

X Congreso Internacional de Historia Ferroviaria Alcázar de San Juan, 24-25-26 de junio de 2026

La historiografía y las privatizaciones de los ferrocarriles de Iberoamérica: un balance de autora/es, temas y acervos.

Sesión V

El impacto histórico de las concesiones de 1997, como antecedente del derecho de utilidad de la infraestructura ferroviaria mexicana.

DR. JAIME DE JESÚS PAREDES CAMACHO
DEUSTO, UNAM, UPIICSA
jaime.paredes@ingenieria.unam.edu

Abstract:

Propone una óptica matricial con cuatro pilares: Historia, Legislación, Gestión y Usuarios, desde la teoría de sistemas.

La valoración de la historia del Servicio Público Ferroviario en México, en especial el cambio administrativo gubernamental de 1997, al pasar de ser una actividad estratégica a prioritaria, con impacto en el comercio internacional. Se hace un énfasis en el reforzamiento legislativo para el servicio: a) los usuarios, con problemática: tarifa competitiva, frecuencia, retroalimentación a la autoridad, servicio igualitario entre concesionarios y asignatarios; b) los no usuarios o dejaron de serlo: por tarifa, servicio, inclusión, falta de infraestructura pública, fomento a la carga. Abre a la opinión la valoración de la infraestructura para generar utilidad.

Keywords: Derecho de utilidad, servicio público ferroviario, concesión, usuarios, no usuarios (usuarios potenciales).

Comunicación de acceso abierto distribuido bajo una [Licencia Creative Commons Atribución 4.0 Internacional \(CC-BY 4.0\)](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).

INTRODUCCIÓN

El Ferrocarril fue, el común denominador de los presidentes mexicanos del Siglo XIX, empleado para generar economía y desarrollar al país. Siendo necesario invertir, gestionarlo y legislarlo.

El trabajo, es una óptica matricial del sistema Ferroviario como herramienta útil, se emplea el modelo del doctor Paredes de 2018 actualizado, analizándolo de manera matricial: vertical y horizontal.

AÑO	AÑOS	HISTORIA	LEGAL	GESTIÓN	USUARIOS
1837	0	1837	1837		
1847	10				
1857	20				
1867	30				
1877	40				
1887	50				
1897	60		1891		
1907	70	1900	1903		
1917	80		1917		
1927	90			1907	1907
1937	100	1940		1940	
1947	110				
1957	120	1970		1973	
1967	130				
1977	140				
1987	150		1983	1996	1983
1997	160	1996	1993		
2007	170		2016		
2019	180	2019	2019	2019	
2025	188				

Elaboración propia

Cuatro áreas entrelazados horizontalmente en grupos de años de relevantes sucesos: 1. La Historia en cinco secciones; 2. La legislación con siete, con modificaciones a la Ley; 3. La Gestión con tres esquemas operativos; 4. Los usuarios, reciben el servicio público, tres segmentos.

Esta forma de analizar el sector, enfoca los cuatro pilares de sucesos ferroviarios de forma múltiple, la historia suma lo que sucedía en la legislación, usuarios y como se gestionó su operación; promueve una visión complementaria, con diversidad de aristas y simbiosis que los une.

Se hace énfasis en la “Legislación”, como las “reglas del juego” desde la autoridad que dirige el servicio público ferroviario, especialmente en 1995 al cambiarlo de ser ‘estratégico’ a ‘prioritario’ y permitió al gobierno concesionarlo. En 2019, regresó a la operación gubernamental, al “asignar” a dos Ferrocarriles: Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec (FIT) a ‘Marina’ y el Mayab al ‘Ejército’), en el año 2000 fueron concesionados a la empresa *Genesee & Wyoming*, pero devueltos a la autoridad en 2005, dada la devastación del Huracán “Stan” a la infraestructura.

La propuesta de análisis, ofrece algunos de los grandes sucesos, ante una visión de la utilidad del servicio ferroviario a los usuarios, como protección a sus derechos fundamentales; asombra los que ya no lo emplean o no lo han hecho, dadas las grandes ventajas que ofrece. ¿Se debe a la legislación?

1. La Historia Ferroviaria

1.1. Del año 1837 a 1900. Periodo de intervenciones extranjeras y pugnas políticas.

Las iniciativas de empresas mexicanas para construcción ferroviaria, no se realizaron por falta de capacidad técnica y económica; el investigador Sergio Ortiz dice que: "...De 1837 a 1850 hubieron cuatro concesiones, además entre el primer tramo y el primer ferrocarril completo (1850 a 1872) se generaron decretos para amparar a 44 líneas ferroviarias, solo 19% tuvieron efecto, el resto fueron caducas o nulas".¹

Ninguna de las 14 concesiones para unir con el Pacífico o con las fronteras fue realizada en el periodo de 1837 a 1872.

Para Gorostiza:

El 1º de enero de 1873 se realizó el primer viaje inaugural México-Veracruz (36 años de intentos y luchas, 48 concesiones – 9 tuvieron efecto, 22 no y 17 fueron nulas o caducas), era un sueño para el público y un imperativo para los gobiernos. En el periodo Presidencial de Lerdo de Tejada. La explotación comercial inició el 23 de enero de ese año, la obra tenía 10 viaductos, 148 puentes y 358 alcantarillas, 15 túneles y 30 estaciones, 26 locomotoras, 36 coches y 341 carros de carga².

Las concesiones de 1880 a 1881 (El Ferrocarril Central y el Internacional) no tenían marco Jurídico, fueron negociaciones entre el poder Ejecutivo y los inversionistas. Arturo Grunstein, comparte que José Yves Limantour, a partir de 1880 con el Presidente Porfirio Díaz³,

¹ Ortiz Hernán, Sergio, *Los Ferrocarriles de México, Una visión social y económica. I. Luz de la locomotora*, México, Editado por Los Ferrocarriles Nacionales de México, 1970, p. 84

² Gorostiza Pérez, Francisco, *Los Ferrocarriles en la revolución mexicana*, México, Siglo XXI Editores, 2010, pp. 15-36.

