

**COMISION INTERNACIONAL DE LIMITES Y AGUAS
ENTRE MEXICO Y LOS ESTADOS UNIDOS**

El Paso, Texas 30 de agosto de 1999.

ACTA 300

**OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DEL REEMPLAZO DEL PUENTE
INTERNACIONAL CÓRDOVA - DE LAS AMÉRICAS**

La Comisión se reunió en las oficinas centrales de la Sección estadounidense en El Paso, Texas, a las 14:00 h del día 30 de agosto de 1999, para considerar las actividades conjuntas de operación y mantenimiento para el reemplazo del Puente Internacional Córdova-De las Américas, en cumplimiento de las Resoluciones número 2, 3, 4 y 8 del Acta Núm. 290, intitulada "Reemplazo del Puente Internacional Córdova-De las Américas sobre el Río Bravo en Ciudad Juárez, Chihuahua - El Paso, Texas", de fecha 21 de septiembre de 1993.

Los Comisionados revisaron el "Informe Común de los Ingenieros Principales recomendando un Plan de Trabajo para la Operación y Mantenimiento del Reemplazo del Puente Internacional Córdova-De las Américas", firmado el 27 de agosto de 1999 por el Ingeniero Principal Luis Antonio Rascón Mendoza de la Sección mexicana y por el Ingeniero Principal Carlos Marín de la Sección estadounidense. Los Comisionados observaron que la construcción del reemplazo del puente fue concluida en junio de 1998, construyéndose dos estructuras para vehículos ligeros y sus accesos, así como dos estructuras para vehículos comerciales y sus accesos, consistiendo de nueve claros, siendo el claro número 6 intersectado por la línea divisoria internacional. Los Comisionados observaron que el reemplazo del puente es visto por ambos gobiernos como un componente de la Nueva Visión de la Frontera en la víspera del siglo XXI.

Los Comisionados observaron que los Ingenieros Principales recomiendan un plan de trabajo y su financiamiento con los siguientes componentes principales:

- Operación y mantenimiento conjunto, basado en planes anuales con elementos de trabajo específicos para asegurar la operación segura y confiable de las dos estructuras de tráfico ligero y las dos estructuras de tráfico comercial, así como sus accesos durante un período de 25 años, con revisiones antes de los años décimo, vigésimo y vigésimo quinto, con el entendido de que ésta última incluirá recomendaciones sobre los mecanismos de financiamiento para la operación y mantenimiento después del año 25.
- Una distribución de trabajos de operación y mantenimiento, tal que en la porción de la estructura para vehículos ligeros y sus accesos en Estados Unidos son llevados a cabo a costo de Estados Unidos y la operación y mantenimiento de las estructuras de vehículos ligeros y sus accesos en México y de las estructuras de vehículos comerciales y sus accesos en ambos países son ejecutados a costo de

**COMISION INTERNACIONAL DE LIMITES Y AGUAS
ENTRE MEXICO Y LOS ESTADOS UNIDOS**

- 2 -

los usuarios comerciales de México y Estados Unidos, a través de las aportaciones temporales voluntarias de dichos usuarios, autorizadas por la Comisión y recolectadas en Ciudad Juárez, Chihuahua.

- Un costo de operación y mantenimiento de \$47,000.00 dólares estadounidenses para el primer año, estimando en \$30,000.00 dólares estadounidenses el correspondiente al 64% del puente cubierto por los usuarios comerciales, de los cuales \$6,000.00 dólares estadounidenses corresponden a la estructura comercial y sus accesos en Estados Unidos y \$24,000.00 dólares estadounidenses corresponden a las estructuras de vehículos ligeros y comerciales, así como sus accesos en México, y \$17,000.00 dólares en los que se ha estimado la operación y mantenimiento de la porción de la estructura de vehículos ligeros y sus accesos ubicada en Estados Unidos, cuyo costo será cubierto por la Sección estadounidense.
- Un costo anual de \$4,500.00 dólares estadounidenses para cubrir los costos de administración necesarios para administrar una cuenta con los fondos de garantía.
- Los costos de operación y mantenimiento serán cubiertos durante un período de 25 años mediante la aportación voluntaria de \$680,000.00 dólares estadounidenses efectuada por los usuarios comerciales, los cuales se estimaron tomando en cuenta los desembolsos periódicos requeridos, el costo de administración, la escalación prevista y los intereses que se generarán, acumulados después de deducir los costos de construcción.
- La suspensión de la aportación de los usuarios comerciales el 15 de agosto de 1999, cuando el importe estimado de las cuotas voluntarias alcanzó los \$680,000.00 dólares estadounidenses después de deducir los costos de construcción.
- Procedimientos para el ejercicio de los fondos anteriores según lo requieran las necesidades de mantenimiento.
- Un esquema de administración y supervisión de los fondos anteriores y de ejecución del programa de trabajo referido.

Los Comisionados encontraron que el plan de trabajo y su financiamiento recomendado por los Ingenieros Principales, es satisfactorio para el ejercicio

**COMISION INTERNACIONAL DE LIMITES Y AGUAS
ENTRE MEXICO Y LOS ESTADOS UNIDOS**

- 3 -

de las obligaciones contraídas por los Gobiernos de México y Estados Unidos para la operación y mantenimiento del reemplazo del Puente Internacional Córdova-De las Américas de conformidad con las estipulaciones del Acta 290 de la Comisión.

Basados en lo anterior, los Comisionados someten las siguientes recomendaciones a la aprobación de los dos gobiernos:

