje de 20 millas** que sirve tanto a carretera como a ferrocarril
- El libramiento reduce un rodeo de 40 minutos a **14 minutos**
- Inspección conjunta simultánea México–Estados Unidos en lugar de secuencial
- Aumento proyectado de **40% en capacidad logística**
- Posicionado como el **primer cruce de la frontera México–Estados Unidos en operar 24 horas** para carga

Cada cifra de la lista anterior proviene del promotor del proyecto o de sus contrapartes mexicanas. No hemos verificado de manera independiente la proyección de 40% de capacidad, la afirmación de las 24 horas, ni la aseveración de que el diseño no requiere ampliación futura. Léanse como manifestaciones del promotor, no como conclusiones.

Estatus y estructura:

- **Permiso Presidencial estadounidense del 31 de mayo de 2024** (89 FR 48247, publicado el 5 de junio de 2024). **El titular del permiso es Maverick County, Texas**, no Puerto Verde Holdings. PVH es el desarrollador y presentó la solicitud en nombre del Condado como promotor del proyecto. Esta distinción importa: la entidad pública carga con las obligaciones.
- Desarrollado por **Puerto Verde Holdings**; director general **Rubén Garibay**
- Del lado mexicano, designado de importancia estratégica dentro del **Plan México** y de los **Polos del Bienestar** del norte
- **Banobras** —el banco nacional de desarrollo de infraestructura de México— dirige la implementación
- **Inversión mixta: 51% pública / 49% privada**, con el sector público como propietario mayoritario y con la exigencia de que el proyecto se autofinancie
- Inversión total de **4,000 millones de pesos mexicanos**
- **Más de 700 hectáreas** designadas como parque industrial fronterizo en la conurbación Piedras Negras–Nava
- **La construcción inicia en 2026; operación proyectada para 2027**

Fuentes: Mexico Industry (2026); Zócalo (2026); Expansión Obras (marzo de 2026); Border Report / TPR (2024).

El lado estadounidense de este proyecto es otra historia, y ahí es donde está el riesgo.

El terreno vino primero. Reportajes del Houston Chronicle establecen que en **2019** Rubén Garibay —nacido en México, criado en Laredo, constructor de una de las mayores empresas de autotransporte de Laredo después del TLCAN— compró una **huerta de nogal de 15 acres en Quemado** y dijo que pretendía sembrar y criar ganado. Hoy, según los registros de propiedad del condado, **Garibay y una serie de empresas vinculadas han comprado más de 4,400 acres** que se extienden casi hasta los límites municipales de Eagle Pass, dentro de aproximadamente **20,000 acres que posee en ambos lados de la frontera** contiguos al sitio propuesto para el puente.

El proyecto salió a la superficie públicamente en los registros de Maverick County en **enero de 2023** y de manera formal con la resolución de respaldo del Condado el **7 de julio de 2023**. Así que la ventana de acumulación silenciosa es de aproximadamente **tres a cuatro años**, no más. Ensamblar terreno antes de anunciar un proyecto es práctica ordinaria de desarrollo. Ensamblar 4,400 acres alrededor de un cruce cuyo 65% se le está pidiendo financiar al erario público es un hecho que un comprador debe incorporar al precio.

El gasto político. Desde 2019, más de **2 millones de dólares** en conjunto entre donativos políticos y cabildeo, incluidos casi 1 millón de dólares a legisladores federales entre 2021 y 2024 y más de 100,000 dólares a las campañas del senador Ted Cruz. Cruz y el senador Cornyn respaldaron la disposición legal que se comenta más adelante.

El dinero público. El **26 de marzo de 2026** Maverick County y Puerto Verde Holdings firmaron un Memorandum of Understanding (memorando de entendimiento, MOU), incorporado al orden del día del Commissioners Court (Corte de Comisionados, órgano de gobierno del condado en Texas) el 20 de abril de 2026. Léase con cuidado, porque la cifra de encabezado no es lo que aparenta:

- El MOU establece en sus términos: *"THIS MOU EXPRESSES MUTUAL INTENT AND COOPERATION. IT DOES NOT CREATE LEGAL OR FINANCIAL OBLIGATIONS."* [«ESTE MOU EXPRESA INTENCIÓN Y COOPERACIÓN MUTUAS. **NO CREA OBLIGACIONES LEGALES NI FINANCIERAS.**»]
- El Condado *"intends to participate"* [«tiene la intención de participar»] con **no menos del 65%** de la propiedad del puente y del peaje, sujeto a un estudio de valuación de grado de inversión por una firma independiente que no se ha completado, adquirida de manera **incremental**, financiada con *"grants, bonds, TIRZ revenues."* [«subvenciones, bonos, ingresos de TIRZ»]
- **Puerto Verde Holdings se mantiene como Managing Member** (socio administrador) con autoridad operativa cotidiana. **La autoridad de voto del Condado se limita a derechos de gobierno reservados:** venta, disolución, cambios materiales de alcance.
- PVH conserva el dominio pleno (*fee title*) del sitio del puerto de entrada terrestre, del camino de acceso privado y de **todos** los componentes logísticos, ferroviarios e industriales circundantes.

Esto no es una compra consumada. Es una declaración de intención no vinculante, con la valuación aún pendiente, el desarrollador privado todavía en control y el socio público asumiendo la deuda.

Y los dos cruces son sustitutos, no adiciones. Éste es el hecho peor entendido del corredor, incluida nuestra propia lectura anterior. La Declaración de Impacto Ambiental final (FEIS) es explícita:

"the associated CMV Facility would accommodate **all** commercial traffic that currently uses Eagle Pass's existing Bridge 2... With all truck traffic relocated to the new associated CMV Facility, **Eagle Pass's Bridge 2 would become entirely available for passenger vehicle traffic** (including personal cars and buses)." [«la Instalación de VC asociada daría cabida a **todo** el tráfico comercial que actualmente usa el Puente 2 existente de Eagle Pass... Con todo el tráfico de camiones reubicado a la nueva Instalación de VC asociada, **el Puente 2 de Eagle Pass quedaría enteramente disponible para tráfico de vehículos de pasajeros** (incluidos automóviles particulares y autobuses).»] — Green Eagle Railroad FEIS, §2.3.3.4, 6 de agosto de 2025

Léase con cuidado antes de sumar los dos proyectos. **Un Puerto Verde construido no le da a Eagle Pass un segundo cruce comercial. Traslada el cruce comercial cinco millas al norte, fuera de la ciudad y hacia el condado, y deja a la Ciudad de Eagle Pass con un puente de pasajeros.**

Dos salvedades, ambas materiales. Ese pasaje comienza con "*According to GER*" [«Según GER»]: es la manifestación del solicitante sobre su propia intención, reportada por la agencia, no una conclusión de la Junta ni un compromiso vinculante. Y la nueva instalación inspecciona **únicamente en sentido norte**; los vehículos en sentido sur pasan sin detenerse. Dado que la Ciudad cobra peaje **en sentido sur**, cualquier desvío de su ingreso por peaje depende de que los transportistas elijan el nuevo cruce para el tramo de regreso.

Ésa es la aritmética detrás de la posición de la Ciudad. Los vehículos de carga son aproximadamente el 9% de los cruces en sentido sur de la Ciudad pero, a las tarifas de peaje publicadas, del orden del **40 a 48% de su ingreso por peaje**; y los peajes del puente financian el **40.11% del Fondo General de la Ciudad** según su propio presupuesto del ejercicio fiscal 2026. La Ciudad no objeta por razones de planeación. Objeta porque el proyecto, tal como está diseñado, reubica su mayor fuente de ingreso en otra jurisdicción.