³ Presidentes de México, 2014 Consultado el 20 de noviembre de 2014. Disponible en: [Porfirio Díaz: Biografía del 33º Presidente de México](#)

“...tomó las decisiones sobre una amplia gama de cuestiones que estaban fuera de su ámbito, como las relaciones con otras empresas ferroviarias, la adquisición de rieles y equipo, las tarifas, los contratos de combustible, la construcción de líneas, la contratación y mexicanización de personal, entre otros”.⁴

Para Ramos: “...a finales de siglo XIX, las facilidades que dio el gobierno para iniciar la construcción de vía, fueron los subsidios por cada kilómetro construido y a cada franquicia otorgada el no pago de impuestos por el material importado requerido en la construcción férrea”.⁵

Crear Ferrocarriles Nacionales de México (FNM), fue una estrategia gubernamental por la Regulación Pública para ordenar la operación; la profesora Luz Carregha, aporta que “...los contratos de concesión y la Ley de 1899 no ofrecían al Gobierno del Presidente Díaz los elementos para frenar la fusión de las empresas”⁶. El doctor Grunstein dice: “...se dieron subsidios a las empresas para el desarrollo ferroviario. El ejecutivo del Porfiriato tenía dos opciones: 1) fortalecer los mecanismos públicos y privados para regular (sic) y controlar la competencia en la estructura oligopólica⁷ descentralizada ó 2) promover y participar en la consolidación monopólica bajo control o regulación gubernamental”.⁸

⁴ Grunstein Dickter, Arturo, *Consolidados: José Yves Limantour y la formación de Ferrocarriles Nacionales de México*, Editado por El Consejo Nacional para la Cultura y las Artes” 310 páginas, 2012, p. 27-28

⁵ Ramos García, Martín, “El transporte urbano en el Distrito Federal. El caso de la compañía de Ferrocarriles del Distrito Federal 1877-1894”, *Memorias del Cuarto Encuentro de Investigadores del Ferrocarril*, Puebla, Museo de los Ferrocarriles Nacionales Mexicanos y CONACULTA, Realizado del 5 al 9 de noviembre de 1996, pp. 255 al 263.

⁶ Carregha Lamadrid, Luz, “Orígenes del Ferrocarril del Noreste: la Compañía del Ferrocarril Nacional Mexicano”, *Boletín Documental*, Editado por el Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias, Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos Nueva época, año IV, núm. 15, abril-junio, 2003, p. 6.

⁷ Oligopolio: las empresas pueden inferir el comportamiento de sus competidores. Esto es lo que se conoce como interacción estratégica en los modelos de oligopolio. Consultado el 3 de marzo de 2025. Disponible en: <http://www.encyclopediainanciera.com/mercados-financieros/estructura/oligopolio.htm>

⁸ Grunstein Dickter, Arturo, “El surgimiento de los FNM, 1900 – 1913 ¿Era inevitable la consolidación Monopólica?”, *Memorias del Tercer Encuentro de Investigadores del*

1.2. De 1900 a 1940. Periodo de creación de Ferrocarriles Nacionales de México en medio de una Revolución

La guerra tarifaria entre las concesionarias fue insostenible. En 1901, así lo expresa en su trabajo el doctor Grunstein:

En el tiempo que he tenido el honor de ser miembro de la Comisión de Tarifas, los negocios que se ha estudiado, así como las discusiones que han tenido lugar, me han persuadido de que el sistema de tarifas, si es que puede llamarse sistema al conjunto de prácticas que están usando los ferrocarriles en punto a tarifas, es enteramente irregular, contrario a la ley y a las concesiones, y nocivo a los intereses del comercio, la agricultura y la industria. La necesidad en que se ven las compañías de conceder cuotas particulares manifiesta en muchos casos, que sus tarifas generales no son adecuadas a las necesidades del tráfico. El único remedio en este caso no es que estén proponiendo, con el nombre de especiales, tarifas que implican graves infracciones a la ley, y falta de toda seguridad en lo que toca a los intereses del público...⁹

En 1907, con la creación de FNM, la Revolución Mexicana y la reinstauración de la infraestructura ferroviaria, inició de 1917 en adelante, el principal uso de las “Paraestatales”.¹⁰

Los investigadores Víctor Mata Temoltzin y Antonio Casanueva comentan que: “...el primer director de la Política Ferrocarrilera fue Vicente Riva Palacio, propuso tres opciones: 1) Que el Gobierno Federal se encargara de la construcción; 2) Que se otorgaran concesiones a los Gobiernos estatales; 3) Que se otorgaran concesiones a empresas particulares”.¹¹ De forma paralela, el gobierno nacionalizó el petróleo para moverlo por Ferrocarril.

Ferrocarril, Primera edición, Puebla, Museo de los Ferrocarriles Nacionales Mexicanos, Realizado del 23 al 26 de noviembre de 1994, p. 183.

⁹ Grunstein Dickter, Arturo, “Una experiencia...”, *op cit.*, pp. 181 al 210

Hace referencia a Dictamen de Emilio Velazco, Primer vocal de la Comisión Reguladora de Tarifas, 1901.

¹⁰ Consultado el 25 de marzo de 2026, Disponible en: [Memoria Política de México](#)

¹¹ Mata Temoltzin, Víctor y Casanueva Fernández, Antonio, *La economía Mexicana y los Ferrocarriles (1910 – 1920)*, México, Editado por Editorial las Ánimas, de Rodrigo Fernández Chedraui, 2014, p. 57.

