**Hermosillo, Sonora a 26 de septiembre de 2019.**

**HONORABLE ASAMBLEA:**

La suscrita, María Dolores del Río Sánchez en mi carácter de Diputada, de ésta Sexagésima Segunda Legislatura, en ejercicio del derecho previsto por los artículos 53, fracción III de la Constitución Política del Estado de Sonora y 32, fracción II de la Ley Orgánica del Poder Legislativo, comparezco ante esta Asamblea Legislativa con el objeto de someter a su consideración, **INICIATIVA CON PUNTO DE ACUERDO MEDIANTE EL CUAL ESTA SOBERANÍA, EXHORTA RESPETUOSAMENTE AL TITULAR DEL PODER EJECUTIVO FEDERAL PARA QUE IMPLEMENTE LAS ACCIONES NECESARIAS PARA LA RECUPERACIÓN DEL TREN DEL PACIFICO EN EL ESTADO DE SONORA,** en el siguiente tenor:

**PARTE EXPOSITIVA**

El origen y la introducción del ferrocarril en México se realizó principalmente con capital extranjero; el gobierno mexicano se limitó a dar garantías a las empresas (entre otras la Nickerson, Atchinson, Topeka and Santa Fe Railroad, la Palmer y Sullivan y la Gould, Texas and Pacific Railroad, Iron Mountains and International Railroad y la Huntington, Southern Pacific Company, todas estadounidenses).

El crecimiento de la red ferroviaria entre 1880 y 1910 fue muy importante. Durante el Porfiriato se conectaron las principales zonas fronterizas con la capital y las zonas agroexportadoras y mineras. De los cerca de 26 mil kilómetros de caminos férreos existentes en nuestro país actualmente, casi 20 mil km fueron construidos en el Porfiriato.

El ferrocarril en Sonora llegó por el mar, ya que la línea se comenzó a construir en Punta de Arena, Guaymas, en mayo de 1880 y un año después, el camino de hierro que uniría al puerto con Hermosillo estaba listo para prestar su servicio, tanto de carga como de pasaje; posteriormente la línea llegaría hasta la frontera.

“El Ferrocarril de Sonora” es el nombre genérico con el que se conoce al Ferrocarril de la Compañía Limitada del Ferrocarril de Sonora, el cual construyó la línea Guaymas-Nogales. El primer tramo, el de Guaymas a Hermosillo, comenzó a levantarse durante 1880, y se inauguró el 4 de noviembre del siguiente año. A Nogales llegó el 25 de octubre de 1882. Una vez que estuvo terminada, la línea tuvo una extensión de 422 kilómetros y sus principales estaciones fueron las de Nogales, Encina, Agua Zarca, Imuris, Magdalena, Carbó, Hermosillo, Torres y Guaymas. Cabe señalar que esta empresa formó parte de la Compañía Atchinson Topeka & Santa Fe, que fue la responsable de construir dos ramales: uno que iba a Paso del Norte, hoy Ciudad Juárez, en donde se conectaba con el Ferrocarril Central Mexicano; y otro que corría a Benson, Arizona.

En Sonora, la empresa Sud Pacífico de México, era la concesionaria operada por capital estadounidense, la empresa fundó talleres y estaciones desde Nogales hasta Guadalajara. Fue en abril de 1927 cuando un tren hizo el recorrido directo entre ambas ciudades, quedando finalizada la ruta del Pacífico.

El 23 de junio de 1937, el Presidente de México, Lázaro Cárdenas, en Palacio Nacional, con fundamento en la Ley de Expropiación de 1936, decretó la nacionalización de los Ferrocarriles Nacionales de México, y siete días después, el día 30 junio de 1937, el presidente Cárdenas decretó, mediante la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado, la creación del Departamento de Ferrocarriles Nacionales de México, y casi un año más tarde, el 1 de mayo de 1938, se entregó la empresa a los trabajadores para que la administraran.