Y la Ciudad dijo que no. A finales de 2025 Garibay cabildeó ante la Ciudad de Eagle Pass para que le comprara su participación en el proyecto. **El Concejo Municipal votó en contra en abril de 2026.** Dos semanas después el Condado votó, en cambio, por seguir adelante. El **7 de abril de 2026**, después de que el abogado de Green Eagle informó al Surface Transportation Board que PVH "*expects to finalize an MOU with the City of Eagle Pass rescinding prior objections*," [«espera formalizar un MOU con la Ciudad de Eagle Pass que deje sin efecto objeciones previas»] el Concejo votó **por unanimidad** para decirle al STB que la Ciudad "*has not entered and will not enter into an MOU with Puerto Verde Holdings*." [«no ha celebrado ni celebrará un MOU con Puerto Verde Holdings»] El City Manager declaró que ninguna entidad debe usar el nombre de la Ciudad para justificar las decisiones de otra agencia. Ésa sigue siendo la postura de la Ciudad.

La Ciudad había autorizado a su abogado a investigar opciones legales contra el proyecto desde el **7 de mayo de 2024** y consultó al Law Offices of Ryan Henry en San Antonio. **Nunca se presentó demanda alguna.** La objeción de un alcalde anterior ante el STB advertía de "*short-term revenue losses of \$4.5 million to \$6 million annually*" [«pérdidas de ingreso de corto plazo de entre 4.5 y 6 millones de dólares anuales»] para el sistema de puentes existente de la Ciudad y de la posible eliminación de "*at least 75 positions*." [«al menos 75 plazas»]

**** La conclusión de la revisión ambiental — el riesgo peor valorado de este proyecto. ****

El componente ferroviario recibió una Declaración de Impacto Ambiental federal completa. **El puente carretero no recibió revisión ambiental alguna previa al permiso, porque el Congreso lo eximió expresamente.**

33 U.S.C. §535d, promulgado por el National Defense Authorization Act del ejercicio fiscal 2024 (Pub. L. 118-31, §5414, 22 de diciembre de 2023), nombra "*an international bridge in Maverick County, Texas*" [«un puente internacional en Maverick County, Texas»] como solicitante elegible y dispone que **"notwithstanding any other provision of law, the Secretary shall not require"** [«no obstante cualquier otra disposición legal, el Secretario no exigirá»] al solicitante presentar documentos NEPA ni **"to have completed any environmental review... prior to the President granting a Presidential permit."** [«haber completado revisión ambiental alguna... antes de que el Presidente otorgue un Permiso Presidencial»] También impone un plazo perentorio de 60 días más 60 días, transcurrido el cual el permiso **"shall be considered to have been granted."** [«se considerará otorgado»]

El U.S. State Department **declinó** el estatus de agencia cooperante en el EIS ferroviario. El STB analizó la instalación carretera pero asentó en el expediente que **"lacks the jurisdiction to require mitigation for that facility."** [«carece de jurisdicción para exigir mitigación respecto de esa instalación»]

La obligación no desapareció —el §535d(f)(3) la conserva, y el permiso mismo exige mitigación NEPA *previa a la construcción*—. **Se diferió.** Lo que significa que una revisión ambiental no cuantificada sigue interpuesta entre este proyecto y la primera pala, en un sitio cuyo trazo ferroviario ya provocó oposición organizada por el agua potable de la ciudad.

Qué más debe ocurrir antes de que pueda iniciar la construcción del lado estadounidense:

- Cinco planes de financiamiento aprobados por CBP, GSA y DOT, más la concurrencia de la IBWC, exigidos **antes de las actividades de diseño**
- **La conclusión de un canje de notas diplomáticas con el Gobierno de México** por parte del State Department; el permiso prohíbe expresamente construir antes de eso
- Cumplimiento de NEPA para el puente, diferido conforme al §535d
- Permiso de puente de la USCG y autorizaciones del USACE y de la IBWC
- Una **modificación pendiente del Permiso Presidencial** para incorporar el arrendamiento de la GSA del puerto de entrada terrestre estadounidense y designar operación 24/7
- Del lado ferroviario, convenios de tráfico con **Union Pacific y BNSF** que no están celebrados; Green Eagle dijo al STB que no iniciaría construcción sin ellos, y debe a la Junta un informe de avance a más tardar el **22 de octubre de 2026**
- **El permiso vence el 31 de mayo de 2029 si no ha iniciado la construcción.**

La **HB 74 (89R)** de Texas, que habría creado un Puerto Verde Port Authority District sobre 3,322.57 acres con facultades de emisión de bonos, imposición de contribuciones, derramas y expropiación limitada, **murió en el Senate Transportation Committee** en mayo de 2025. No existe tal distrito.

Fuentes: Presidential Permit del 31 de mayo de 2024, 89 FR 48247; orden del día y anexos del MOU del Maverick County Commissioners Court (20 de abril de 2026); actas del City of Eagle Pass Council (7 de mayo de 2024, 2 de

julio de 2024, 7 de abril de 2026, 5 de mayo de 2026); resolución del Surface Transportation Board, Docket FD 36652 (resuelto el 22 de abril de 2026); Draft EIS (14 de marzo de 2025) y Final EIS (6 de agosto de 2025); 33 U.S.C. §535d / Pub. L. 118-31 §5414; Houston Chronicle (27 de julio de 2026, Buch / Wermund / Corchado); Texas Standard (27 de julio de 2026); Texas Legislature HB 74 (89R).

2.2a La sombra política — la variable que mueve todo

Un proyecto tan dependiente del balance de un solo condado es tan duradero como el liderazgo de ese condado. Ambos cambiaron este año.

- El **County Judge (juez del condado, cargo ejecutivo del gobierno condal en Texas) Ramsey English Cantú**, principal promotor público del proyecto, fue **suspendido temporalmente del cargo el 4 de mayo de 2026** por un tribunal estatal de distrito, en tanto se resuelve un juicio de remoción conforme al Chapter 87 del Texas Local Government Code. Las imputaciones son mala conducta oficial e incompetencia. *Fue un procedimiento estatal, no federal, y es una suspensión, no una remoción.* Un caso federal distinto, **Diaz v. Cantu** (5th Cir. núm. 24-50088, resuelto el 13 de diciembre de 2024), sostuvo que no le asistía inmunidad judicial por haber hecho detener a un ex juez del condado en una sesión del commissioners court, pero ningún tribunal federal lo removió.
- **Rolando Jasso**, abogado local, funge como County Judge interino y se prevé que ocupe el cargo hasta diciembre de 2026.
- El **26 de mayo de 2026** Cantú **perdió la segunda vuelta de la primaria demócrata** ante el comisionado **Gerardo "Jerry" Morales**, 34% contra 66%.
- Morales **se abstuvo** en la resolución del Condado de julio de 2023 que respaldaba Puerto Verde —una abstención, no un voto en contra— y dijo al Houston Chronicle en julio de 2026: *"These private investors that come in, they don't live in Eagle Pass. They come in, take advantage of us, and they leave. I will not support a private investor that's gonna come into town at the cost of our residents."* [«Estos inversionistas privados que llegan no viven en Eagle Pass. Llegan, se aprovechan de nosotros y se van. No voy a apoyar a un inversionista privado que venga al pueblo a costa de nuestros residentes.»] El Chronicle caracterizó su visión del proyecto como una apuesta temeraria.
- La elección general es el **3 de noviembre de 2026**. Morales enfrenta al republicano **Ruben J. Camarillo**, cuya posición sobre Puerto Verde no consta en el expediente público, y al **ex County Judge de Maverick County David Saucedo, quien contiene como independiente**. Saucedo ha rechazado previamente el puente Puerto Verde. El ganador toma posesión en **enero de 2027**.