1.3. De 1940 a 1970. Periodo de nacionalización de la industria y transporte

Los Ferrocarriles iniciaron la distribución de productos de las ‘Paraestatales’, hasta la década de 1950 cuando el autotransporte privado superó el movimiento de carga al ferroviario, dando mayor auge a esa infraestructura, separando los productos terrestres en ambos modos. FNM creó ‘Ferrovalle’ en las inmediaciones de la Ciudad de México para conjuntar en un misma localidad los patios de trabajo, intercambio y clasificación.

1.4. De 1996 a 2019. Periodo de cambio estructural de gobierno

Entraron las locomotoras de operadores privados, quienes tomaron el control de la operación ferroviaria, de acuerdo con la modificación al artículo 28 Constitucional, cuarto párrafo. Iniciando una etapa de concesiones, bajo contrato por 50 años de operación, dentro de los cuales se dieron los 30 iniciales de exclusividad de la ruta ganada en concurso público, para recuperación de inversión.

Inició un cambio comercial, con FNM los clientes para recibir el servicio ferroviario, tenían que ir a las oficinas de los Ferrocarriles; con la concesión se creó una estrategia comercial de servicio al cliente, en el cual se visitan por los concesionarios, para analizar cada tráfico y dar las mejores estrategias de construcción ferroviaria, rutas y optima operación.

1.5. 2019 en adelante. Periodo de renacionalización de dos Ferrocarriles a la administración pública

La presidencia creó la ‘asignación’, del FIT a la Marina y el Mayab al Ejército. Hay descarrilamientos y accidentes en la operación.

2. La Legislación

El papel jurídico, no implica nada más la legislación, sino el compromiso e inteligencia de obtener las más amplias visiones inclusivas, con el derecho e ingeniería comparadas, en desarrollo de las cadenas de suministro ya que la *Lex mercatoria*, es el Leviatán actual.¹² El efecto de una correcta legislación, es la utilidad de la inversión en infraestructura y competencia de las cadenas de suministro internacionales.

¹² Leviatán: monstruo del caos. Consultado el 23 de abril de 2026, Disponible en: [Leviatán: el monstruo marino de la Biblia y su origen cananeo - Red Historia](#)

El jurista Jiménez Sánchez, en la exposición de motivos de la Legislación de Transportes española, en su punto 2.3 Ferroviario. Transporte Nacional, describe que:

El Ferrocarril es un modo de transporte esencial en la sociedad española actual, seguro y con escasa incidencia sobre el medio ambiente y el consumo energético. Conviene, por ello, potenciarlo, favoreciendo su desarrollo y atribuyéndoles una misión de mayor entidad en la sociedad y en la actividad económica españolas. La decidida voluntad del Gobierno español de impulsar el Ferrocarril como transporte rápido, moderno y seguro, capaz de competir con otros modos de transporte y de convertirse en elemento vertebrador del país e instrumento para mejorar la calidad del país y en instrumento para mejorar la calidad de vida de los ciudadanos hace imprescindible una reforma de la actual legislación.¹³

2.1. 1837 a 1891. Periodo de desarrollo a través de Concesiones

El doctor Riguzzi dice que: "...uno de los principales obstáculos del ferrocarril fue la naturaleza regionalizada del gobierno mexicano, la debilidad del aparato estatal..."¹⁴, al estar en manos de diversos intereses extranjeros no existía una política unificada. El investigador Riguzzi dice:

...los factores jurídicos e institucionales representaron igualmente un obstáculo general para el progreso del proyecto ferroviario..., México no tuvo una legislación nacional y comercial, y siguió rigiéndose especialmente en lo económico y comercial, por un conjunto abigarrado y contradictorio de normas coloniales, derecho consuetudinario, y fragmentos de legislaciones estatales. La estructura legal era por tanto ambigua, frecuentemente diferenciada según los Estados Unidos, y su aplicación era regulada políticamente.¹⁵

¹³ Jiménez Sánchez, Guillermo J. (*Et al*), Legislación de Transportes, Ed. Ariel, 3ª. edición 2004, pp. 603-604

¹⁴ Riguzzi de Mori, Paolo, "Mercados Regiones y Capitales en los Ferrocarriles" en *FERROCARRILES Y OBRAS PÚBLICAS*, Editado por El Instituto Mora, El Colegio de Michoacán, El Colegio de México (COLMEX), El Instituto de Investigaciones Históricas – UNAM, 1999 pp. 40-41

¹⁵ Riguzzi de Mori, Paolo, "Los caminos del Atraso: Tecnología, Instituciones e Inversión en los Ferrocarriles Mexicanos", *Ferrocarriles y vida económica en México (1850 – 1950), del surgimiento tardía al decaimiento precoz*", El Colegio Mexiquense, AC, Ferrocarriles Nacionales de México, la Universidad Autónoma Metropolitana – Xochimilco, 1996, p. 38

En 1867 el presidente Juárez, decretó la primera legislación ferroviaria al revalidar las concesiones de 1857 Ferrocarril Interoceánico Veracruz–Acapulco, en 1861 el Mexicano Veracruz–México–Acapulco y ramal a Puebla; en 1866 declaró caduca la concesión del tratado McLane-Ocampo, que cedía el derecho de perpetuidad por el Istmo de un Océano a otro, a los Estados Unidos. Guillermo Guajardo aporta: “El decreto obligó a que los ferrocarriles dejaran hacer sus prácticas a los alumnos de Ingeniería.”¹⁶, fue reglamentada en 1883.