1. Se aprueba el "Informe Común de los Ingenieros Principales Recomendando un Plan de Trabajo para la Operación y Mantenimiento del Reemplazo del Puente Internacional Córdova-De Las Américas", firmado por el Ingeniero Principal de la Sección mexicana Luis Antonio Rascón Mendoza y por el Ingeniero Principal de la Sección estadounidense Carlos Marín, el 27 de agosto de 1999, el cual forma parte integral de esta Acta.
2. La Comisión asegurará la operación y mantenimiento conjunto, con base en planes anuales que incluyan elementos de trabajo específicos para asegurar la operación segura y confiable del reemplazo del puente, el cual consta de dos estructuras de tráfico ligero y de dos estructuras de tráfico comercial, así como sus accesos, por un período de 25 años, con revisiones antes de los años décimo, vigésimo y vigésimo quinto, respectivamente. Asimismo, la Comisión recomendará a los dos gobiernos, al inicio del año 25, los mecanismos de financiamiento para la operación y mantenimiento del puente en los años futuros.
3. La Sección estadounidense de la Comisión asegurará la operación y mantenimiento de la porción de la estructura de vehículos ligeros y sus accesos, ubicada en su territorio, a costo de los Estados Unidos, estimada para el primer año en \$17,000.00 dólares estadounidenses.
4. La CILA asegurará la operación y mantenimiento de las estructuras para vehículos ligeros y sus accesos del reemplazo del puente en México y la operación y mantenimiento de las estructuras para el tráfico comercial y sus accesos del reemplazo del puente en ambos países, de acuerdo con el plan de trabajo descrito en el informe común referido anteriormente. Dichos costos se cubrirán para un período de 25 años con cargo a la aportación voluntaria de los usuarios comerciales estimada en \$680,000.00 dólares estadounidenses, tomando en cuenta los desembolsos requeridos, incluyendo el costo de administración, la escalación prevista y los intereses que se generarían. Los costos estimados para


COMISION INTERNACIONAL DE LIMITES Y AGUAS
ENTRE MEXICO Y LOS ESTADOS UNIDOS

- 4 -

el primer año ascienden a \$30,000.00 dólares estadounidenses, que corresponden a las estructuras y sus accesos para vehículos ligeros y comerciales en México y a las estructuras comerciales y sus accesos en Estados Unidos.

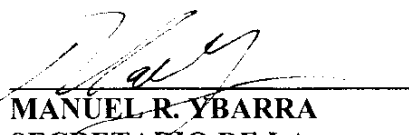
5. La autorización otorgada por la Comisión para la aportación voluntaria y temporal de los fondos señalados en el punto 4 anterior, concluyó el 15 de agosto de 1999, cuando el importe estimado de las cuotas voluntarias alcanzó los \$680,000.00 dólares, después de deducir los costos de construcción y de recolección.
6. Para la administración de los fondos y la ejecución del programa de trabajo, ambas Secciones de la Comisión se podrán apoyar en las instituciones y figuras legales de su respectivo país.
7. El ejercicio de estos fondos se efectuará al entrar en vigor esta Acta, de acuerdo con las necesidades de mantenimiento que se requieran, conforme a los procedimientos descritos en el Informe Común adoptado en el punto 1 anterior.
8. Todas las actividades emprendidas en cumplimiento de las estipulaciones de esta Acta están sujetas a la disponibilidad de fondos, recursos y personal correspondiente, así como a las leyes y normas aplicables en cada país.
9. Esta Acta entrará en vigor cuando el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de los Estados Unidos de América hayan notificado su aprobación a la misma a través de su respectiva Sección de la Comisión.

Se levantó la sesión.


ARTURO HERRERA SOLÍS
COMISIONADO MEXICANO


J. JESÚS LUEVANO GRANO
SECRETARIO DE LA
SECCION MEXICANA


JOHN M. BERNAL
COMISIONADO ESTADOUNIDENSE


MANUEL R. YBARRA
SECRETARIO DE LA
SECCION ESTADOUNIDENSE

**COMISION INTERNACIONAL DE LIMITES Y AGUAS
ENTRE MEXICO Y LOS ESTADOS UNIDOS**

Cd. Juárez, Chih.
27 de agosto de 1999

**INFORME COMUN DE LOS INGENIEROS PRINCIPALES RECOMENDANDO UN
PLAN DE TRABAJO PARA LA OPERACION Y MANTENIMIENTO DEL
REEMPLAZO DEL PUENTE INTERNACIONAL
CORDOVA - DE LAS AMERICAS**

A los Honorables Comisionados
Comisión Internacional de Límites y Aguas
entre México y Estados Unidos
Ciudad Juárez, Chihuahua, y El Paso, Texas

Señores:

De acuerdo a sus instrucciones, respetuosamente sometemos a su consideración este Informe Común proponiendo un plan de trabajo de operación y mantenimiento de acuerdo con el Acta Núm. 290, intitulada "Reemplazo del Puente Internacional Córdova - de las Américas en Ciudad Juárez, Chihuahua - El Paso, Texas", de fecha 21 de septiembre de 1993.

I. ANTECEDENTES

Observamos que la construcción del reemplazo del puente fue concluida en junio de 1998 y tomamos en consideración las discusiones de los últimos años respecto a los costos estimados para la operación y mantenimiento del puente conforme al Acta Núm. 290, en seguimiento del "Informe Común de los Ingenieros Principales Referente a las Recomendaciones para la Construcción del Reemplazo del Puente Internacional Córdova-de las Américas, Acordado en el Acta 290 de la Comisión", de fecha 16 de febrero de 1996, aprobado por los Comisionados en sus comunicados números LAE 00339/96 del 5 de marzo de 1996 y US 060/96 del 1 de marzo de 1996.

La resolución Núm. 2 del Acta Núm. 290 estipula que México y Estados Unidos compartirán los costos de operación y mantenimiento de manera que cada país cubra los correspondientes a la parte del reemplazo en su territorio y que los dos países compartirán equitativamente el costo de la porción de la estructura ubicada entre los bordos del cauce revestido. La resolución Núm. 3 considera que cada país cubrirá los costos de diseño, construcción y operación de la parte del puente ubicada en su territorio. La resolución Núm. 4 autoriza a los usuarios comerciales en Ciudad Juárez, Chihuahua, y El Paso, Texas, a recolectar aportaciones para cubrir los costos de operación y mantenimiento de las estructuras comerciales y sus accesos en México y Estados Unidos, así como la parte de la estructura para vehículos ligeros y sus accesos ubicados en México, hasta por una cantidad que no exceda el costo determinado por la Comisión para esos conceptos. Finalmente, observamos que la resolución Núm. 8 del Acta Núm. 290 otorga responsabilidad a la Comisión para dar seguimiento al manejo de los fondos recolectados por los usuarios comerciales.