La candidatura de Saucedo y su posición sobre el puente son conocimiento local de primera mano, confirmado por esta redacción; todavía no están respaldados por un registro documental. Confirme la boleta con el Maverick County Elections Administrator antes de basarse en ella.

Dos de los tres candidatos a county judge están en el registro público en contra de este proyecto, y el tercero no ha declarado una posición. El MOU que le da a Maverick County su 65% es no vinculante, sin firmar, y fue aprobado por una administración que desde entonces perdió su primaria. Quien suscriba el riesgo de Puerto Verde está suscribiendo el riesgo de un gobierno de condado que todavía no existe. - Spectrum News reportó en mayo de

2026 que el convenio del Condado "is now up in the air while a judge is deciding whether officials legally entered into it." [«está ahora en el aire mientras un juez decide si los funcionarios lo celebraron legalmente»]

La lectura llana: el compromiso del 65% es no vinculante, no valuado, y lo asumió un commissioners court cuyo líder desde entonces ha sido suspendido y derrotado por un candidato que está en el registro público en contra de los acuerdos encabezados por inversionistas privados. No estamos pronosticando que el proyecto fracase. Estamos diciendo que quien fije el precio de un terreno sobre el supuesto de que Maverick County financie el 65% de este puente está poniendo precio a una decisión que no se ha tomado y que puede tomarla gente distinta.

Nota sobre lo que he visto

El 25 de enero de 2024 el Gobierno del Estado de Coahuila celebró la *primera piedra* del Complejo Industrial Binacional Puerto Verde en Nava, sobre la Carretera Federal 57. Se montó como parte del programa de los primeros cien días del gobernador Manolo Jiménez, y el gobernador asistió.

El tablero de obra esa tarde ubicaba el componente de Nava por sí solo en **3,854 hectáreas —9,523 acres—** dentro de un complejo que los materiales del desarrollador describen como de aproximadamente 8,000 hectáreas, y que abarca un parque industrial, un desarrollo de vivienda, una línea ferroviaria, un corredor comercial de 35 kilómetros y un aeropuerto internacional. La cobertura de prensa de ese mismo día reportó el parque en 120 hectáreas con 604 millones de dólares comprometidos para la Fase 1. Después, la oficina familiar del desarrollador ofreció una comida dentro de la propiedad para representantes de la Bolsa Mexicana de Valores, NADBank, la IFC y BBVA Corporativo.

Yo estuve ahí. **La única tierra que se había movido se movió para nivelar una plataforma para el templete y las carpas.**

Pasé frente al sitio en junio de 2026. No se ha construido nada. El espectacular que estaba sobre la Carretera 57 anunciando el futuro de la propiedad ya no está. Las imágenes satelitales acreditadas a 2026 muestran parcelas agrícolas y terreno abierto a lo largo del corredor: sin traza de calles, sin plataformas, sin lotificación.

La solicitud estadounidense para el cruce de Puerto Verde se había presentado en octubre anterior, pero **no se determinó completa sino hasta el 5 de febrero de 2024, once días después de la ceremonia.** El Permiso Presidencial se expidió en junio de 2024, a Maverick County, no al desarrollador.

Una primera piedra no es un cimiento, y una comida con bancos de desarrollo no es financiamiento. En este corredor esa distinción es toda la cuestión de suscripción del riesgo, y es la razón por la que este informe separa lo que tiene permiso de lo que tiene financiamiento de lo que está construido.

2.3 Green Eagle Railroad — *aprobado, no financiado*

El componente ferroviario del lado estadounidense de Puerto Verde: **aproximadamente 1.3 millas** de vía de carga nueva que conectan la frontera con la vía de Union Pacific, presentado por **Green Eagle Railroad, LLC, subsidiaria de Puerto Verde Holdings**, como parte de un corredor comercial propuesto que los materiales del STB

describen de 19 millas y los documentos de alcance del propio desarrollador de 20 millas. No pudimos localizar una conciliación de ambas cifras.

- Declaración de Impacto Ambiental final emitida el **6 de agosto de 2025**
- **El Surface Transportation Board aprobó** la construcción y la operación sobre la **Southern Rail Alternative — la alternativa ambientalmente preferida— en abril de 2026**

Lo que la aprobación no significa. Green Eagle todavía requiere convenios de operación con Union Pacific y BNSF, financiamiento y la conclusión de la mitigación ambiental, con informes de avance ante el STB a los seis meses y con periodicidad anual.

Y hay oposición local organizada. En la audiencia pública del STB sobre el Draft EIS, aproximadamente el **90% de más de cuarenta oradores se opuso al proyecto**. Las objeciones son específicas y no son frívolas:

- El trazo se ubica **río arriba de la planta potabilizadora de la Ciudad de Eagle Pass**, y los residentes argumentaron que el Draft EIS dejaría al organismo operador de agua de la Ciudad, y no al operador, como responsable de limpiar derrames de materiales peligrosos
- Transporte de materiales peligrosos a través de las colonias densamente pobladas de **Seco Mines** y **Hopedale** y del recién construido **Bass Subdivision**, con tiempo de evacuación limitado
- Desplazamiento de la línea existente de Union Pacific
- María Torres, presidenta de la **Pacuache Indian Nation**, invocó protecciones para camposantos sagrados y artefactos
- Varios oradores prefirieron trazos alternativos: cerca del cruce del Loop 480 con la US 277, o doce millas al norte cerca de Radar Base

Fuentes: Surface Transportation Board (abril de 2026); greeneaglerreis.com; Eagle Pass Business Journal (2025).

Léase esto como un riesgo de capital, no como una nota al pie política. La oposición comunitaria de esta intensidad no suele detener un proyecto aprobado a nivel federal. Rutinariamente lo retrasa, y en ocasiones mueve un trazo, lo que cambia cuáles predios importan.

2.4 State Loop 480 North — adjudicado, sin iniciar

Aproximadamente **seis millas** de vialidad nueva que completan el tramo norte del libramiento, con pasos a desnivel en la **US 57, la FM 1588 y la línea de Union Pacific**, hasta la **US 277** al norte de Eagle Pass.