La doctora Reyes Pavón, generaliza el descontento nacional:

Hacia finales de la década de 1880, México contaba con cuatro caminos de hierro, que constituían la columna vertebral del sistema ferroviario: Ferrocarril Mexicano (Ciudad de México – Veracruz); el Ferrocarril Central Mexicano (Ciudad de México – Ciudad Juárez, que se prolongaba mediante una línea secundaria de Aguascalientes al puerto de Tampico, terminada en 1891), el Ferrocarril Nacional de México (Ciudad de México – Nuevo Laredo), y el Ferrocarril Interoceánico (Ciudad de México- Veracruz, vía Puebla). Se complementaban al Ferrocarril Internacional (Ciudad Porfirio-Durango) y el Ferrocarril Internacional (Ciudad Porfirio – Durango) y el Ferrocarril de Monterrey al Golfo (de Treviño en Coahuila, a Tampico), aunados a otras vías comunicaban prácticamente toda la República mexicana. La rivalidad entre estas empresas se intensificó a medida que crecía el sistema ferroviario, con estrategias como la reducción de tarifas y la aplicación de tarifas diferenciales según la distancia de carga. Esta pugna generó descontento entre los comerciantes, industriales, ganaderos y agricultores nacionales.¹⁷

2.2. 1891 a 1903. Periodo de guerra de tarifas entre concesionarios

En 1891 se creó la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas”.¹⁸ La doctora Reyes Pavón, dice que:

¹⁶ Guajardo Soto, Guillermo, *Trabajo y Tecnología, en los Ferrocarriles de México: una visión histórica, 1850-1950*, México, Editado por El Consejo para la Cultura y Las Artes, 2010 p. 31

¹⁷ Reyes Pavón, Leonor Eugenia, *Ferrocarril y Ciudad. La transformación urbana de Mérida a partir de la introducción de la infraestructura ferroviaria (1874-1920)*, México, Instituto Nacional de Estudios Históricos de las revoluciones de México, 2025, p. 190

¹⁸ Riguzzi de Mori, Paolo, “Los caminos del Atraso: Tecnología...”, *op. cit.*, p. 80

A principios del Siglo XX, Harriman¹⁹ había formado un gran imperio ferroviario en Estados Unidos. Con la finalidad de afianzar sus intereses y consolidar su sistema puso los ojos en México, que se volvía cada vez más importante para la circulación de mercancías. No sólo Harriman estaba interesado en obtener el control sobre las vías nacionales, también otros empresarios como George Gould²⁰, los financieros de Atchinson Topeka, Santa Fe Railway²¹ y el consorcio Moore-Reid²². Un nuevo jugador Henry Clay Pierce, líder de un grupo de empresarios y financieros en San Louis, adquirió suficientes acciones del Ferrocarril Central para controlar el Consejo de administración. Este grupo tenía algunos intereses en Ferrocarriles pero su negocio principal era el petróleo y con esa compra consolidaría el monopolio de abasto en México.²³

2.3. 1903 a 1917. Creación de Ferrocarriles Nacionales de México

La doctora Reyes Pavón, apunta que:

En 1901 Harriman obtuvo que el Southern Pacific de México ampliase sus dominios desde Nogales hasta la Ciudad de México, pasando por Mazatlán y Guadalajara, adquirió los Ferrocarriles de Cananea, Río Yaqui y Pacífico, y concesiones del estado de Sonora, consiguió una participación accionaria del Ferrocarril Nacional Mexicano, para hacerse con un lugar en el Consejo de Administración de la compañía, significó el inicio del proceso de apoderamiento de la empresa por parte del magnate; aunado a otras

¹⁹ Harriman, fue un ejecutivo financiero nacido en 1848, directivo de Union Pacific, conocido por la reorganización y consolidación de varios ferrocarriles norteamericanos, convirtiéndolos en generadores de utilidad financiera. Consultado el 26 de abril de 2024. Disponible en: [Edward H. Harriman \(Railroad\): Facts, Robber Baron, Biography](#)

²⁰ Henry Gloud, exitoso administrador ferroviario trasnacional, norteamericano. Consultado el 26 de abril de 2024. Disponible en: [George Jay Gould \(Railroads\): Financier, Estate, Biography](#)

²¹ Atchinson Topeka, Santa Fe Railway, uno de los Ferrocarriles más famosos en transporte, la revista Fortune, lo nombró el Ferrocarril número uno. Consultado el 26 de abril de 2024. Disponible en: [Santa Fe Railroad: Map, Logo, History, Rosters](#)

²² Moore-Reid, mejor conocido como CRI&P, fue un enlace ferroviario que vinculó Chicago con otros Ferricarriles de forma exitosa. Consultado el 26 de abril de 2024. Disponible en: [Chicago, Rock Island and Pacific Railway | The Encyclopedia of Oklahoma History and Culture](#)

²³ Reyes pavón, Leonor Eugenia, Ferrocarril y Ciudad. “La transformación urbana...”...op. cit., p. 195

acciones despertó la desconfianza de Limantour²⁴ y grupos que consideraban que el gobierno debía intervenir en el control sobre la infraestructura férrea.²⁵

La situación financiera del Ferrocarril Central empeoró, los subsidios del gobierno lo salvaron de la bancarrota. Se corría el riesgo de que los acreedores o los especuladores tomaran el poder, el gobierno vio como única opción consolidar a los grandes ferrocarriles y controlarlos por él mismo. Así se llevó la fusión del Ferrocarril Central y Nacional. El 6 de julio de 1907 se expidió el decreto de la Constitución de los Ferrocarriles Nacionales de México, se firmó el convenio definitivo con las empresas extranjeras con 10,600 Km de vía y el 28 de marzo se creó la escritura, además poseía el Ferrocarril Texas Mexican (Corpus Christi a Laredo). El gobierno tenía el 50% de las acciones y no se lesionó el capital extranjero pues absorbió sus pasivos; la construcción volvió a subsidiarse.²⁶