**COMISION INTERNACIONAL DE LIMITES Y AGUAS
ENTRE MEXICO Y LOS ESTADOS UNIDOS**

II. PLAN DE TRABAJO PROPUESTO

El nuevo puente consiste de dos estructuras para vehículos ligeros y dos estructuras para vehículos comerciales, cada una con nueve claros, de los cuales el número seis es intersectado por la línea divisoria internacional. El reemplazo del puente también incluye accesos a las estructuras de vehículos ligeros y comerciales en México y Estados Unidos. La construcción se llevó a cabo siguiendo el diseño aprobado por la Comisión mediante comunicados Núm. LAE 00861/94 del Comisionado mexicano, y Núm. US 161/94 del Comisionado estadounidense, de fechas 26 de mayo y 13 de junio de 1994 respectivamente. Observamos que las estructuras para vehículos ligeros y comerciales, y sus accesos ubicadas en México, mas las estructuras para vehículos comerciales ubicadas en Estados Unidos, representan el 64% del total del proyecto aprobado por la Comisión.

Consideramos que el mantenimiento del reemplazo del puente debe asegurar la operación de las estructuras en forma segura y confiable. Además consideramos que el período inicial para dicha operación y mantenimiento debe ser de 25 años, iniciando en el año en que la totalidad del puente entró en operación. También consideramos apropiado revisar los aspectos financieros antes de finalizar los años décimo, vigésimo y vigésimo quinto.

1. Mantenimiento de Rutina

Este consiste en la limpieza periódica de las vías de circulación de vehículos y de las banquetas, remoción de graffiti, reparación de cercas, colocación de arena durante nevadas, limpieza de desechos de aves y otros residuos, mantenimiento de las juntas de construcción, pintura de líneas de tránsito, preservación de la demarcación de la línea divisoria internacional y mantenimiento del sistema de alumbrado.

Este esfuerzo requerirá de personal, equipo de mantenimiento, combustible, lubricantes, energía eléctrica, pintura, arena especial y otro tipo de materiales.

2. Mantenimiento extraordinario

Este consiste de reparaciones no programadas de naturaleza menor que se pudieran requerir como resultado de inspecciones de seguridad del puente internacional que la Comisión adopte, con la asesoría en su caso de las Dependencias técnicas de los respectivos países. Este también consistiría de las reparaciones que son mas costosas, pero de naturaleza menos frecuente que las reparaciones del mantenimiento de rutina.

Las medidas adicionales que cada Sección o las autoridades competentes de su respectivo país decida tomar para proporcionar seguridad a los peatones y ocupantes de vehículos en su respectivo país, así como el equipo y otras actividades relacionadas con la vigilancia por las autoridades competentes de cada país respecto del peso limite sobre el puente y las vialidades que conducen al mismo, se consideran fuera del alcance del mantenimiento ordinario y extraordinario descritos.

Consideramos que los Ingenieros Principales, antes de finalizar cada año calendario, deben establecer con la asesoría en su caso de las autoridades competentes de su país, un plan de trabajo para el año siguiente, que incluya la totalidad del puente. Bajo este plan de trabajo, cada

COMISION INTERNACIONAL DE LIMITES Y AGUAS ENTRE MEXICO Y LOS ESTADOS UNIDOS

Sección podrá efectuar el mantenimiento en el país de la otra Sección en la forma que lo determine la Comisión. Dicho plan de trabajo deberá proporcionar como consecuencia un presupuesto para las estructuras de vehículos comerciales y sus accesos en ambos países y la estructura para vehículos ligeros y sus accesos en México, que incluya los conceptos de mantenimiento de rutina y extraordinario requeridos para ese año que la Comisión apruebe, tomando en consideración las cantidades y proporciones del costo anual inicial de operación y mantenimiento, junto con un 10% anual para contingencias, y un factor de escalación anual en dólares del 2% promedio para los 25 años. El presupuesto deberá incluir un estado de cuentas de los gastos del año previo. El presupuesto anual deberá considerar además del mantenimiento de rutina una reserva cada año para los costos de mantenimiento extraordinario que se requerirán en el futuro.

III. DISTRIBUCION DE COSTOS

Revisamos los criterios de mantenimiento ordinario y extraordinario arriba descritos, y determinamos un costo anual inicial para el mantenimiento de las cuatro estructuras y sus accesos de \$47,000 dólares. Esta cantidad considera mantenimiento tanto de rutina como extraordinario.

El Ingeniero Principal de la Sección estadounidense informó que esa Sección cubrirá el costo de mantenimiento de la estructura para vehículos ligeros ubicada en Estados Unidos, y que la Agencia Federal encargada del mantenimiento de los accesos en Estados Unidos cubrirá el costo de mantenimiento de los accesos de las estructuras para vehículos ligeros en su país. Este esfuerzo, es equivalente a un costo el primer año de \$17,000 dólares. Asimismo, la CILA deberá asegurar el mantenimiento de las estructuras para vehículos comerciales en Estados Unidos iniciando en el claro número cinco, utilizando las aportaciones de los usuarios comerciales. El Ingeniero Principal de la Sección mexicana informó que de conformidad con el Acta 290, México cubrirá el costo del mantenimiento de la estructura para vehículos ligeros y comerciales y sus accesos en México bajo el Acta 290, utilizando las aportaciones de los usuarios comerciales. Este esfuerzo atribuible a las aportaciones de los usuarios comerciales es equivalente en un primer año a \$30,000 dólares.

IV. APORTACION DE LOS USUARIOS COMERCIALES

Revisamos la información financiera proporcionada a la Sección mexicana por parte del Comité Técnico debidamente constituido en México para administrar el fondo logrado con las aportaciones de los usuarios comerciales recabadas totalmente en México. Observamos que la recolección de estas aportaciones se inició en enero de 1994, tanto para el tránsito hacia el norte como para el tránsito hacia el sur. Consideramos la distribución de erogaciones descrita en el punto III anterior, en la que los costos de operación y mantenimiento estimados para el primer año a cargo de los usuarios comerciales asciende a \$30,000 dólares. Asimismo, consideramos un costo anual de \$4,500 dólares para manejar una cuenta en fideicomiso de la manera que se describe mas adelante. Con base en esta cantidad anual y aplicando un factor de escalación del 2 por ciento anual, considerando desembolsos periódicos por operación y mantenimiento, y utilizando un interés compuesto anual del 4% sobre el capital, hemos llegado a un monto estimado en \$680,000 dólares como la cantidad que deberán aportar los usuarios comerciales a la Comisión para cubrir los costos anuales de operación y mantenimiento para los próximos 25 años. Estimamos que este saldo neto se alcanzó el 15 de agosto de 1999, por lo que en esa fecha se suspendió la recolección de aportaciones voluntarias de los usuarios comerciales.