- **Adjudicado de forma condicional mediante el Minute Order 117161 de la Texas Transportation Commission, 30 de abril de 2026.** Superficie de derecho de vía aún pendiente
- **Se abrieron propuestas el 7 de abril de 2026.** Postor más bajo: Hunter Industries, Ltd., 93,685,506.85 dólares, 817 días hábiles de plazo contractual. **Esa cifra corresponde a un paquete de cuatro CSJ**, no a la SL 480 por sí sola: el presupuesto base de la SL 480 (CSJ 0299-14-010) es de 106,589,301.97 dólares

- **TxDOT no ha publicado fecha de inicio de construcción.** Las liberaciones de AEP (22 de enero de 2027) y de Union Pacific (28 de diciembre de 2026) son restricciones de fase, no una compuerta de inicio: la propuesta de licitación señala que esas fechas *"are not anticipated to interfere with the Contractor's operations"* [no se anticipa que interfieran con las operaciones del Contratista]. **La página pública del proyecto de TxDOT sigue mostrando una licitación en septiembre de 2027 y un inicio en la primavera de 2028. Está desactualizada; la tabulación de propuestas y el minute order son los que rigen.**

Éste es el proyecto más callado de la lista y posiblemente el más decisivo para el valor del suelo, porque determina por dónde va físicamente la carga una vez que los cruces estén operando.

3. Los dos corredores carreteros que nadie está valorando

Los puentes se llevan los encabezados. Las carreteras determinan si un puente es una conveniencia regional o una arteria nacional.

3.1 US 57 — de Eagle Pass a la I-35

TxDOT completó un **Interstate Feasibility Study** (estudio de factibilidad para conversión a norma interestatal) del corredor de la US 57 que corre del cruce fronterizo de Eagle Pass a la **I-35 al sur de San Antonio**, a través de los condados de Maverick, Zavala y Frio, y que abarca tres cruces internacionales. El informe final y el resumen ejecutivo se publicaron en **marzo de 2023**.

El estudio evaluó la conversión de la US 57 a norma interestatal, con análisis de tráfico, de seguridad y económico, y opciones de mejora de corto, mediano y largo plazo.

Lo que es: un estudio terminado. **Lo que no es:** un programa de construcción con financiamiento.

Esa distinción es el punto entero de este informe. Un estudio de factibilidad es la etapa más temprana posible de una mejora carretera, y la brecha entre el estudio y el asfalto en un corredor de esta longitud se mide rutinariamente en décadas.

3.2 Ports-to-Plains y la extensión de la I-27

El **Ports-to-Plains Corridor** corre aproximadamente 1,000 millas de Laredo a Denver. De manera crítica para este mercado, la ruta sigue la **US 277 a través de Eagle Pass**, Del Rio, Sonora y San Angelo.

- **1991** — ISTEPA, Pub. L. 102-240 §1105(c)(38)(A)(i)(III), sitúa la US 277 de Carrizo Springs a San Angelo en el Ports-to-Plains Corridor, y el §1105(e)(5)(A) la designa parte futura del Interstate System; el número I-27 se aplica mediante la I-27 Numbering Act of 2023, Pub. L. 118-45
- **Agosto de 2023 / marzo de 2024** — el Congreso aprobó legislación que redesignó tramos como **I-27E, I-27W e I-27N**

- **5 de septiembre de 2024** — la FHWA aprobó una extensión sur de 4.2 millas

La designación federal como interestatal es real y es duradera: sobrevive a los cambios de administración de una manera en que el financiamiento discrecional no lo hace. También es lenta. Designación no es construcción, y no se ha publicado un horizonte de terminación.

3.3 La Carretera 57 del lado mexicano — la parte que sí tiene financiamiento

Aquí es donde la asimetría se vuelve obvia.

La administración de la presidenta Sheinbaum anunció un programa carretero de **397,046 millones de pesos mexicanos** que cubre **4,937 kilómetros** de carretera y **21 puentes**. Dentro de él, una cartera inicial de **18 proyectos** (más cinco en análisis) representa más de **150,000 millones de pesos mexicanos**, aproximadamente **1,450 kilómetros**, y una proyección de **177,000 empleos directos y 142,000 indirectos**.

La ampliación de la Ruta 57 está designada como proyecto prioritario emblemático dentro de ese programa, e incorpora explícitamente nuevos cruces fronterizos, entre ellos Puerto Verde en Piedras Negras.

Los proyectos de Coahuila bajo el esquema de inversión mixta **51% pública / 49% privada** incluyen:

- **Puerto Verde** (Piedras Negras)
- **Saltillo–Monclova**
- **Conexión Saltillo–Ramos Arizpe**

El plan carretero federal **2025–2030** incluye la ampliación carretera de **Saltillo, pasando por Monclova, hasta Piedras Negras**.

Fuente: Expansión Obras (marzo de 2026); Diario Marca (marzo de 2026).

Dicho llanamente: México tiene un programa financiado, con nombre y patrocinio federal, para conectar su base automotriz y manufacturera en Saltillo–Ramos Arizpe directamente con un nuevo cruce de 24 horas en Piedras Negras. Texas tiene un estudio de factibilidad terminado, una mejora a interestatal sin financiamiento, y un libramiento de seis millas bajo contrato para el que no se ha publicado fecha de inicio de construcción.

México tiene el plan. Texas tiene el único contrato de construcción firmado del corredor. Ninguno tiene el puente.

4. El precedente de Laredo — y sus límites

La comparación a la que todos recurren es el **World Trade Bridge** de Laredo, y es la comparación correcta siempre que se sea honesto sobre las diferencias.

El World Trade Bridge **abrió en 2000** con **ocho carriles exclusivamente para tráfico comercial**. Hoy maneja **de 15,000 a 18,000 camiones al día** y aproximadamente el **40% de todos los cruces fronterizos de camiones de toda**

la frontera México–Estados Unidos. Se construyó para volúmenes posteriores al TLCAN que los cruces existentes no podían absorber, y convirtió a Laredo en el puerto interior dominante de América del Norte.

Lo que es genuinamente análogo:

- Un cruce comercial dedicado, separado del tráfico de pasajeros
- Construido por delante de la demanda y no en respuesta a ella
- Capacidad ferroviaria y carretera que llegan juntas
- Suelo industrial ensamblado junto al cruce antes de su apertura

Lo que no lo es:

- Laredo estaba sobre la espina dorsal de la I-35. Eagle Pass está sobre la US 57 y la US 277: un estudio terminado y una designación federal, respectivamente, ninguna de las dos construida hoy a norma interestatal.
- La ventaja de Laredo se acumuló durante 25 años. Puerto Verde tiene como meta operar en 2027, lo que significa que una tesis de corredor aquí necesita sobrevivir un ciclo completo antes de validarse.
- Laredo es hoy la congestión contra la cual se comercializa explícitamente Puerto Verde: los grupos industriales de Coahuila citan el aproximadamente 40% de la mercancía que cruza por Laredo y las demoras que ello acarrea. **El caso de negocio de Puerto Verde es la saturación de Laredo.** Es un motor real y duradero, y también es una apuesta a que persista la disfunción ajena.

El encuadre honesto: **este corredor tiene una vía creíble para llegar a ser lo que Laredo llegó a ser. Está aproximadamente donde estaba Laredo a mediados de los años noventa: con los permisos en la mano y el concreto todavía sin colar.** Quien suscriba el precio de hoy apostando al Laredo de mañana tiene que incorporar al precio los veinticinco años de acumulación que vinieron después de que se coló el concreto de Laredo, no antes.