2.4. 1917 a 1983. El Ferrocarril como empresa Paraestatal

En la Revolución, el país se endeudó en el tratado Huerta-Lamont, quedó el manos de extranjeros a FNM, en 1937 Lázaro Cárdenas nacionalizó los Ferrocarriles nuevamente.²⁷

El maestro Gorostiza comenta que:

El acuerdo con la Ley de Vías Generales de Comunicación del 19 de febrero de 1940, la concesión de vías férreas a particulares era totalmente factible. También conviene precisar que, para esas fechas, todas las empresas ferroviarias estaban de hecho en manos del Estado. Ferrocarriles Nacionales era un organismo público descentralizado, de acuerdo con su Ley Orgánica de 1948 y las demás compañías eran empresas de participación estatal mayoritaria.²⁸

²⁴ Limantour Marquet, José Yves, Ministro de Hacienda del 8 de mayo de 1893 al 25 de mayo de 1911. Consultado el 26 de febrero de 2026, Disponible en: [Limantour Marquet, José Yves \(1854-1935\) – Guía de Memorias de Hacienda de México \(1822-1910\)](#)

²⁵ Reyes Pavón, Leonor Eugenia, *Ferrocarril y...*, op. cit. P. 195

²⁶ Paredes Camacho, Jaime de Jesús, “El Servicio público Ferroviario de carga en México. Una valoración interdisciplinaria desde el Derecho Administrativo a 20 años de ser actividad prioritaria del desarrollo de la Administración Pública Federal”. Tesis de doctorado, UNAM. 2018, p. 33

²⁷ [23 de junio. Se promulga el decreto que nacionaliza los ferrocarriles. - Museo Legislativo](#)

²⁸ Gorostiza Pérez, Francisco, *Los Ferrocarriles...op. cit.*, p. 594

2.5. 1983 a 1995. Periodo de renovación del Ferrocarril y avistamiento de cambios administrativos

El Presidente De la Madrid, generó la apertura comercial a México, al incluirlo al GATT (antecedente de la OMC), dejando atrás el proteccionismo gubernamental a la industria nacional (Paraestatales) desde 1940. En 1983 declaró al Ferrocarril como industria nacional estratégica bajo la gestión y operación de la Administración Pública.

Para 1992, el gobierno firmó el Convenio de Concertación de Acciones para la Modernización del Sistema Ferroviario Mexicano.²⁹

El Artículo 28 Constitucional, párrafo cuarto, fue modificado en 1995 por el Presidente Ernesto Zedillo, pasando Las Telecomunicaciones y Ferrocarriles de ser un actividad estratégica a prioritaria, esto permitió la inversión a la industria privada nacional y extranjera.

Elementos de la concesión administrativa por colaboración (I)

El doctor Acosta coparte que “...es un principio aplicable a las concesiones de explotación del Estado; es un acto administrativo, mediante la cual, la autoridad administrativa, recupera los bienes que había concedido previamente, por causas de utilidad pública. En su opinión el rescate es una forma de revocación administrativa.”³⁰

El doctor Diez dice que el gobierno : “...es el órgano competente para otorgar las concesiones de servicios públicos, órgano que también habrá de intervenir en cuanto a la prórroga y a las modificaciones a operarse en la concesión”.³¹

Estos tres sexenios, disminuyeron la acción del Estado en el Ferrocarril, fomentando la inversión privada, su actualización y gestión.

²⁹ firmado por las Secretarías de Comunicaciones y Transportes, de Comercio y Fomento Industrial, de Hacienda y Crédito Público, los Ferrocarriles de México, la Confederación Nacional de Cámaras Industriales, la Asociación Nacional de Importadores y exportadores de la República Mexicana y (sic) el Concejo Nacional de Comercio Exterior

³⁰ Acosta Romero, Miguel, *Teoría General de Derecho Administrativo*. Séptima Edición, México, Editorial Porrúa, 1986, p. 596

³¹ Diez, Manuel María, *Manual de Derecho Administrativo*, Argentina, Ed. Plus Ultra, 1979, p. 48

2.6. 1995 a 2016 Periodo de regreso a las Concesiones para renovar el Ferrocarril

La concesión generó tres elementos subjetivos: autoridad concedente, concesionario y usuario, viven en una simbiosis sistémica. La legislación, son las reglas del gobierno para dirigir su convivencia, para que la “herramienta de la infraestructura ferroviaria”, sea útil y proteja los derechos fundamentales de los usuarios. Son: acuerdos de Estado (firmados por los Secretarios), Constitución, Ley y Reglamento del Servicio Ferroviario, NOM, normatividad trasnacional: AAR³² y AREMA³³ (para el intercambio de unidades de carga en Norteamérica).

La responsabilidad del servicio público la lleva el gobierno en turno, es su deber generar, revisar y actualizar la legislación ser inclusiva. La gestión legislativa no es de los ccesionarios, los usuarios deben solicitar a la autoridad concedente, el buen servicio ferroviario y es necesaria la retroalimentación de cómo se opera. Los elementos subjetivos deben planear de forma conjunta un prospectiva de utilidad de la infraestructura.

Con la concesión, la inversión privada, incrementó este patrimonio, para beneficio del transporte de carga. La vía de FNM promediaba una capacidad de 80 libras, actualmente es de 115 y en algunos tramos 134.