**COMISION INTERNACIONAL DE LIMITES Y AGUAS
ENTRE MEXICO Y LOS ESTADOS UNIDOS**

Consideramos apropiado que la Sección mexicana asegure que estos fondos sean colocados en depósitos de inversión en dólares en un banco, parte en instrumentos asegurados de corto plazo y parte en instrumentos asegurados a largo plazo. También consideramos apropiado que la Sección mexicana concluya los arreglos en México para asegurar los desembolsos oportunos de este fondo, mediante solicitud por escrito, por o para la Sección mexicana a nombre de la Comisión, para cubrir los requerimientos tanto de la Sección mexicana como de la estadounidense. La solicitud de desembolsos para este propósito deberá hacerse conforme al calendario indicado en el plan de trabajo anual recomendado por los Ingenieros Principales y aprobado por la Comisión y considerarán los costos de operación y mantenimiento del primer año de las estructuras y sus accesos ubicadas en México, así como de las estructuras de vehículos comerciales y sus accesos localizados en Estados Unidos. Los desembolsos para el mantenimiento extraordinario se efectuarán sobre los conceptos calendarizados y sus costos aprobados por la Comisión en cada caso y conforme éstos se presenten.

La Sección mexicana proporcionará cada mes a la Sección estadounidense una copia del estado financiero, correspondiente a los fondos en saldo en la institución financiera en que fueron depositados. Ambas Secciones de la Comisión pondrán a disposición de su contraparte la información que apoye los gastos cubiertos con los fondos de garantía.

Consideramos que al final del décimo y vigésimo año después del inicio de la operación y mantenimiento del reemplazo del puente, los Ingenieros Principales revisen las condiciones financieras de los fondos depositados en el Fideicomiso contra los desembolsos reales, y de ser necesario, recomienden ajustes para la aprobación de la Comisión, de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, así como del Gobierno del Estado de Chihuahua. También consideramos que antes de final del vigésimo quinto año después del inicio de dicha operación y mantenimiento, los Ingenieros Principales recomienden los mecanismos de financiamiento de la operación y mantenimiento de acuerdo a los criterios y prácticas que la Comisión a su vez pueda recomendar a la aprobación de los dos gobiernos.

V. RECOMENDACIONES

Que sea aprobado el plan de trabajo, distribución de costos y administración de los fondos descritos en este Informe Común para la operación y mantenimiento del Puente Internacional Córdova - de las Américas.

Respetuosamente



LUIS ANTONIO RASCON MENDOZA
INGENIERO PRINCIPAL
SECCIÓN MEXICANA



CARLOS MARIN
INGENIERO PRINCIPAL
SECCIÓN ESTADOUNIDENSE

**INTERNATIONAL BOUNDARY AND WATER COMMISSION
UNITED STATES AND MEXICO**

Minute No. 300

**El Paso, Texas
August 30, 1999**

**OPERATION AND MAINTENANCE FOR THE REPLACEMENT
INTERNATIONAL CORDOVA - BRIDGE OF THE AMERICAS**

The Commission met at 2:00 PM on August 30, 1999, in the headquarters offices of the United States Section in El Paso, Texas, to consider joint operation and maintenance activities for the Replacement International Cordova - Bridge of the Americas in furtherance of Resolutions Numbers 2, 3, 4 and 8 of Minute No. 290, "Replacement of the International Cordova - Bridge of the Americas Over the Rio Grande at El Paso, Texas - Ciudad Juarez, Chihuahua," dated September 21, 1993.

The two Commissioners reviewed the "Joint Report of the Principal Engineers Recommending an Operation and Maintenance Work Plan for the Replacement International Cordova - Bridge of the Americas," signed by Principal Engineers Carlos Marin of the United States Section and Luis Antonio Rascón Mendoza of the Mexican Section on August 27, 1999. The Commissioners noted that construction of the replacement bridge was completed in June 1998, consisting of two light vehicle structures and approaches and two commercial vehicle structures and approaches, each having nine spans, with span number six being intersected by the international boundary. The Commissioners observed that the replacement bridge is viewed by the two Governments as a component of a New Border Vision on the eve of the 21st Century.

The Commissioners observed that the Principal Engineers recommend a work plan and funding with the following principal components:

- Joint operation and maintenance, based on annual plans with specific work elements to ensure the safe and reliable operation of two light vehicle and two commercial vehicle replacement bridge structures and approaches for a 25-year period, reviewed before the 10th, 20th and 25th years, with the understanding that before the end of the 25th year, there would be a recommendation of a means of funding the operation and maintenance after the 25th year.
- Work distribution in which operation and maintenance of the light vehicle structures and approaches of the replacement bridge in the United States are performed at a cost to the United States, and operation and maintenance of the light vehicle structures and approaches in Mexico and the commercial structures and approaches in both countries are performed at a cost to the commercial users in the United States and Mexico from contributions temporarily self-imposed by commercial users and collected in Juarez under authority provided by the Commission.
- A first year operation and maintenance cost estimate of \$17,000, United States currency, of which \$30,000, United States currency, or 64 per cent, is covered by commercial

INTERNATIONAL BOUNDARY AND WATER COMMISSION
UNITED STATES AND MEXICO

...2

users. This would be apportioned such that an amount of \$6,000, United States currency, would cover the cost of the part of the commercial structures and approaches in the United States and \$24,000, United States currency, would cover the cost of the part of the commercial and light vehicle structures and approaches in Mexico, and \$17,000 United States currency, to cover the estimated cost for operation and maintenance of the part of the light vehicle structures and approaches in the United States, cost to be covered by the United States Section.

- An annual cost of \$4,500 to cover administrative costs necessary to manage an escrow account.
- Annual operation and maintenance costs covered by commercial users for 25 years from an escrow fund of \$680,000 United States currency, in an interest bearing account from imposed fees from commercial users accumulated after deduction of construction costs and taking into account cost escalations, disbursements, including administrative costs and interest yields.
- Suspension of contributions from commercial users on August 15, 1999, the date in which the self-imposed fees from commercial users accumulated to an estimated amount of \$680,000, United States currency, after deduction of construction costs.
- Procedures for expending the above funds as required by operation and maintenance needs.
- A framework to administer and supervise the above funds and execution of the referenced work schedule.

The Commissioners found the work plan and funding recommended by the Principal Engineers to be satisfactory in exercise of the obligations incurred by the Governments of the United States and Mexico for the operation and maintenance of the Replacement International Cordova - Bridge of the Americas in accordance with the provisions of Commission Minute No. 290.

