HONORABLE ASAMBLEA:

Los suscritos, diputados integrantes de la Comisión de Asuntos Fronterizos de esta Sexagésima Primera Legislatura del Congreso del Estado de Sonora, en ejercicio de nuestro derecho de iniciativa consagrado en el artículo 53, fracción III de la Constitución Política Local y en el artículo 32, fracción II de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Sonora, sometemos a consideración de esta Soberanía, **INICIATIVA CON PUNTO DE ACUERDO CON EL PROPOSITO DE EXHORTAR A DIVERSAS AUTORIDADES DEL GOBIERNO FEDERAL PARA QUE SE CONSTRUYA UN NUEVO PUERTO FRONTERIZO PARA EL TRÁFICO COMERCIAL Y PESADO, EN EL MUNICIPIO DE AGUA PRIETA, SONORA**, sustentando la presente propuesta en la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

En 1886, se crea la primera Comisión de Límites entre los Estados Unidos y México. La delimitación se encuentra de este a oeste a lo largo de ambos países, iniciando en la desembocadura del Río Bravo con el Golfo de México, para después seguir hacia el oeste, hasta un punto que culmina en el Océano Pacífico, entre las ciudades de Tijuana, Baja California, en México, y San Diego, California, en el vecino país del norte.

Los estados fronterizos estadounidenses que se encuentran de oeste a este son: California, Arizona, Nuevo México, y Texas, mientras que los estados fronterizos ubicados en el lado mexicano son: Baja California, Sonora, Chihuahua, Coahuila, Nuevo León, y Tamaulipas. Estos estados comparten una misma frontera que, de acuerdo con

información oficial emitida por la Secretaria de Relaciones Exteriores del Gobierno Federal de México, cuenta con una longitud de 3142 Kilómetros.

Dentro de esa delimitación territorial, precisamente en el Estado de Sonora, se encuentra la Ciudad de Agua Prieta, la cual está ubicada en la frontera norte de México. Su fundación fue en el año de 1899, y alcanzo la categoría de ciudad a partir del 6 de noviembre de 1942. El nombre proviene de la palabra ópata Bachicuy, que significa “agua morena o agua oscura”. Esto debido a que, en el lugar, el agua donde los ganaderos de finales del siglo XIX abrevaban su ganado se tornaba turbia al hacerlo, debido a la naturaleza del terreno.

Los primeros pobladores de la región fueron personas que se emplearon para trabajar en la compañía minera Phelps and Dodge Copper Co., que tenía su fundición en Douglas, Arizona, que hace frontera con Agua Prieta. Al comenzar a ser construida la vía del ferrocarril para transportar fácilmente el mineral extraído en Nacozari hacia la fundición de Douglas, comenzó a llegar gente de varias poblaciones vecinas tales como Fronteras, Esqueda, Bacerac, Bavispe y otras. Comenzó así a hacerse aparente cierto movimiento debido a la importancia que iba adquiriendo la fronteriza ciudad de Douglas, donde también era fácil encontrar empleo, y siendo de mejor conveniencia para los empleados de Douglas vivir en la Ciudad de Agua Prieta, por los motivos de que era más barato vivir de este lado de la frontera.

De acuerdo con las estadísticas del INEGI, el municipio de Agua Prieta contaba en el año 2015, con una población de 82,918 habitantes, siendo esta la octava ciudad más poblada del Estado de Sonora, y la cual, como se menciona en párrafos

precedentes, limita hacia el norte con la ciudad de Douglas, Arizona, del vecino país de Estados Unidos de América.

La frontera entre México y Estados Unidos de América tiene el mayor número de cruces en el mundo. De la eficiencia con la que se administra y planea el desarrollo de estas, dependen miles de empleos; el intercambio educativo, social y cultural, la gestión eficiente de los recursos hídricos que compartimos y el bienestar de las comunidades de la región.

Las autoridades de ambos países, conscientes del gran valor potencial de la región, comparten una visión de desarrollo y trabajo para fortalecer la competitividad y seguridad de ambos lados de la frontera, por lo que el 22 de marzo de 2002 se estableció una declaración conjunta entre oficiales del gobierno mexicano y estadounidense suscribiendo: "La Alianza para la Frontera México-Estados Unidos de América." Esta declaración incluyó un Plan de Acción de la Frontera que consistía en 22 puntos para mejorar la capacidad y la eficiencia en el cruce de la frontera en el siglo XXI, con base en la tecnología y mayor cooperación bilateral que promueva la facilitación e incremento del intercambio comercial entre ambos países, en un marco de cruce legítimo de la frontera y de protección contra el crimen y terrorismo.

La Alianza para la Frontera México-Estados Unidos de América, (AFMEA) establece que se debe trabajar conjuntamente para reducir los cuellos de botella y la demora en los cruces fronterizos para personas, vehículos y mercancías, reforzando la seguridad nacional de ambos países y asegurando que el comercio internacional sea una importante vía para el crecimiento de la región. También reconoce que existen oportunidades que revisten un alto potencial para mejorar la capacidad y eficiencia del

cruce en los puertos fronterizos en ambos lados. Por lo que para aprovecharlas se deben realizar diversas acciones “necesarias” en tres dimensiones: infraestructura, personas y mercancías.