2.7. 2016 Se crea la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario

El 18 de agosto de 2016, se creó la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario (ARTF) para temas ferroviarios, como órgano desconcentrado de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT):

...tendrá por objeto regular, promover, vigilar y verificar la construcción, operación, explotación, conservación, mantenimiento de la infraestructura ferroviaria y la prestación del servicio público de transporte ferroviario y de sus servicios auxiliares, garantizar la interconexión en las vías férreas cuando sean vías generales de

³² Asociación Americana de Carros de Ferrocarril. Consultado el 1o de abril de 2026. Disponible en: [The Association of American Railroads \(AAR\)](https://www.aar.org/)

³³ Asociación Americana de vía. Consultado el 1o. De abril de 2026. Disponible en: [MRE](https://www.mre.org/)

comunicación, fomentar la interrelación de las terminales ferroviarias con la operación multimodal, así como imponer sanciones.³⁴

En enero de 2026 la ARTF pasó a ser empresa descentralizada, con nombre: Agencia de Trenes y Transporte Público Integrado (ATTRAPI).³⁵

2.8. 2019 a 2025 Periodo de gestión de la operación por parte de Concesionarios y Asignatarios (gubernamental)

La presidencia de 2018 a 2024, decidió un par de cambios ferroviarios:

- a. En 2019 el Ferrocarril Chiapas Mayab, que estuvo operando en el gobierno, por Ferrocarriles Nacionales de México en Liquidación, fue “asignado” el FIT a La Marina y el Mayab al Ejército
- b. En mismo año, caduca un tramo de la concesión de Ferrosur en el Estado de Veracruz: Coatzacoalcos -Medias Aguas, para asignarlo al FIT, asimismo amplía la exclusividad de ruta de 30 a 50 años.

3. Gestión

La gestión del servicio público requiere las asíntotas de la legislación, para su óptimo desempeño y garantía de uso. Debe generarlas el gobierno.

En 2018, la OCDE dio las siguientes recomendaciones para México:

[...] México debería de sustentar la eficiencia y los logros en eficiencia administrativa relacionados con las transferencia y recopilación de evidencia y conocimiento especializado derivado de una mayor cooperación en materia regulatoria transfronteriza, garantizar la competencia y la seguridad de los productos para los consumidores mexicanos, así como proteger el medio ambiente y la seguridad y salud humanas entre otros.

[...] Ofrecer oportunidades para el diálogo con las partes interesadas [...] Las partes interesadas son quienes comprenden mejor las barreras regulatorias y divergentes que generan costos o conflictos a sus actividades o dificultan su crecimiento.³⁶

De acuerdo con el doctor Fernández Ruíz hay tres formas de gestión, “...la administración directa, el contrato de obra pública y la concesión de

³⁴ SECRETARÍA DE GOBERNACIÓN, Peña, Enrique, *Decreto*, México, 2016, Consultado el 23 de febrero de 2026. Disponible en: http://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5448476&fecha=18/08/2016

³⁵ Consultado el 23 de abril de 2026. Disponible en: [DOF - Diario Oficial de la Federación](#)

³⁶ OECD, Estudio de cooperación regulatoria internacional de México, OECD Publishing, París. 2018, pp. 25-26

la obra pública”³⁷. Es una forma temporal de ejecutar a través de un tercero -experto técnico-, el servicio en nombre de ésta.

La eficiente legislación ofrece la máxima utilidad, única forma de valorar la ejecución histórica de su gestión.

El doctor Menéndez García, muestra como está liberalización en España, regula el modelo de gestión de las infraestructuras ferroviarias por medio de ADIF.³⁸

3.1. De 1837 a 1917. Periodo de Concesiones extranjeras y algunas nacionales

El profesor Farah Guevara dice: “...La Administración Pública Federal continúa siendo rector de estas actividades sobre las cuales está facultado para otorgar concesiones o permisos a particulares para su manejo y administración, protegiendo siempre la seguridad y soberanía de la nación, estableciendo el dominio de estas vías de comunicación de acuerdo con las leyes de la materia”.³⁹

En 1880 se da la primer Ley Ferroviaria General que definía los términos en que se debían otorgar las concesiones Ferroviarias. Sus elementos principales de acuerdo con el Ingeniero Francisco Gorostiza:

Una vigencia de 99 años, posteriormente pasaría a la Nación. Revisión periódica de las tarifas; la carga gubernamental y tropas contarían con tarifa reducida. El transporte postal sería gratuito en terrenos nacionales, habría una obligación de la Administración Pública financiando a las empresas a través de un subsidio por kilómetro construido mediante certificados del gobierno, sin intereses, amortizables con cierta proporción de los derechos aduanales. Se daría libertad de importación de materiales y equipos, así como su exención de impuestos.⁴⁰

³⁷ Fernández Ruiz, Jorge, *Derecho Administrativo y Administración Pública*, 6ª. Ed., México, Ed. Porrúa, 2014, p. 72

³⁸ ADIF, se refiere a la entidad pública empresarial adscrita al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. Consultado el 20 de enero de 2026, Disponible en: [Información institucional - Adif](#)

³⁹ Farah Guevara, Mauricio, *Reformas al Artículo 28 Constitucional*, Anuario Jurídico Nueva Serie, 1995, pp. 61 – 64

⁴⁰ Gorostiza Pérez, Francisco*, *Los Ferrocarriles en la revolución mexicana*, México, Siglo XXI Editores, 2010, p. 20.

Mismo Gorostiza dice: "...Realizado el tramo México - Veracruz, varios grupos de inversión se interesaron en la infraestructura ferroviaria, pero la problemática en la legislación, inversión financiera y la incertidumbre política hacían que los acercamientos fueran cautelosos."⁴¹ La doctora Sandra Kuntz comparte que: "...en el Porfiriato no se favoreció a las distancias largas para movimiento de mercancías al exterior y no se dejó a empresas de productos nacionales a la deriva. La distancia jugó un papel discriminatorio"⁴².

La investigadora Isabel Bonilla comenta que: "...el gobierno dio más de 415 concesiones a 1925, con lo cual se creó la red Ferroviaria en México"⁴³.

Cada Concesión, tuvo diversas condiciones, algunas ventajosas para el concesionario y otras limitadas. La regulación se movió con la política inversionista político-militar.

