



# PODER LEGISLATIVO

“2013, AÑO DE LA SALUD EN EL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA SUR”

## INICIATIVA DE ACUERDO ECONOMICO

**C. DIP. JESUS SALVADOR VERDUGO OJEDA**

**PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA.**

**PRESENTE.**

El suscrito Diputado Luis Martin Pérez Murrieta, en uso de las facultades que me confiere el artículo 105 de la Ley Reglamentaria del Poder Legislativo, someto a la elevada consideración de la Asamblea Legislativa, Iniciativa de Acuerdo Económico misma que se sustenta al tenor de la siguiente:

### **EXPOSICION DE MOTIVOS**

Las carreteras son importantes vías de comunicación. Se conciben como parte de estrategias de inversión a largo plazo ya que conforman la infraestructura de un país, y que bien mantenidas pueden tener un largo plazo de vida útil. Las carreteras promueven la competitividad económica ya que por ellas se transportan materias primas, mercancías, productos elaborados y personas.

Nuestro país cuenta con una extensa red de carreteras que empiezan a construirse formalmente en el año de 1925 a través de la Comisión Nacional de Caminos con la carretera México-Puebla.

Hoy en día se han construido más de 47 000 kilómetros de carreteras principales, más de 62 000 kilómetros de carreteras secundarias y más de 130 000 caminos vecinales y rurales. En la actualidad y con el



## PODER LEGISLATIVO

apoyo de la iniciativa privada se integran a la red carretera modernas autopistas.

En el plano local solo contamos con una carretera federal libre de peaje que recorre toda la península de Baja California, desde Tijuana en el Estado vecino hasta Cabo San Lucas en el municipio más sureño de nuestro Estado. Esta carretera tiene una longitud aproximada de 1 700 kilómetros y empezó su construcción en el año de 1972. Se le conoce oficialmente como carretera federal No. 1. Aunque el presidente Luis Echeverría la bautizó como carretera federal Benito Juárez lo cierto es que la voz popular la identifica como carretera Transpeninsular.

Con el paso del tiempo es indudable que esta carretera ha sido objeto de constante mantenimiento y renovación en algunos de sus tramos con el propósito de ensancharla y hacer el tránsito de vehículos más fluido y sobre todo más seguro para los usuarios, porque si hay algo que sorprende de esta carretera a propios y extraños es su característica angostura, ya que por motivos que aún se desconocen, a la parte principal de la vía que es la zona de rodadura o calzada, es decir la parte pavimentada, solo se le construyeron los carriles de circulación más no se construyeron arcenes que son áreas de la misma carretera para usos de excepción como detenciones por avería o para facilitar la circulación de vehículos de emergencia.

Es indudable que en el año de su construcción no se contaba ni con las técnicas ni con la tecnología con la que hoy día se planean y se construyen las nuevas carreteras lo que sin duda alguna también, contribuyó a que la carretera transpeninsular tenga las particularidades tan especiales, no contando con una serie de elementos con que cuentan ahora las carreteras convencionales o los autopistas como los arcenes ya comentados, las bermas, que consisten en bandas de terreno despejado destinadas a mantener la calzada libre de sólidos que pudieran obstaculizar la circulación de vehículos, como posibles piedras caídas de taludes o deslaves; las cunetas que pueden servir también a este fin aunque estén diseñadas realmente con otro



# PODER LEGISLATIVO

objetivo, que es el desagüe efectivo de la carretera y evitar también la entrada de agua desde el exterior

Además, existen otras estructuras de seguridad como los guardarraíles o quitamiedos, que son barreras destinadas a reducir el riesgo de salida y de vuelco de vehículos que pierdan el control. En las autopistas y en otras carreteras existen, además, unas vías de servicio paralelas a la vía principal que sirven para la circulación de vehículos de mantenimiento y de vehículos agrícolas que se desplazan a baja velocidad. Muchas otras carreteras se encuentran protegidas por vallas contra la invasión de animales que pudieran ocasionar accidentes.