5. Qué significa esto para el capital

5.1 La brecha del anuncio al asfalto

Trabajando únicamente con los calendarios publicados:

PROYECTO	PLAZO QUE RIGE	OPERACIÓN REALISTA MÁS TEMPRANA
Puerto Verde — lado mexicano	Meta del promotor	2027 según el promotor; el sitio era terreno abierto en junio de 2026
Puerto Verde — lado estadounidense	El permiso queda sin efecto el 31 de mayo de 2029 si no ha iniciado la construcción	Sin fecha publicada. Las notas diplomáticas, el financiamiento y un arrendamiento de la GSA preceden todos al diseño
Green Eagle Railroad	Informe de avance ante el STB a seis meses del 22 de abril de 2026	Sin fecha publicada; requiere convenios con UP y BNSF, y financiamiento
SL 480 North	Liberaciones de servicios públicos y del ferrocarril, dic. 2026 – ene. 2027	817 días hábiles a partir de la orden de inicio: 2030 en el mejor de los casos
Realineamiento de Camino Real (prerrequisito)	Licitación de TxDOT en nov. de 2027	Construcción registrada ago. 2027 – oct. 2028
Ampliación de Camino Real	La construcción debe iniciar a más tardar el 20 de junio de 2030	Meta oct. 2029; la división diseño/construcción no está publicada
Mejora de la US 57 a norma interestatal	Ninguno	Sin financiamiento; sin horizonte

Una posición en suelo tomada en 2026 con base en estos proyectos es un horizonte de tenencia de cinco a diez años antes de que la infraestructura que justifica el precio esté en el suelo.

Lo más parecido a un disparo de salida en este corredor es el proyecto que nadie estaba cubriendo. El 7 de abril de 2026 TxDOT abrió propuestas para la **SL 480 North, CSJ 0299-14-010**: una carretera nueva de dos carriles en trazo nuevo, desde 0.259 millas al sur de la US 57 hasta la US 277 Norte, aproximadamente seis millas, incluida una separación a desnivel del ferrocarril. La Texas Transportation Commission **adjudicó el contrato de forma condicional mediante el Minute Order 117161, el 30 de abril de 2026.** Postor más bajo: **Hunter Industries, Ltd., con 93,685,506.85 dólares**, frente a un presupuesto base sellado del ingeniero de 131,978,367.62 dólares, siete postores, con la propuesta **29.01% por debajo** del presupuesto base y **817 días hábiles** de plazo contractual.

Dos precisiones sobre esas cifras que casi ningún relato incorpora.

Primera: la licitación fue un paquete de cuatro CSJ, y el dinero no es todo de la Loop 480. La propuesta cubre la CSJ 0299-14-010 (SL 480, presupuesto base 106,589,301.97 dólares), la 0276-01-046 (US 57, 10,337,401.30), la 0299-04-083 (US 277, 10,703,304.00) y la 1508-01-010 (FM 1588, 4,348,360.35). **Los 93.7 millones y los 132.0 millones corresponden a las cuatro.**

Segunda: la Loop 480 no se está ampliando a cuatro carriles. La US 57 sí. La documentación ambiental específica para la SL 480 *"two 12-ft. travel lanes (one lane in each direction) with 8-ft. wide shoulders"* [dos carriles de circulación de 12 pies, uno por sentido, con acotamientos de 8 pies], y el STIP describe la obra como

"CONSTRUCT NEW 2-LANE UNDIVIDED HIGHWAY AND RR GRADE SEPARATION". Dentro del mismo paquete, **la US 57 sí pasa a cuatro carriles de 12 pies más dos carriles de vuelta izquierda**, una ampliación de unos 24 pies. Ambas afirmaciones son ciertas; se refieren a caminos distintos.

Una Loop 480 de cuatro carriles sí existe como concepto de largo plazo de TxDOT, y no está financiada. Un proyecto aparte —CSJ 0299-14-036, "Widen Road – Add Lanes", presupuesto estimado 80,357,143.85 dólares — aparece en la base de datos de proyectos de TxDOT en **etapa de planeación, con una licitación indicativa al 1 de septiembre de 2036 y sin lugar en el Unified Transportation Program.** El costo total del proyecto en el STIP es de 128.6 millones de dólares, incluidos 9.02 millones de dólares de derecho de vía, financiado bajo la Category 12, Texas Transportation Commission Strategic Priority.

Dos advertencias antes de que alguien revalúe terreno con base en esto. Primera: la propia página pública del proyecto de TxDOT todavía dice que el proyecto se licita en septiembre de 2027 y que la construcción inicia en la primavera de 2028; esa página está desactualizada por más de un año, y la tabulación de propuestas es la mejor fuente. Segunda: **un contrato adjudicado no es una pala en la tierra.** A diciembre de 2025 los servicios públicos y el ferrocarril dentro de los límites del proyecto no estaban liberados, con la liberación de AEP estimada para el 22 de enero de 2027 y una partida del puente de Union Pacific para el 28 de diciembre de 2026 — pero la propuesta de licitación señala que esas fechas "*are not anticipated to interfere with the Contractor's operations*" [no se anticipa que interfieran con las operaciones del Contratista]. **Son restricciones de fase, no una compuerta de inicio, y corregimos aquí una lectura anterior nuestra que las trataba como tal. TxDOT no ha publicado fecha de inicio de construcción,** razón por la cual la respuesta a "¿ha iniciado obra algo del lado texano?" sigue siendo no.

Fuentes: propuesta de licitación y planos contractuales de TxDOT, Maverick 0299-14-010; Texas Open Data Portal, TxDOT Bid Tabulations, conjunto de datos de 7b-7dna; TxDOT STIP 2025–2028, Eagle Pass MPO; página del proyecto SL 480 North de TxDOT (desactualizada al momento de la consulta, agosto de 2026).

5.2 La línea que nadie modela

El costo de mantenimiento del terreno a lo largo de esa ventana es la cifra que con más frecuencia encontramos ausente. Texas no tiene impuesto estatal sobre la renta y tiene un impuesto predial comparativamente alto; el terreno en bruto conservado sin un uso generador de ingreso acumula impuesto, costo financiero y costo de oportunidad cada año de la tenencia, sin ingreso que lo compense.

Maverick County es inusualmente limpio de modelar, porque casi no hay nada en la pila. El condado tiene **un distrito escolar, ningún distrito de servicios de emergencia, ninguna contribución de distrito de agua, ningún distrito de caminos y ningún distrito de colegio comunitario.** Cada acre de terreno en zona no incorporada carga la misma tasa:

UNIDAD TRIBUTARIA, EJERCICIO FISCAL 2025	TASA POR CADA 100 DÓLARES DE VALOR CATASTRAL
Maverick County	0.378313
Maverick County Hospital District	0.121000
Eagle Pass ISD	0.825120
Combinada, zona no incorporada	1.324433
<i>Ciudad de Eagle Pass, adicional dentro de los límites municipales</i>	<i>0.480052</i>

Fuentes: Texas Comptroller, 2025 County, Special District and School District Rates and Levies; Maverick County FY2026 Adopted Budget, aprobado el 24 de septiembre de 2025; Eagle Pass ISD Form 50-280, sesión pública del 19 de agosto de 2025. Dentro de la ciudad la tasa combinada es 1.804485.

La aritmética, ilustrada. Éstos son supuestos, no un avalúo ni una opinión de valor. Tómense 100 acres a un supuesto de **8,000 dólares por acre**, cifra que todo comprador debe sustituir por una real. Valuados a mercado, el recibo anual ad valorem es de **105.95 dólares por acre, 10,595 dólares al año**. Agréguese un costo de oportunidad supuesto de 8% sobre 800,000 dólares de capital y el costo de mantenimiento total es de **74,595 dólares al año, 9.3% de la base**. Conservados seis años hasta 2032 —la fecha más temprana en que la SL 480 North plausiblemente lleve tráfico— el costo acumulado es de aproximadamente **447,570 dólares, 56% de la base**. Conservados diez años, **745,950 dólares, 93%**. El terreno tiene que apreciarse en esa magnitud antes del primer dólar de rendimiento.