La gestión creó infraestructura ferroviaria para el desarrollo.

3.2. De 1917 a 1996. Periodo de gestión gubernamental

La infraestructura dañada en la Revolución Mexicana (1910 a 1921), se destruyó un 34% de material rodante y 9% de vías.⁴⁴ Posteriormente los subsecuentes gobiernos desarrollaron un proteccionismo a la industria nacional, moviendo productos, que generaban las empresas Paraestatales, a través de FNM. Para el doctor Guajardo Soto:

⁴¹ Idem, p. 18.

⁴² KUNTZ FICKER, Sandra, "Las tarifas de Carga en el Ferrocarril Central Mexicano", en *Memorias del Tercer Encuentro de Investigadores del Ferrocarril*, Puebla, México, Museo de los Ferrocarriles Nacionales Mexicanos, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Ferrocarriles Nacionales de México, 23 al 26 de noviembre de 1994, p.164

⁴³ Bonilla Galindo, Isabel, "Las principales concesiones ferroviarias" en *Revista Mirada Ferroviaria* Puebla, México, Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias (CEDIF), Boletín documental, Núm. 11, mayo – agosto, 2010, pp. 44-51 Consultado el 3 de diciembre de 2014. Disponible en: http://museoferrocarrilesmexicanos.gob.mx/sites/default/files/adjuntos/mirada_ferroviaria_12_digital.pdf

⁴⁴ Mata Temotzín, Víctor, "El impacto del deterioro Ferrocarrilero en la economía mexicana durante la Revolución", en *Memorias del IV Encuentro de Investigadores del Ferrocarril*, Sergio Ortiz Hernan Coordinador, Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, 1996, p. 308

En México la solución a los problemas de productividad mediante la vinculación con actividades tecno-científicas fue notablemente tardía y las aptitudes de negocios en el sector público, desconocidas. En una economía que desde la década de 1950 ampliaba su mercado interno, necesitaba extraer petróleo a mayores profundidades y expandir su capacidad de transporte, pero el país no tenía la capacidad de hacerlo. Para enfrentar esos desafíos, en 1952 se creó la Constructora Nacional de Carros de Ferrocarril (CNCF)..., con el fin de atender las necesidades de Ferrocarriles nacionales de México (FNM)... en 1948, el Banco de México había hecho una propuesta inicial para establecer una fábrica de furgones, con la consultora estadounidense Ford, Bacon & Davis, ingenieros de FNM expertos de Banco de México y United Engineering para establecer la producción local de acuerdo con las reglas de la AAR.

La Constructora Nacional de Carros de Ferrocarril, exportó 75% de carros a Estados Unidos, 24% a Colombia y 1% a Panamá entre 1961 y 1983, para un total de 5,033 unidades.⁴⁵

En 1940 y 1973 se da la primer y segunda administraciones obreras.

La terminal del Valle de México se creó en 1956⁴⁶, par conjuntar las operaciones de tres patios que había alrededor de la Ciudad de México, así como un patio de clasificación.

Comenta en su investigación Eusebio Cabrera: “La evolución en 23 años, es decir de 1993 VS 1970 se incrementó: en vía principal fue de 2,032 Km, el número de Locomotoras se incrementó fue 431, la Potencia promedio por locomotora fue mayor en 881 HP y en carga incrementó 9 millones de toneladas”⁴⁷. 23 años sólo para mantener, ya no para invertir. Para Paredes:

⁴⁵ Guajardo Soto, Guillermo. “Aprendizajes de innovación y negocios en el petróleo y los Ferrocarriles de México, 1952-1992”, en *Innovación y empresa, Estudios históricos de México, España y América Latina*, Guillermo Guajardo Soto (Coordinador), Universidad Nacional Autónoma de México, centro de Investigaciones Interdisciplinarias en Ciencias y Humanidades, Fundación Gas Natural, 2008, pp. 212-213

⁴⁶ Terminal Ferroviaria del Valle de México. Consultado el 4 de abril de 2026, Disponible en: [Ferrovalle | Nuevo Sitio de Ferrovalle](#)

⁴⁷ Cabrera Rodríguez, Eusebio, “Análisis Estadístico de Ferrocarriles Nacionales de México 1970 – 1993 (vía, máquinas, carga general y pasajeros)” en *Memorias del Cuarto Encuentro de Investigadores del Ferrocarril*, Puebla, México, Museo de los Ferrocarriles Nacionales Mexicanos, CONACULTA, 5 al 9 de noviembre de 1996, pp. 144 al 153.

Los últimos veinticinco años antes del concesionamiento ferroviario, el sector mostró su necesidad de inversión en equipos e infraestructura, tecnología y recurso humano, aunado al incremento en trabajadores sindicalizados, sin dejar de ser importante en las cadenas de suministro, lo describe el investigador Víctor Mata: “los Ferrocarriles también configuraron el mercado comercial interno, promovieron regiones y actividades productivas, consolidando mercados mayores, es decir que no solo fomentaron las exportaciones sino que consolidaron y desarrollaron el mercado interno”⁴⁸. Al deteriorarse los Ferrocarriles lo haría la economía Nacional, por ello era imprescindible fomentar el mercado y potenciar sus beneficios. Mismo investigador comenta que: Entre 1970 y 1989, el número de empleados de Ferrocarriles Nacionales de México se elevó de 73 mil a 83 mil..., más 12 mil eventuales: en 1991 ante la imposibilidad de continuar subsidiando a los FNM el gobierno federal decide instrumentar un programa de cambio estructural,..., se estimuló el retiro voluntario por indemnización o jubilación. Entre 1991 y 1996 la planta de personal se redujo de 83 mil trabajadores a sólo 44 mil. En ese mismo lapso, los jubilados se elevaron de 42 mil a 52 mil (...) En 1993 se modificó el CCT, se incluyó la posibilidad de contratar trabajos a terceros y destinar inmuebles propiedad de FNM, no necesarios para la operación.⁴⁹