A todo este preámbulo se suma y hay que decirlo con toda franqueza, lo peligroso que se vuelve para el usuario recorrer determinados tramos de esta carretera sea por lo angosto de la misma, sea por la falta de señalización adecuada o sea por lo sinuoso del tramo a recorrer lo cierto es que, en los mismos, se suscitan un elevado número de accidentes viales con la lamentable pérdida de vidas humanas, con lesiones en las personas que les generan incapacidades permanentes y con cuantiosos daños materiales que lesionan el patrimonio de los afectados.

Ejemplo de lo anterior lo tenemos en el tramo comprendido entre la población de Vizcaíno y la población de Guerrero Negro con una longitud aproximada de 80 kilómetros y que de acuerdo a las estadísticas recabadas en los últimos 10 años se han suscitados más de 130 accidentes, la pérdida de vidas humanas se contabilizan en más de 100 y los daños materiales se han cuantificado en millones de pesos, sin contar el elevado número de personas que han quedado con secuelas físicas y emocionales permanentes.

Es un hecho irrefutable que la seguridad vial, es decir la certidumbre de que el usuario que circula por las carreteras lo haga con una baja probabilidad de verse involucrado en un accidente de tránsito, se encuentra comprometida en este tramo carretero, en donde las



## PODER LEGISLATIVO

probabilidades son demasiadas altas como ya se ha hecho referencia en líneas anteriores.

La Organización Mundial de la Salud califica al problema de los accidentes de tránsito como una epidemia que afecta al mundo y considera que en pocos años será una de lastres primeras causas de muerte.

Según cifras oficiales del Consejo Nacional de Prevención de Accidentes, en México cada año hay 15,000 muertos, 200,000 heridos y 30,000 discapacitados por accidentes de tránsito. Adicionalmente, los accidentes de tránsito constituyen la primera causa de muerte en niños y jóvenes, y la segunda causa de orfandad.

En este sentido el tramo carretero de la población de Vizcaíno a la población de Guerrero Negro, debe ser considerado por la Secretaria de Comunicaciones y Transportes como un punto de conflicto ya que esta carretera por su deficiente construcción, demasiada angosta, debe estimarse que tiene un cierto grado de influencia en los accidentes de tránsito que ahí se registran, que hace necesario que se realice un proyecto de mejoramiento que ensanche el derecho de vía o amplíe los carriles de circulación con dos de circulación de ida y dos con circulación de venida.

Esta solicitud esta plenamente justificada cuando se trata de garantizar la seguridad vial de los usuarios evitando con esto accidentes que pueden ser fatales, pero además desde el punto de vista de todos los factores geográficos – físicos, económico – sociales y políticos también pudieran justificarse plenamente, ya que permitiría un trafico de automotores de toda índole bajo parámetros de mayor seguridad, fluidez y menor tiempo de recorrido entre dos poblaciones del estado con un potencial de crecimiento y mejoramiento económico más palpable, en donde la ampliación de la carretera sería un instrumento eficaz para ajustar, equilibrar, coordinar y promover el adelanto más completo de la zona del Valle de Vizcaíno.



# PODER LEGISLATIVO

En razón de lo anterior, es que me permito solicitar de manera respetuosa a la asamblea su voto aprobatorio al siguiente:

## PUNTO DE ACUERDO ECONOMICO

**ÚNICO.-** EL honorable Congreso del Estado, exhorta de manera respetuosa al titular del Ejecutivo Estatal Lic. Marcos Alberto Covarrubias Villaseñor a que realice todas las gestiones necesarias para que el Gobierno Federal a través de la Secretaria de Comunicaciones y Transportes contemple en sus proyectos de obras de infraestructura de carreteras federales 2013 la ampliación del tramo carretero comprendido entre las poblaciones de Vizcaíno y Guerrero Negro B.C.S. con el propósito de brindar seguridad a los usuarios y abatir el alto índice de accidentes de consecuencias fatales.

Atentamente

Dip. Luis Martin Pérez Murrieta

La Paz B. C. S. a 09 de Abril de 2013