Accordingly, the two Commissioners submit the following recommendations for the approval of the two Governments:

1. The "Joint Report of the Principal Engineers Recommending an Operation and Maintenance Work Plan for the Replacement International Cordova - Bridge of the Americas," signed by Principal Engineers Carlos Marin of the United States Section and Luis Antonio Rascón Mendoza of the Mexican Section on August 27, 1999, is approved and forms an integral part of this Minute.

**INTERNATIONAL BOUNDARY AND WATER COMMISSION
UNITED STATES AND MEXICO**

...3

2. The Commission will ensure the joint operation and maintenance, based on annual plans with specific work elements to ensure the safe and reliable operation of two light vehicle and two commercial vehicle structures and approaches of the replacement bridge for a 25-year period, reviewed before the 10th, 20th and 25th years. Further, the Commission will recommend to the two Governments, before the 25th year of the start of such operation and maintenance, a means of funding the operation and maintenance in that and in future years.
3. The United States Section of the Commission will ensure the operation and maintenance of the light vehicle structures and approaches of the replacement bridge in the United States at a first year estimated cost to the United States of \$17,000, United States currency.
4. The Commission will ensure the operation and maintenance of the light vehicle structures and approaches to the replacement bridge in Mexico and the operation and maintenance of the commercial vehicle structures and approaches of the replacement bridge in both countries in accordance with the work plan described in the above referenced joint report. The costs for such operation and maintenance will be covered for 25 years using the \$680,000, United States currency, accumulated from self-imposed commercial user fees, taking into account disbursements, including administration costs, escalation costs, and interest yields. The first year's costs are estimated at \$30,000, United States currency, which correspond to the commercial vehicle structures and approaches in the United States and commercial and light vehicle structures and approaches in Mexico.
5. The authorization by the Commission to voluntarily temporarily collect the funds in 4) above, was suspended on August 15, 1999 when the self-imposed fees from commercial users accumulated after the deduction of construction costs, and collection costs reach an estimated \$680,000, United States currency.
6. Both Sections of the Commission may rely on institutions and legal arrangements in their respective country for the administration of funds and execution of the work plan.
7. The exercise of these funds will be performed, upon entry into force of this Minute, in accordance with operation and maintenance needs, under procedures described in the Joint Report adopted in 1) above.

**INTERNATIONAL BOUNDARY AND WATER COMMISSION
UNITED STATES AND MEXICO**

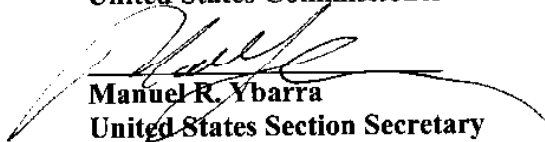
...4

8. All activities undertaken in furtherance of provisions of this Minute are subject to the availability of funds, resources and corresponding personnel as well as to applicable laws and standards in each country.
9. This Minute enters into force when the Government of the United States and the Government of the United Mexican States notify approval of this Minute through their respective Sections of the Commission.

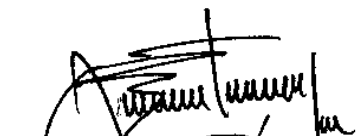
The meeting was adjourned.



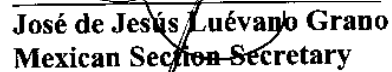
John M. Bernal
United States Commissioner



Manuel R. Ybarra
United States Section Secretary



J. Arturo Herrera Solis
Mexican Commissioner



José de Jesús Luévano Grano
Mexican Section Secretary

**INTERNATIONAL BOUNDARY AND WATER COMMISSION
UNITED STATES AND MEXICO**

**Ciudad Juárez, Chih.
August 27, 1999**

**JOINT REPORT OF THE PRINCIPAL ENGINEERS
RECOMMENDING AN OPERATION AND MAINTENANCE WORK PLAN
FOR THE REPLACEMENT INTERNATIONAL CORDOVA-BRIDGE OF THE
AMERICAS**

**To the Honorable Commissioners
International Boundary and Water Commission
United States and Mexico
El Paso, Texas and Ciudad Juárez, Chihuahua**

Sirs:

In accordance with your instructions, we respectfully submit for your consideration this joint report proposing an operation and maintenance work plan in accordance with Minute No. 290, "Replacement of the International Cordova-Bridge of the Americas at El Paso, Texas - Ciudad Juárez, Chihuahua," dated September 21, 1993.

I. BACKGROUND

We observed that the construction of the replacement bridge was completed in June 1998. We took into account discussions over the last few years regarding the estimated costs for operating and maintaining the bridge under Minute No. 290 and in furtherance of the "Joint Report of the Principal Engineers for the Construction of the Replacement International Cordova-Bridge of the Americas" in Accordance with Commission Minute No. 290, dated February 16, 1996, approved by the Commissioners in their letters, Numbers US 060/96 of March 1, 1996 and LAE 0339/96 of March 5, 1996.

Resolution No. 2 of Minute No. 290 provides that the United States and Mexico will share in the operation and maintenance costs in a manner that each country covers the part of the replacement located in its territory and that the two countries equally share the cost of the portion of the structure located between the channelized Río Grande levees. Resolution No. 3 considers that each country will cover the design, construction and operation of the part of the bridge in its territory. Resolution No. 4 authorizes commercial users in El Paso, Texas and Ciudad Juárez, Chihuahua to collect contributions to cover the cost of operating and maintaining the commercial structures and approaches in the United States and Mexico and the part of the light vehicle structures and approaches in Mexico in an amount not to exceed the cost determined by the Commission for such items. Finally, we observe that Resolution No. 8 of Minute No. 290 provides responsibility to the Commission to oversee the management of the funds collected from the commercial users.

INTERNATIONAL BOUNDARY AND WATER COMMISSION
UNITED STATES AND MEXICO

...2

II. PROPOSED WORK PLAN

The new bridge consists of two light vehicle structures and two commercial vehicle structures, each having nine spans, with span number six being intersected by the international boundary. The replacement bridge also includes approaches to the light and commercial vehicle structures in the United States and Mexico. The construction followed the design approved by the Commission in the U.S. Commissioner's letter No. US 161/94 of June 13, 1994 and the Mexican Commissioner's letter No. LAE 00861/94 of May 26, 1994. We observe that the commercial and light vehicle structures and approaches located in Mexico along with the commercial structures and approaches located in the United States constitute 64 per cent of the total project approved by the Commission.