Razón por la cual el párrafo siguiente es el más valioso de este informe.

5.3 La disposición que decide si la tenencia es sostenible

El terreno en uso agropecuario calificado se valúa por su valor de productividad y no por su valor de mercado, conforme a la **Tex. Const. art. VIII §1-d-1 y al Tex. Tax Code §§23.51–23.60**. En Maverick County, el valor de productividad reportado por el propio distrito para **agostadero nativo (*native pasture*) —que cubre el 89.6% de los 786,882 acres del condado calificados bajo valuación por productividad agropecuaria (*open-space*)— es de 85.86 dólares por acre.**

Córranse los mismos 100 acres por ese camino:

	VALUADOS A MERCADO (8,000 DÓLARES/ACRE)	VALUADOS COMO AGOSTADERO NATIVO (85.86 DÓLARES/ACRE)
Impuesto anual por acre	105.95 dólares	1.14 dólares
Impuesto anual, 100 acres	10,595 dólares	114 dólares
Acumulado a seis años	63,570 dólares	684 dólares

Una reducción de 98.9%. El impuesto predial deja de ser una línea que decide la tenencia y se convierte en un error de redondeo. El costo de oportunidad del capital no cambia —sigue siendo el término dominante—, pero la línea de efectivo que obliga a vender a los vendedores en apuros desaparece en lo sustancial.

De ahí se siguen cuatro cosas, y cada una es verificable antes de que un comprador firme.

El historial viaja con el terreno, no con el propietario. La sección 23.51(1) exige que el terreno haya estado en uso agropecuario principal durante **cinco de los siete años anteriores**. Comprar terreno que ya está en uso calificado importa ese historial. Comprar terreno que *no* está en uso agropecuario implica operar una explotación calificada durante cinco de siete años antes de que la valuación por productividad esté disponible, con costo de mantenimiento a valor de mercado pleno durante todo ese lapso. Dos predios contiguos al mismo precio no son, por tanto, el mismo activo, y esto rara vez aparece en el paquete de un corredor.

La prueba de intensidad aplica cada año de la tenencia. El terreno debe usarse con el grado de intensidad generalmente aceptado en la zona (§23.51(1)), evaluado anualmente. Un propietario pasivo que deja vencer un contrato de pastoreo puede perder la valuación por desatención y multiplicar el costo anual de mantenimiento por aproximadamente ochenta y siete. Éste, y no el impuesto retroactivo, es el riesgo real.

El impuesto retroactivo por cambio de uso (rollback) es de tres años y sin intereses, y la mayoría de los asesores todavía se equivoca en esto. La HB 1743 (2019) redujo la recuperación de cinco años a tres y el interés de 7% a 5%. **Luego la HB 3833 (2021) eliminó el interés por completo.** El §23.55(a) vigente recupera el diferencial de impuesto de los tres años anteriores, punto. Sobre la ilustración anterior eso es aproximadamente **314 dólares por acre, una sola vez**: un costo de salida acotado y sin capitalización. Boletines de compañías de títulos y memorandos de suscripción de riesgo todavía en circulación describen el régimen anterior a 2019; si una contraparte fija el precio del *rollback* a cinco años más 7% de interés, está poniendo precio a una ley que ya no existe.

La venta no detona el impuesto retroactivo. Sólo lo detona un cambio físico de uso. El propio *Manual for the Appraisal of Agricultural Land* del Comptroller es explícito al respecto. Un propietario puede conservar terreno con valuación agropecuaria durante toda la ventana de apreciación y venderlo sin incurrir jamás en la recuperación; la obligación recae sobre quien cambie el uso. Ésta es una diferencia definitoria respecto de la valuación 1-d, donde la venta sí la detona, y cambia materialmente el análisis de salida.

Una cosa que *no* está disponible: el **tope anual de 10% en la valuación conforme al §23.23 aplica únicamente a la residencia principal (*residence homestead*)**. El terreno en bruto conservado como inversión no tiene límite legal a los incrementos anuales del valor de avalúo. Para un inversionista no residente, el 1-d-1 no es un alivio entre varios. Es el único.

Fuentes: Tex. Tax Code §§23.51, 23.54, 23.55, 23.23; HB 1743, 86th Leg. (2019); HB 3833, 87th Leg. (2021); Texas Comptroller, Manual for the Appraisal of Agricultural Land (96-300, octubre de 2024), adoptado en 34 Tex. Admin. Code §9.4001; Texas Comptroller, 2025 County Productivity Values Report, Maverick County (159). Los valores de productividad son preliminares de 2025 y están sujetos a revisión. Nada de lo aquí expuesto es asesoría legal ni fiscal; la calificación depende de los hechos de cada caso y requiere de abogado y del chief appraiser (jefe de valuación catastral).

5.4 El mapa se va a mover

La SL 480 North más un cruce en Puerto Verde encaminan la carga **al norte y alrededor** de Eagle Pass en lugar de a través de la ciudad. Nótese la escala de lo que realmente se está construyendo: la SL 480 North es una **carretera de dos carriles sin división central**, no una autopista. Alivia una ruta; no crea un corredor por sí sola. El terreno bien posicionado para el patrón de tráfico de hoy no está automáticamente bien posicionado para el que se está construyendo.

Esto corta en ambos sentidos, y es donde va a caer la mayor parte del valor y la mayor parte de la pérdida:

- Los predios cercanos al acceso **existente** de Camino Real se benefician de la ampliación —con el tiempo—, pero pierden posición relativa si la carga de paso se redirige al norte
- Los predios a lo largo del trazo **SL 480 North / US 277** y cercanos a la huella de Puerto Verde están posicionados para el corredor tal como está diseñado
- Los predios ubicados bajo el supuesto de que el trazo de Green Eagle es fijo cargan riesgo de trazo, dadas tanto la oposición como las alternativas que se propusieron formalmente

6. Cuatro escenarios para el capital — con el argumento en contra de cada uno

Escenario A — Reserva territorial sobre la huella de Puerto Verde

Adquirir y conservar terreno en bruto dentro de la zona de influencia del nuevo cruce y del trazo de la SL 480 North.

El argumento a favor: la mayor beta respecto de la tesis del corredor. Si Puerto Verde abre en 2027 y la carga se redirige al norte, aquí es donde se concentra la revalorización.

El argumento en contra: es la forma más pura del riesgo de tiempos. Se sostiene el costo de mantenimiento de cinco a diez años sin ingreso, y se queda expuesto al riesgo de trazo de un componente ferroviario aprobado pero sin financiamiento y localmente impugnado. Si Green Eagle se atora en los convenios con los ferrocarriles Clase I, el cruce carretero de todas formas abre, pero la tesis industrial que justifica el precio del terreno se debilita materialmente.

Escenario B — Activos generadores de ingreso en Eagle Pass propiamente

Adquirir producto comercial o industrial existente con flujo de efectivo dentro de la ciudad.

El argumento a favor: el problema del costo de mantenimiento desaparece. A uno le pagan por esperar, y se conserva la opcionalidad sobre el corredor.