Entre 1986 y 1991, comienza a evidenciarse una grave crisis operativa del sistema ferroviario en nuestro país, que iba de la mano con las severas dificultades económicas en que se encontraba México en ese periodo. El cuestionamiento al modelo económico prevaleciente entonces y la posterior modificación de las políticas proteccionistas y de subvenciones a las industrias con participación estatal, obligaron a la adopción de medidas de restricción presupuestaria y propiciaron que el ferrocarril iniciara una grave afectación a sus servicios sólo equiparable a la sufrida durante la crisis económica de 1929. De esta forma, dicha actividad se deterioró, principalmente por la falta de mantenimiento a vías y equipo.

El proceso de privatización de las actividades ferroviarias en México puede dividirse en tres etapas: 1. Una primera aproximación caracterizada por una mayor participación de equipo de arrastre privado necesario por la creciente demanda de trasporte de carga originada por las actividades propias del comercio exterior (1988-1991). 2. Reestructuración del sistema ferroviario mexicano y la privatización de algunos de sus servicios auxiliares, acompañado de políticas enfocadas a la apertura comercial y al saneamiento de sus finanzas (1992-1994). 3. Concesión del servicio de transporte, reformas legislativas para adaptar la normatividad a la participación de capital privado en el servicio ferroviario de transporte (1995-1999).

En 1995, el Gobierno Federal, anuncia una reforma al artículo 28 de la Constitución Mexicana, permitiendo con ello la inversión extranjera en la industria ferroviaria nacional. En 1998 comienza a operar Ferrocarril Mexicano, con la concesión de varias rutas, entre ellas la zona del Pacífico, suprimiendo el servicio pasajero en Sonora, excepto el tren Chihuahua Pacífico, que es el único que brinda servicio regular y turístico, entre Los Mochis, Sinaloa y Chihuahua.

En el proceso de privatización del servicio ferroviario, el gobierno argumentó las siguientes premisas: • Preservar la soberanía nacional. • Fortalecer la rectoría del Estado para asegurar el respeto de los derechos de los trabajadores. • Proveer al país con un servicio ferroviario seguro, competitivo y eficiente. • Promover un proceso de concesión vigoroso y transparente.

La infraestructura ferroviaria en México está constituida por 26,727 km de vías, de las cuales 20,722 km forman parte de las denominadas vías troncales y sus ramales, en su mayoría concesionadas. De esa cantidad, 4,450 km son vías secundarias y 1,555 km de vías son particulares.

El Plan Nacional de Desarrollo (PND 2013-2018) en el ámbito de los transportes se enfocó a:

1. Comunicar poblaciones y generar traslados seguros.

2. Permitir el acceso de las comunidades a los servicios y mercados.

3. Conectar sitios públicos como escuelas y universidades.

4. Mejorar la productividad con costos competitivos de servicios de comunicaciones y transportes.

5. Posicionar a México como plataforma logística a nivel internacional. Específicamente, en lo que se refiere al rubro de los ferrocarriles, se fijaron como objetivos:

• Reducir costos logísticos con I) libramientos y relocalización de vías, II) acortamientos, III) obras de conexión a los nodos logísticos.

• Mejorar la seguridad ferroviaria a través de I) conservación y modernización de vías y puentes, y II) un programa integral de seguridad ferroviaria.

• Coadyuvar al desarrollo urbano sustentable mejorando I) la movilidad urbana motorizada, II) fomentando el uso del transporte público no motorizado, III) fomentando el uso racional del automóvil.[[1]](#footnote-1)

De acuerdo con datos dados a conocer por el Ejecutivo federal en el V Informe de Gobierno 2016-2017, de 2013 a 2016 la inversión en el sector ferroviario fue de 77 mil millones de pesos, con los cuales fueron construidos 96.8 kilómetros de vías férreas. De la inversión total, el sector público aportó 47 mil millones de pesos (61%) y el privado 30 mil millones de pesos (39%).

Durante enero-junio de 2017 se ejercieron 20,906 millones de pesos: 19,071 millones de pesos fue inversión pública y el resto de inversión privada.

Entre los avances reportados destacan: La construcción del Tren Interurbano México-Toluca, primera etapa y la ampliación del Sistema del Tren Eléctrico Urbano de la Zona Metropolitana de Guadalajara.