We considered that the maintenance of the replacement bridge should ensure the operation of the structures in a safe and reliable manner. We further consider that an initial period for such operation and maintenance should be for 25 years beginning the year in which the total bridge entered into operation. We also consider it appropriate to review funding considerations before the end of the 10th, 20th and 25th years.

1. Routine Maintenance

This consists of periodic cleaning of the roadways and sidewalks, removal of graffiti, fence repairs, sand placement during ice conditions, cleaning of bird droppings and debris from bent caps, sealed armor joint maintenance, painting of traffic stripes, preservation of the international boundary demarcation and electrical lamp maintenance.

The effort will require personnel, equipment maintenance, fuel and lubrication, electrical energy, paint, sand mix, and other materials and supplies.

2. Extraordinary Maintenance

This consists of unscheduled repairs of a minor nature as may be required as a result of international bridge safety inspections as the Commission may adopt with the advice, as necessary, of the competent technical agencies in the respective countries. This also consist of repairs that are more costly, but of a less frequent nature than routine maintenance repairs.

Additional measures that each Section or the competent authorities of its respective country may take to provide security to pedestrians and vehicle occupants in their respective country and those equipment and other activities related to enforcement by the competent authorities of each country of weight limits on the bridge and roads leading to the bridge are beyond the scope of the above described routine and extraordinary maintenance.

We consider that the Principal Engineers, before the end of each calendar year and covering the next year, with the advice of the competent authorities of each country as each Section may consider, should establish a work plan for the entire bridge. Under the work plan, one Section may perform maintenance in the country of the other Section in the manner determined by the Commission.

INTERNATIONAL BOUNDARY AND WATER COMMISSION
UNITED STATES AND MEXICO

...3

Such work plan should provide a budget for the bridge commercial vehicle structures and approaches in both countries and the light vehicle structures in Mexico which covers both routine maintenance required along with extraordinary maintenance, as the Commission may approve, and should take into consideration the proportions and amounts for the first year's operation and maintenance estimates, along with an annual 10 per cent contingency allocation adjusted with an average two per cent annual escalation factor over 25 years. The budget should include a statement of the previous year's expenditures. The annual budget should consider, in addition to routine maintenance, a reserve amount to cover the extraordinary expenses

III. DISTRIBUTION OF COSTS

We reviewed the ordinary and extraordinary maintenance criteria stated above, and estimate that the first year's cost for maintenance of the four structures and their approaches in both countries is \$47,000, United States currency, and includes routine and extraordinary maintenance.

The United States Section's Principal Engineer reported that the United States Section will cover the maintenance cost of the light vehicle structures in the United States and the federal agency charged with the maintenance of approaches in the United States will cover the cost of the United States light vehicle structure approaches. This effort is equivalent to a first year cost of \$17,000, United States currency. Further, the Commission would ensure maintenance of the commercial vehicle structures and approaches in the United States beginning with span number five, utilizing commercial user's contributions. The Mexican Section's Principal Engineer reported that in accordance with Minute No. 290, Mexico will cover the cost of maintaining the light and commercial vehicle structures and approaches in Mexico under Minute No. 290 utilizing commercial user's contributions. These efforts attributable to commercial users' contributions are equivalent to a first year cost of \$30,000 United States currency.

IV. COMMERCIAL USERS CONTRIBUTION

We reviewed the financial information provided to the Mexican Section by the technical committee duly constituted in Mexico to administer the trust fund with commercial user contributions totally collected in Mexico. We observed that collection of these fees, for both north and south bound traffic in Mexico, began in January 1994. We observed that the financial statement provided by the technical committee to the Mexican Section estimates a balance at the end of April 1999 of approximately \$481,000, United States currency, after obligations incurred or expected to be incurred for construction. We considered the distribution in III above, such that, the first year's estimated operation and maintenance costs chargeable to the commercial users is \$30,000, United States currency. In addition, we considered an annual cost of \$4,500, United States currency, for administrative costs necessary to manage an escrow account in the manner described further below.

We took these annual costs into account along with a two per cent annual escalation, periodic operations and maintenance disbursements and four per cent compounded annual interest yields on principal, and arrived at an estimate of \$680,000, United States currency, as the amount in escrow that should be made available to the Commission from such users' contributions to cover the annual operations and maintenance costs attributable to the commercial users contribution for the next 25 years. We estimate that net amount was achieved on August 15, 1999. Accordingly, collection of commercial users contributions was suspended on that day.

INTERNATIONAL BOUNDARY AND WATER COMMISSION
UNITED STATES AND MEXICO

...4

We consider it appropriate that the Mexican Section ensure the deposit of these funds in United States currency bank account in interest bearing accounts, partly in short-term secured instruments and partly in longer term secured instruments. We also consider it appropriate that the Mexican Section complete arrangements in Mexico to ensure the timely withdrawals, upon request in writing, by or for the Mexican Section, on behalf of the Commission, from this escrow fund for requirements of either the Mexican or the United States Section. Such requests for payments would be made in accordance with a schedule indicated in the annual work plan, recommended by the Principal Engineers and approved by the Commission, and would include consideration of the first year's estimated operation and maintenance costs for the structures and approaches in Mexico and the commercial vehicle structures and approaches located in the United States. Disbursements for extraordinary maintenance will be made based on the items and schedules and their costs approved by the Commission in each case that arises.

The Mexican Section, each month, will provide to the United States Section, a copy of the statement from the financial institute in which the funds are held in trust. Both the United States and Mexican Sections would make available to the other Section information in support of expenditures covered with the funds held in trust.

We consider that, at the end of the 10th and 20th years of the start of the operation and maintenance of the replacement bridge, the Principal Engineers will review the financial condition of the amount held in escrow and actual disbursements, and should it be necessary, recommend adjustments for approval of the Commission, the Secretariat of Communications and Transportation and the State of Chihuahua. We also consider that before the 25th year of the start of such operations and maintenance, the Principal Engineers will recommend a means of funding the continuing operation and maintenance under policies and practices as the Commission may in turn recommend to the two Governments for approval.