El argumento en contra: se captura mucho menos del potencial al alza, y si la carga efectivamente se redirige al norte rodeando la ciudad, algunos activos dentro de la ciudad enfrentan en 2032 una posición estructuralmente más débil que la que tienen hoy. Ésta es la opción conservadora, no la segura.

Escenario C — Gestión de usos de suelo y permisos (*entitlement*) y urbanización horizontal

Adquirir terreno e invertir en la obtención de usos de suelo y permisos, en servicios y en lotificación, en lugar de conservarlo en bruto.

El argumento a favor: convierte un costo de mantenimiento muerto en creación de valor. El terreno con permisos y servicios es un producto distinto del terreno en bruto, y el diferencial típicamente excede el costo, en particular en un mercado donde el inventario con permisos es escaso.

El argumento en contra: adelanta capital a un mercado cuya absorción no está probada, y depende por completo de una capacidad municipal y de servicios que no hemos podido confirmar en registros públicos. Confirmarla es el punto 1 de la debida diligencia que sigue.

Escenario D — Esperar

No tomar posición hasta que la tierra se esté moviendo de manera verificable —no contratos de diseño, no permisos —ya sea en el realineamiento de Camino Real o en el cruce de Puerto Verde.

El argumento a favor: se renuncia a la entrada temprana y se compra certeza. Dado que nada ha iniciado obra, el costo ponderado por probabilidad de esperar dieciocho meses puede ser menor que el costo de mantenimiento más el riesgo de trazo de entrar ahora.

El argumento en contra: si Puerto Verde abre en tiempo en 2027, el terreno de la zona de influencia se revaloriza antes de que uno se mueva, y se compra la tesis al precio posterior a la validación.

Cómo leemos los escenarios. A lo largo de los horizontes de tenencia del §5.1, **C** presenta un perfil ajustado por riesgo más fuerte que **A** para la mayoría del capital, y **D** es una posición defendible que muy pocos asesores plantean

con claridad. **A** es coherente sólo para capital que pueda sostener el extremo completo de diez años de ese rango sin estrés y que haya hecho el trabajo de trazo predio por predio. Cuál de éstos le conviene a un inversionista determinado depende del costo de capital, de la tolerancia de tenencia y de la posición fiscal, ninguna de las cuales conocemos y ninguna de las cuales este informe supone. Ésta es una comparación de estructuras, no una recomendación para ningún lector, y no es asesoría de inversión. Véase el aviso legal.

7. La restricción que nadie analiza

Todas las secciones anteriores tratan de si la infraestructura se construye. Ésta trata de algo más acotado y más decisivo: si un terreno determinado puede llegar a conectarse a un drenaje sanitario. En este condado esa pregunta mata más operaciones que el precio, el trazo o la política, y casi nunca se hace antes de presentar una oferta.

El mapa que casi todos los compradores usan es el mapa equivocado. El servicio de drenaje en Texas se certifica ante la Public Utility Commission of Texas (PUC), que publica los límites como capa cartográfica. Es el lugar obvio para consultar. También es un límite **jurídico**, no físico, y en este condado los dos están muy separados.

Dos proyectos separados por cuatro millas lo demuestran mejor que cualquier argumento. Medimos ambos contra la capa del PUC.

	EMPIRE INDUSTRIAL PARK	MAVERICK BUSINESS PARK
Distancia fuera del área certificada de drenaje	2.15 millas	~2.54 millas
Drenaje sanitario, tal como se entregó	Colector municipal de 42 pulgadas ya existente en el derecho de vía de la FM 1021, en el frente	Fosas sépticas en sitio
Jurisdicción	Anexado a la Ciudad de Eagle Pass en 2023	Permaneció en el Condado de Maverick
Ventas de terreno a terceros hasta la fecha	Un lote de 10.28 acres, a Pilot Travel Centers	Ninguna localizada

Distancia de Empire medida contra la capa Sewer CCN Service Areas del PUC, agosto de 2026. La distancia de Maverick Business Park se toma de nuestro estudio de caso complementario y no se midió de forma independiente: esa dirección no geocodifica. Datos de drenaje del informe de Slay Engineering incluido en el Plan Preliminar de Servicios y Derramas del Eagle Pass PID núm. 1, febrero de 2026, y de la promoción publicada por los propios proyectos.

Los dos predios están fuera del área certificada. Sólo uno tiene un colector sanitario en el lindero. El límite certificado publicado sencillamente no está donde está la tubería de la Ciudad.

La razón es legal, y conviene precisarla. El artículo **13.242** del *Texas Water Code* regula quién puede prestar servicio de drenaje al menudeo. El **13.242(c)** dispone que la comisión puede permitir a un **municipio** prestar ese servicio **sin certificado**, cuando el municipio haya dado el aviso previsto en el **13.255**, la disposición de certificación única que opera sobre territorio incorporado o anexado. Un municipio, además, puede tender su propio colector en su propio derecho de vía.

De modo que la pregunta operativa sobre cualquier predio en este condado no es «¿está dentro del CCN?». Es «¿qué haría falta para que quedara dentro de la ciudad, y estaría la Ciudad de acuerdo?». Son preguntas distintas con respuestas distintas, y sólo la segunda vale la pena.

Cuánto cuesta esto cuando la respuesta es no

La ingeniería es pública. En el predio que ya tenía infraestructura al frente, conectarse costó alrededor de **3.2 millones de dólares**: una perforación bajo la carretera, conexiones de drenaje y agua de 8 pulgadas y unos 1,382 pies de vialidad. En la fracción inmediatamente detrás, sin nada en el interior, el trabajo consiste en **reubicar un colector de 18 pulgadas, 3,694 pies lineales de drenaje de 18 pulgadas, una estación de bombeo**, unos 11,645 pies lineales de línea de agua de 12 pulgadas y carriles de aceleración y desaceleración de TxDOT — y esa sola área carga alrededor de **3.8 millones de dólares** de costo de obra con indirectos. Sumando el distrito y sus obras compartidas y de zona, la estimación de ingeniería es de **alrededor de 18.5 millones de dólares**.

Fuente: tablas de costo probable de Slay Engineering, Plan Preliminar de Servicios y Derramas del Eagle Pass PID núm. 1, febrero de 2026. Los totales incluyen ingeniería, pruebas de laboratorio, contingencia, condiciones generales y honorario del contratista.

Esas cifras son la respuesta honesta a «cuánto cuesta meter servicios». No son exóticas. Simplemente son mayores que el terreno, y llegan antes que los ingresos.

Cómo se carga ese costo cuando hay un municipio de por medio

Una vez dentro de un municipio quedan disponibles dos instrumentos texanos que no existen a nivel condado. Un **Public Improvement District (PID)**, conforme al Capítulo 372 del *Local Government Code*, impone una derrama especial a la tierra comprendida en él y coloca bonos respaldados únicamente por esas derramas; el gravamen corre con la tierra, de modo que el comprador de un lote hereda la parcialidad anual. Una **Tax Increment Reinvestment Zone (TIRZ)**, conforme al Capítulo 311 del *Tax Code*, congela el valor gravable de la zona y devuelve una parte del impuesto sobre todo lo que exceda esa línea hacia esas mismas obras.