En México, cada una de las regiones del país enfrenta diferentes problemas en materia de comunicación y trasportes, que merman el intercambio de mercancías con Estados Unidos debido a distintos factores, entre los que se encuentran: altos tiempos y costos generados por saturación de camiones en puentes y cruces fronterizos, estimado en un 80% con un promedio de espera de 2 horas y media; tramos ferroviarios discontinuos; movilización baja de carga por medios marítimos, y poca integración intermodal de medios de trasporte.

En el caso especifico del municipio de Agua Prieta, tenemos una grave problemática generada por los camiones de carga que transitan todos los días por las calles de la ciudad, ocasionando diversas averías en la pavimentación y las instalaciones de agua potable y drenaje, por su excesivo peso de dichas unidades, así mismo, la infraestructura de cableado de los servicios de electricidad, telefonía y alumbrado público corre riesgo de daños, ya que las dimensiones de las unidades de trasporte, aparte de ser de pesos exuberantes, son de altitudes mayores a las del trafico regular, por lo que los trasportistas se ven en la necesidad de amarrar palos o plásticos a lo alto de sus trasportes, que les permitan empujar estos conductores de servicio a lo alto para que no suceda un percance con los mismos.

Eso, sin contar el alto riesgo de contingencia para la región debido a que algunos de los materiales que trasportan dichas unidades son explosivos, ácidos y otros materiales peligrosos, que son transportados en cargas de dimensiones excedentes, que

transitan por el centro de ambas ciudades fronterizas, poniendo en riesgo la vida de la población y entorpeciendo el comercio entre ambas naciones.

Ante esa situación, el objetivo del Programa Nacional de Infraestructura, con las metas del plan nacional de desarrollo 2013-2018, toman como un tema estratégico la inversión en infraestructura, puesto que se considera un tema estratégico para México por que representa el medio para generar desarrollo y crecimiento económico, y es la pieza clave para incrementar la competitividad. Por esta razón, y con el objeto de elevar el nivel de bienestar de la sociedad, se busca crear las condiciones necesarias que hagan posible el desarrollo integral de todas las regiones y sectores del país, a fin de que todos los mexicanos puedan desarrollar su potencial productivo conforme a las metas que se hayan propuesto.

En ese tenor, las autoridades de ambos lados de la frontera consideran necesario despresurizar los intercambios terrestres comerciales entre ambos países, de manera tal que pueda hacerse más dinámico el comercio en la región, y para lograr estos fines, se ha avanzado en la elaboración de un proyecto bilateral para agilizar los cruces de la frontera, para lo cual ya se cuenta con los terrenos necesarios para el asentamiento de un nuevo puerto fronterizo que vendría a traer amplios beneficios para los habitantes de la región que comprende las ciudades de Agua Prieta, Sonora y Douglas, Arizona.

En consecuencia, los integrantes de esta Comisión de Asuntos Fronterizos proponemos exhortar a las autoridades correspondientes para que se lleve a cabo la construcción de un nuevo puerto fronterizo en el municipio de Agua prieta, Sonora, a través del cual se pueda encauzar y agilizar el tráfico comercial y pesado, ya que en la actualidad dicho tráfico se ve entorpecido por instalaciones obsoletas y rebasadas en su

capacidad desde hace más de ocho años, cuyo uso, para estos fines, genera un alto riesgo para la población que habita en ambos lados de la frontera.

Por lo anteriormente expuesto, con fundamento en lo dispuesto por el artículo 52 de la Constitución Política del Estado de Sonora, sometemos a la consideración de esta Soberanía, la siguiente propuesta con punto de:

ACUERDO:

ÚNICO.- El Congreso del Estado de Sonora resuelve emitir un atento exhorto al Titular del Poder Ejecutivo Federal, para que gire instrucciones a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a la Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales, a la Secretaría de Economía, a la Secretaría de Relaciones Exteriores y demás dependencias a su cargo, con la finalidad de que realicen todas las acciones que sean necesarias para que se construya un nuevo puerto fronterizo para el tráfico comercial y pesado en el Municipio de Agua Prieta, Sonora.

Finalmente, con fundamento en lo establecido por la fracción III del artículo 124 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Sonora, solicitamos que el presente asunto sea considerado como de urgente y obvia resolución y sea dispensado el trámite de comisión, para que sea discutido y aprobado, en su caso, en esta misma sesión.

ATENTAMENTE
Hermosillo, Sonora, a 31 de mayo de 2016

C. DIP. CARLOS MANUEL FU SALCIDO

C. DIP. SANDRA MERCEDES HERNÁNDEZ BARAJAS

C. DIP. JOSÉ ARMANDO GUTIÉRREZ JIMÉNEZ

C. DIP. DAVID HOMERO PALAFOX CELAYA

C. DIP. BRENDA ELIZABETH JAIME MONTOYA

C. DIP. RODRIGO ACUÑA ARREDONDO

C. DIP. CARLOS ALBERTO LEÓN GARCÍA