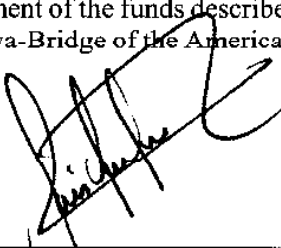
RECOMMENDATIONS

That you approve the work plan, distribution of costs, and management of the funds described herein above for the operation and maintenance of the International Cordova-Bridge of the Americas.

Respectfully submitted,



Carlos Marin
Principal Engineer
United States Section



Luis Antonio Rascón Mendoza
Principal Engineer
Mexican Section

**COMISION INTERNACIONAL DE LIMITES Y AGUAS
ENTRE MEXICO Y LOS ESTADOS UNIDOS**

**Cd. Juárez, Chih.
27 de agosto de 1999**

**INFORME COMUN DE LOS INGENIEROS PRINCIPALES RECOMENDANDO UN
PLAN DE TRABAJO PARA LA OPERACION Y MANTENIMIENTO DEL
REEMPLAZO DEL PUENTE INTERNACIONAL
CORDOVA - DE LAS AMERICAS**

A los Honorables Comisionados
Comisión Internacional de Límites y Aguas
entre México y Estados Unidos
Ciudad Juárez, Chihuahua, y El Paso, Texas

Señores:

De acuerdo a sus instrucciones, respetuosamente sometemos a su consideración este Informe Común proponiendo un plan de trabajo de operación y mantenimiento de acuerdo con el Acta Núm. 290, intitulada "Reemplazo del Puente Internacional Córdova - de las Américas en Ciudad Juárez, Chihuahua - El Paso, Texas", de fecha 21 de septiembre de 1993.

I. ANTECEDENTES

Observamos que la construcción del reemplazo del puente fue concluida en junio de 1998 y tomamos en consideración las discusiones de los últimos años respecto a los costos estimados para la operación y mantenimiento del puente conforme al Acta Núm. 290, en seguimiento del "Informe Común de los Ingenieros Principales Referente a las Recomendaciones para la Construcción del Reemplazo del Puente Internacional Córdova-de las Américas, Acordado en el Acta 290 de la Comisión", de fecha 16 de febrero de 1996, aprobado por los Comisionados en sus comunicados números LAE 00339/96 del 5 de marzo de 1996 y US 060/96 del 1 de marzo de 1996.

La resolución Núm. 2 del Acta Núm. 290 estipula que México y Estados Unidos compartirán los costos de operación y mantenimiento de manera que cada país cubra los correspondientes a la parte del reemplazo en su territorio y que los dos países compartirán equitativamente el costo de la porción de la estructura ubicada entre los bordos del cauce revestido. La resolución Núm. 3 considera que cada país cubrirá los costos de diseño, construcción y operación de la parte del puente ubicada en su territorio. La resolución Núm. 4 autoriza a los usuarios comerciales en Ciudad Juárez, Chihuahua, y El Paso, Texas, a recolectar aportaciones para cubrir los costos de operación y mantenimiento de las estructuras comerciales y sus accesos en México y Estados Unidos, así como la parte de la estructura para vehículos ligeros y sus accesos ubicados en México, hasta por una cantidad que no exceda el costo determinado por la Comisión para esos conceptos. Finalmente, observamos que la resolución Núm. 8 del Acta Núm. 290 otorga responsabilidad a la Comisión para dar seguimiento al manejo de los fondos recolectados por los usuarios comerciales.

COMISION INTERNACIONAL DE LIMITES Y AGUAS ENTRE MEXICO Y LOS ESTADOS UNIDOS

II. PLAN DE TRABAJO PROPUESTO

El nuevo puente consiste de dos estructuras para vehículos ligeros y dos estructuras para vehículos comerciales, cada una con nueve claros, de los cuales el número seis es intersectado por la línea divisoria internacional. El reemplazo del puente también incluye accesos a las estructuras de vehículos ligeros y comerciales en México y Estados Unidos. La construcción se llevó a cabo siguiendo el diseño aprobado por la Comisión mediante comunicados Núm. LAE 00861/94 del Comisionado mexicano, y Núm. US 161/94 del Comisionado estadounidense, de fechas 26 de mayo y 13 de junio de 1994 respectivamente. Observamos que las estructuras para vehículos ligeros y comerciales, y sus accesos ubicadas en México, mas las estructuras para vehículos comerciales ubicadas en Estados Unidos, representan el 64% del total del proyecto aprobado por la Comisión.

Consideramos que el mantenimiento del reemplazo del puente debe asegurar la operación de las estructuras en forma segura y confiable. Además consideramos que el período inicial para dicha operación y mantenimiento debe ser de 25 años, iniciando en el año en que la totalidad del puente entró en operación. También consideramos apropiado revisar los aspectos financieros antes de finalizar los años décimo, vigésimo y vigésimo quinto.

1. Mantenimiento de Rutina

Este consiste en la limpieza periódica de las vías de circulación de vehículos y de las banquetas, remoción de graffiti, reparación de cercas, colocación de arena durante nevadas, limpieza de desechos de aves y otros residuos, mantenimiento de las juntas de construcción, pintura de líneas de tránsito, preservación de la demarcación de la línea divisoria internacional y mantenimiento del sistema de alumbrado.

Este esfuerzo requerirá de personal, equipo de mantenimiento, combustible, lubricantes, energía eléctrica, pintura, arena especial y otro tipo de materiales.

2. Mantenimiento extraordinario

Este consiste de reparaciones no programadas de naturaleza menor que se pudieran requerir como resultado de inspecciones de seguridad del puente internacional que la Comisión adopte, con la asesoría en su caso de las Dependencias técnicas de los respectivos países. Este también consistiría de las reparaciones que son mas costosas, pero de naturaleza menos frecuente que las reparaciones del mantenimiento de rutina.

Las medidas adicionales que cada Sección o las autoridades competentes de su respectivo país decida tomar para proporcionar seguridad a los peatones y ocupantes de vehículos en su respectivo país, así como el equipo y otras actividades relacionadas con la vigilancia por las autoridades competentes de cada país respecto del peso límite sobre el puente y las vialidades que conducen al mismo, se consideran fuera del alcance del mantenimiento ordinario y extraordinario descritos.