En materia de transporte ferroviario de carga, a junio de 2017 se ejercieron 10,551 millones de pesos, destinados a la construcción de los siguientes proyectos: a) libramiento ferroviario de Celaya, Guanajuato; b) túnel ferroviario para cambio de ruta en Manzanillo, Colima; c) Terminal Ferroviaria Multimodal de la ciudad de Durango; d) rehabilitación de 38 cruces ferroviarios a nivel en la Zona Metropolitana de Guadalajara, Jalisco; e) rehabilitación de las vías férreas Chiapas y Mayab; f) libramiento ferroviario de Matamoros, Tamaulipas y el puente que une a esta ciudad con la de Brownsville, Texas, EEUU.

La participación del ferrocarril en el movimiento de carga terrestre en México se ha incrementado sustancialmente en los últimos 16 años. El 55.4% de la carga total transportada por ferrocarril se concentra en 10 productos (67.5 mil toneladas). El maíz, el cemento, los contenedores y los laminados de fierro y acero, ocupan los primeros lugares en productos agrícolas e industriales transportados por este medio.

De este volumen, 59.3 mil toneladas corresponden a carga de importación y 17.8 mil a exportaciones. Asimismo, el movimiento de hidrocarburos se ha incrementado significativamente en los últimos 10 años.

En Transporte de carga de importación movilizado por ferrocarril en fronteras y puertos, tan solo **Nogales en 2017, importó en volumen 2.0 millones de toneladas, que equivale al 4.7% de nivel nacional.**

En Transporte de carga de exportación movilizado por ferrocarril en fronteras, **Nogales en 2017, exportó en volumen 0.7 millones de toneladas, que equivale al 5.1% de nivel nacional.**

Como se describió en líneas anteriores, Sonora contó hasta mediados de la década de los 90, con el Tren Pacífico en la modalidad de pasajeros que recorría el Estado de Sonora y nos unía con otros Estados de la república.

El Tren Pacífico generó una época de bonanza para muchas ciudades de nuestro Estado.

Por ejemplo, Hermosillo se convirtió en la capital del Estado justo porque por aquí, iba a pasar el tren, y que ciudades como Empalme o Ciudad Obregón nacieron a partir de la llegada del Tren Pacífico.

Fueron 118 años de servicio de transporte ininterrumpido, con trenes que corrían desde Nogales y Mexicali, hasta Guadalajara, para de ahí hacer conexión a la Ciudad de México. Trenes con servicios de carros dormitorio, comedor, primera y segunda clase, estaban a disposición de miles de familias que no podían costear otro medio de transporte. Era cómodo y barato, pero poco puntual con el itinerario.

De la misma manera que significó bonanza para nuestro Estado, cuando el tren de pasajeros se retiró, también vino el declive para algunas ciudades, por ejemplo, Empalme que tuvo que buscar otra vocación y Benjamín Hill, por mencionar algunas.

Por eso la importancia de plantear al Gobierno Federal la posibilidad de recuperar el Tren Pacífico, y hacer ver que es un área de oportunidad económica y turística para Sonora y el país, y que cuenta con ventajas que abonan para hacer realidad la propuesta:

* Para el Tren Pacífico, ya están las vías.
* El Tren Pacífico no afectaría ni la flora y ni fauna de la región.
* El Tren Pacífico detonaría zonas económicas y turísticas que faltan de detonar en nuestro Estado.
* El Tren Pacífico no afectaría a ninguna zona protegida.

Por todo lo expuesto anteriormente, se propone el siguiente punto de:

**ACUERDO**

**ÚNICO.-** El Congreso del Estado de Sonora resuelve exhortar, respetuosamente, al Titular del Poder Ejecutivo Federal para que implemente las acciones necesarias para la recuperación del tren del pacifico de pasajeros en el estado de Sonora.

Finalmente, con fundamento en el artículo 124, fracción III de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Sonora, se solicita que el presente asunto sea considerado de urgente y obvia resolución y se dispense el trámite de comisión, para que sea discutido y decidido, en su caso, en esta misma sesión ordinaria.

A T E N T A M E N T E

Hermosillo, Sonora a 26 de septiembre de 2019

**MARÍA DOLORES DEL RÍO SÁNCHEZ.**

1. El Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018 y los ferrocarriles Fuente: Presidencia de la República, “Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018, Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes”, México, PND, 2014. [↑](#footnote-ref-1)