En el caso local, el paquete aprobado sobre el predio anexado llega a un compromiso municipal **que no excederá 75,000,000 de dólares** para el distrito, dentro de un tope global **que no excederá 460,000,000 de dólares**, con el 75% del incremento municipal y el 75% del incremento del condado destinados a la zona hasta el **31 de diciembre de 2074**. La base del incremento tributario de la zona se fijó en **1,101,588 dólares** sobre 2,301 acres — cerca de **479 dólares por acre**, que es como se ve la valuación por productividad agropecuaria en un padrón catastral.

Fuentes: Ordenanza núm. 2024-11 de la Ciudad de Eagle Pass y Plan Final de Proyecto y Financiamiento de la TIRZ, 4 de noviembre de 2025; Resolución 2023-54R, 7 de noviembre de 2023; convenio de desarrollo con fecha del

4 de junio de 2024, según se recita en los instrumentos aprobados.

Ambos capítulos pasan por un cabildo. Eso es todo. Fuera de un municipio no hay equivalente, y el costo horizontal tiene que cargarse con capital propio o con crédito.

La parte que no está en ninguna base de datos

Nada de lo anterior le dice a un comprador si *esta* Ciudad va a extender *este* colector en *este* ejercicio presupuestal, ni cómo se recibiría una solicitud de anexión. Eso es una conversación, no una consulta, y es la razón por la que existe este informe.

8. Cómo se ve una debida diligencia disciplinada aquí

Lo que sigue describe un proceso, no una posición. Es un conjunto de pruebas que esperaríamos que superara cualquier análisis de viabilidad creíble de este corredor, ofrecido para que un lector pueda juzgar la calidad del trabajo que se hace en su nombre, incluido el nuestro. No es una recomendación para adquirir, conservar ni enajenar nada.

1. **La diligencia precede a la tierra.** Análisis de trazo sobre las rutas aprobadas y alternativas de Green Eagle, capacidad de servicios confirmada por escrito y no en conversación, y una revisión predio por predio de la adquisición de derecho de vía de la SL 480 North, que es información pública y muestra dónde ya se comprometió TxDOT. Frente a una posición de ocho cifras este trabajo es un error de redondeo, y es la reducción de riesgo más barata disponible en este mercado.
2. **La concentración pone a prueba una tesis; la diversificación la esconde.** Una sola posición con gestión de permisos, dimensionada de modo que el costo de mantenimiento sea cómodo hasta 2032 sin refinanciar, produce una respuesta más clara que tres posiciones de terreno en bruto que comparten un solo punto de falla y por tanto fallan juntas.
3. **El detonador es la tierra, no el papel.** No un permiso. No una adjudicación de contrato. No una ceremonia de primera piedra. Todos los proyectos de la Sección 2 han superado un hito de papel. Ninguno ha superado éste.
4. **La tesis de Camino Real no se sostiene por sí sola.** Es real. Pero el realineamiento prerequisite se anunció en abril de 2024 con construcción "anticipated to commence in October 2024." [«cuyo inicio se anticipa en octubre de 2024»] Ahora está registrado para construirse entre agosto de 2027 y octubre de 2028, con la licitación de TxDOT en noviembre de 2027: aproximadamente tres años de deslizamiento documentado en la parte fácil, antes de que empiece la parte difícil.
5. **Consulte el mapa de certificados de drenaje — y después hágalo a un lado.** Es un límite jurídico, no físico, y la Sección 7 muestra dos proyectos en posiciones cartográficas casi idénticas y con resultados opuestos. La prueba que importa es si el terreno puede quedar dentro de un municipio, porque los dos instrumentos que cargan el costo horizontal en Texas —los distritos del Capítulo 372 y las zonas del Capítulo 311— pasan ambos por un

cabildo y ninguno existe a nivel condado. Confirme por escrito la ubicación real de la tubería a partir de la ingeniería, y confirme por escrito la postura de la Ciudad sobre la anexión.

- 6. Hay que ver a Coahuila, no a Austin.** El lado mexicano está nombrado, priorizado y patrocinado institucionalmente. Todavía no está financiado: se exige que la concesión se autofinancie y no se ha publicado un contrato de construcción para el tramo en ninguna de las dos riberas. Si Puerto Verde se retrasa del lado mexicano, toda la tesis del lado estadounidense se debilita, y esa señal aparecerá en la prensa especializada en español meses antes de aparecer en inglés.

Metodología, fuentes y limitaciones

Este informe se compila a partir de fuentes públicas publicadas, verificadas al corte de **agosto de 2026**. El estatus de los proyectos cambia; toda cifra aquí debe re-verificarse antes de basarse en ella. Cuando no fue posible localizar la fuente de un número, se dejó en blanco en lugar de estimarlo.

Fuentes primarias:

- The White House — Presidential Permit, Camino Real International Bridge (junio de 2025)
- Eagle Pass Business Journal — adjudicación del contrato de diseño y cobertura de sesiones públicas (2024–2025)
- Surface Transportation Board — resolución sobre Green Eagle Railroad (abril de 2026); Final EIS (agosto de 2025)
- greeneaglerreis.com — expediente del proyecto EIS de Green Eagle Railroad
- Mexico Industry — alcance de Puerto Verde y operación 24 horas (2026)
- Zócalo (Piedras Negras) — inversión en Puerto Verde y parque industrial (2026)
- Expansión Obras — programa carretero federal de Sheinbaum y esquema de inversión mixta (marzo de 2026)
- Diario Marca — montos totales de inversión carretera federal (marzo de 2026)
- TxDOT — US 57 Corridor Interstate Feasibility Study; expediente del proyecto SL 480 North; corredor Ports-to-Plains
- FreightWaves — análisis de datos de comercio de EE. UU., Port of Eagle Pass (2024)
- The Geography of Transport Systems — datos de operación del World Trade Bridge de Laredo
- Public Utility Commission of Texas — capa cartográfica Sewer CCN Service Areas (medida en agosto de 2026)
- Ciudad de Eagle Pass — Ordenanza núm. 2024-11; Resolución 2023-54R; ordenanza de anexión y plan de servicios; Plan Final de Proyecto y Financiamiento de la TIRZ (4 de noviembre de 2025); Plan Preliminar de Servicios y Derramas del Eagle Pass PID núm. 1, incluido el informe de Slay Engineering (febrero de 2026)
- Texas Water Code, artículos 13.242 y 13.255; Local Government Code, Capítulo 372; Tax Code, Capítulo 311
- Texas Comptroller of Public Accounts — datos abiertos de contribuyentes activos del impuesto de franquicia

- Texas Department of Licensing and Regulation — registros de obra TABS
- U.S. Securities and Exchange Commission — EDGAR (Form D, Form NPORT-P)
- Foreign-Trade Zones Board — Orden 2164, 89 FR (3 de julio de 2024)

Aviso legal. Este informe se proporciona únicamente con fines informativos. No es un pronóstico, una garantía de rendimiento, asesoría de inversión ni un avalúo, y no puede invocarse como ninguna de esas cosas. Los análisis y modelos referidos no son avalúos. Southwest Texas Commercial Real Estate Group presta servicios de asesoría, investigación y consultoría estratégica en bienes raíces; no se ofrecen servicios de correduría inmobiliaria a través de esta publicación. Los lectores deben realizar su propia diligencia independiente y consultar a sus propios asesores legales, fiscales y financieros antes de comprometer capital.

Southwest Texas Commercial Real Estate Group

Frank Flores · Asesor Principal · Eagle Pass, Texas

frank@swtcre.com · SWTCRE.com

Publicación trimestral. Número 02 — primer trimestre de 2027.