Consideramos que los Ingenieros Principales, antes de finalizar cada año calendario, deben establecer con la asesoría en su caso de las autoridades competentes de su país, un plan de trabajo para el año siguiente, que incluya la totalidad del puente. Bajo este plan de trabajo, cada

COMISION INTERNACIONAL DE LIMITES Y AGUAS ENTRE MEXICO Y LOS ESTADOS UNIDOS

Sección podrá efectuar el mantenimiento en el país de la otra Sección en la forma que lo determine la Comisión. Dicho plan de trabajo deberá proporcionar como consecuencia un presupuesto para las estructuras de vehículos comerciales y sus accesos en ambos países y la estructura para vehículos ligeros y sus accesos en México, que incluya los conceptos de mantenimiento de rutina y extraordinario requeridos para ese año que la Comisión apruebe, tomando en consideración las cantidades y proporciones del costo anual inicial de operación y mantenimiento, junto con un 10% anual para contingencias, y un factor de escalación anual en dólares del 2% promedio para los 25 años. El presupuesto deberá incluir un estado de cuentas de los gastos del año previo. El presupuesto anual deberá considerar además del mantenimiento de rutina una reserva cada año para los costos de mantenimiento extraordinario que se requerirán en el futuro.

III. DISTRIBUCION DE COSTOS

Revisamos los criterios de mantenimiento ordinario y extraordinario arriba descritos, y determinamos un costo anual inicial para el mantenimiento de las cuatro estructuras y sus accesos de \$47,000 dólares. Esta cantidad considera mantenimiento tanto de rutina como extraordinario.

El Ingeniero Principal de la Sección estadounidense informó que esa Sección cubrirá el costo de mantenimiento de la estructura para vehículos ligeros ubicada en Estados Unidos, y que la Agencia Federal encargada del mantenimiento de los accesos en Estados Unidos cubrirá el costo de mantenimiento de los accesos de las estructuras para vehículos ligeros en su país. Este esfuerzo, es equivalente a un costo el primer año de \$17,000 dólares. Asimismo, la CILA deberá asegurar el mantenimiento de las estructuras para vehículos comerciales en Estados Unidos iniciando en el claro número cinco, utilizando las aportaciones de los usuarios comerciales. El Ingeniero Principal de la Sección mexicana informó que de conformidad con el Acta 290, México cubrirá el costo del mantenimiento de la estructura para vehículos ligeros y comerciales y sus accesos en México bajo el Acta 290, utilizando las aportaciones de los usuarios comerciales. Este esfuerzo atribuible a las aportaciones de los usuarios comerciales es equivalente en un primer año a \$30,000 dólares.

IV. APORTACION DE LOS USUARIOS COMERCIALES

Revisamos la información financiera proporcionada a la Sección mexicana por parte del Comité Técnico debidamente constituido en México para administrar el fondo logrado con las aportaciones de los usuarios comerciales recabadas totalmente en México. Observamos que la recolección de estas aportaciones se inició en enero de 1994, tanto para el tránsito hacia el norte como para el tránsito hacia el sur. Consideramos la distribución de erogaciones descrita en el punto III anterior, en la que los costos de operación y mantenimiento estimados para el primer año a cargo de los usuarios comerciales asciende a \$30,000 dólares. Asimismo, consideramos un costo anual de \$4,500 dólares para manejar una cuenta en fideicomiso de la manera que se describe mas adelante. Con base en esta cantidad anual y aplicando un factor de escalación del 2 por ciento anual, considerando desembolsos periódicos por operación y mantenimiento, y utilizando un interés compuesto anual del 4% sobre el capital, hemos llegado a un monto estimado en \$680,000 dólares como la cantidad que deberán aportar los usuarios comerciales a la Comisión para cubrir los costos anuales de operación y mantenimiento para los próximos 25 años. Estimamos que este saldo neto se alcanzó el 15 de agosto de 1999, por lo que en esa fecha se suspendió la recolección de aportaciones voluntarias de los usuarios comerciales.

**COMISION INTERNACIONAL DE LIMITES Y AGUAS
ENTRE MEXICO Y LOS ESTADOS UNIDOS**

Consideramos apropiado que la Sección mexicana asegure que estos fondos sean colocados en depósitos de inversión en dólares en un banco, parte en instrumentos asegurados de corto plazo y parte en instrumentos asegurados a largo plazo. También consideramos apropiado que la Sección mexicana concluya los arreglos en México para asegurar los desembolsos oportunos de este fondo, mediante solicitud por escrito, por o para la Sección mexicana a nombre de la Comisión, para cubrir los requerimientos tanto de la Sección mexicana como de la estadounidense. La solicitud de desembolsos para este propósito deberá hacerse conforme al calendario indicado en el plan de trabajo anual recomendado por los Ingenieros Principales y aprobado por la Comisión y considerarán los costos de operación y mantenimiento del primer año de las estructuras y sus accesos ubicadas en México, así como de las estructuras de vehículos comerciales y sus accesos localizados en Estados Unidos. Los desembolsos para el mantenimiento extraordinario se efectuarán sobre los conceptos calendarizados y sus costos aprobados por la Comisión en cada caso y conforme éstos se presenten.

La Sección mexicana proporcionará cada mes a la Sección estadounidense una copia del estado financiero, correspondiente a los fondos en saldo en la institución financiera en que fueron depositados. Ambas Secciones de la Comisión pondrán a disposición de su contraparte la información que apoye los gastos cubiertos con los fondos de garantía.

Consideramos que al final del décimo y vigésimo año después del inicio de la operación y mantenimiento del reemplazo del puente, los Ingenieros Principales revisen las condiciones financieras de los fondos depositados en el Fideicomiso contra los desembolsos reales, y de ser necesario, recomienden ajustes para la aprobación de la Comisión, de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, así como del Gobierno del Estado de Chihuahua. También consideramos que antes de final del vigésimo quinto año después del inicio de dicha operación y mantenimiento, los Ingenieros Principales recomienden los mecanismos de financiamiento de la operación y mantenimiento de acuerdo a los criterios y prácticas que la Comisión a su vez pueda recomendar a la aprobación de los dos gobiernos.

V. RECOMENDACIONES

Que sea aprobado el plan de trabajo, distribución de costos y administración de los fondos descritos en este Informe Común para la operación y mantenimiento del Puente Internacional Córdova - de las Américas.

Respetuosamente



**LUIS ANTONIO RASCON MENDOZA
INGENIERO PRINCIPAL
SECCIÓN MEXICANA**



**CARLOS MARIN
INGENIERO PRINCIPAL
SECCIÓN ESTADOUNIDENSE**