De acuerdo con el maestro Francisco Gorostiza: “El exceso de personal era el área más crítica”.⁵⁰

Elementos de la concesión administrativa por colaboración (II)

La Ley General de Bienes Nacionales, aporta los Artículos 16 y 18:

ARTÍCULO 16.- Las concesiones, permisos y autorizaciones sobre bienes sujetos al régimen de dominio público de la Federación no crean derechos reales; otorgan simplemente frente a la administración y sin perjuicio de terceros, el derecho a realizar los usos, aprovechamientos o explotaciones, de acuerdo con las reglas y

⁴⁸ Mata Temoltzín, Víctor, “El impacto del deterioro Ferrocarrilero en la economía mexicana durante la Revolución”, *Memorias del Cuarto Encuentro de Investigadores del Ferrocarril*, Puebla, México, Museo de los Ferrocarriles Nacionales Mexicanos, CONACULTA, celebrado del 5 al 9 de noviembre de 1996, pp. 306-309.

⁴⁹ Paredes Camacho, Jaime de Jesús, “El Servicio público Ferroviario... op. cit, p.

⁵⁰ Gorostiza Pérez, Francisco, *Renacimiento de los ferrocarriles mexicanos de carga*, México, Editado por la Asociación mexicana de los Ferrocarriles, 2011, p. 25

condiciones que establezcan las leyes y el título de la concesión, el permiso o la autorización correspondiente.

ARTÍCULO 18.- La revocación y la caducidad de las concesiones sobre bienes sujetos al régimen de dominio público de la Federación, cuando proceda conforme a la ley, se dictarán por las dependencias u organismos descentralizados que las hubieren otorgado, previa audiencia que se conceda a los interesados para que rindan pruebas y aleguen lo que a su derecho convenga.

En el caso de que la declaratoria quede firme, los bienes materia de la concesión, sus mejoras y accesiones pasarán de pleno derecho al control y administración del concedente, sin pago de indemnización alguna al concesionario.⁵¹

Servicio público impropio:

Es un servicio público impropio o virtual sometido a una normatividad de derecho público que para debe tener una autorización, licencia o permiso. Esto lo hace el Estado para satisfacer a través del procedimiento legal un servicio público; conjuntando los intereses del prestador del servicio, la colectividad o usuarios y la administración pública federal.⁵²

En el servicio público impropio el Estado sólo lo reglamenta, tal es el caso de los ferrocarriles después de la concesión de 1996. No puede realizarla un particular sin estar atribuida por la Administración Pública Federal mediante un acto administrativo, por lo tanto es un servicio público virtual.⁵³ Para Marcel Waline⁵⁴, “...los diversos caracteres esenciales del servicio público, garantizan la satisfacción colectiva, cuando la iniciativa privada no es suficiente para asegurarla”. Las características son:

- *Generalidad: Satisfacer la necesidad general*
- *Uniformidad: Igualdad a los usuarios*
- *Regularidad: El servicio debe ofrecerse de forma regulada con forme a la Ley y reglamento*

⁵¹ Artículo 16 y 18 Ley General de Bienes Nacionales, consultado el 17 de marzo de 2026. Disponible en: [Ley General de Bienes Nacionales](#)

⁵² *Ibidem*, p. 68

⁵³ Paredes Camacho, Jaime de Jesús, “El Servicio público Ferroviario... op. cit, p. 121

⁵⁴ *Ibidem*, p. 64

- *Continuidad: Se refiere a mantenerse en la atención de la satisfacción a las necesidades públicas bajo la normativa que lo reguladora.*
- *Obligatoriedad: El Estado debe responder a la necesidad común.*
- *Permanencia: Mientras existe la necesidad a satisfacer se mantiene el servicio público*
- *Gratuidad: El servicio público atiende la necesidad de todos por lo que la continuidad depende de la función que emana y el fin que persigue*⁵⁵

En septiembre de 1990 bajo autorización de la Comisión Intersecretarial de Gasto Financiero, se creó el “Procedimiento para la enajenación a título oneroso, en favor de los sectores social y privado de los títulos representativos del capital social que en el mismo tenga el gobierno Federal o alguna Entidad Paraestatal tratándose de empresas de participación Estatal Mayoritaria”.⁵⁶

En los libros blancos de la Concesión de 1996 en su secciones *Ferrocarril Chihuahua al Pacífico SA de CV (FCP)*, *Ferrocarril del Noreste SA de CV (FNE)*, *Ferrocarril Pacífico Norte SA de CV (FPN)*, *Ferrocarril del Sureste SA de CV (FSE)*, se planteó: “...promover un crecimiento económico vigoroso, sostenido y sustentable, en beneficio de los Mexicanos”, “...requisito fundamental contar con una infraestructura adecuada, moderna y suficiente, para la productividad y la competitividad de la economía, la integración de los mercados y el desarrollo regional”⁵⁷. Mismo argumento contiene la carta del doctor Aarón Dickter Poltolarek.⁵⁸

⁵⁵ *Ibidem*, pp. 115 al 133

⁵⁶ Libros Blancos de la Concesión de los Ferrocarriles Nacionales de México en 1996, *Procedimientos para los procesos de enajenación de acciones y unidades económicas con fines productivos*, SECOFI, 1996, p. 4

⁵⁷ Comisión Intersecretarial de Desincorporación, Libros blancos de la Concesión, *Resumen Ejecutivo del Proceso de Reestructuración del Sistema Ferroviario Mexicano*, en su sección *Ferrocarril del Noreste SA de CV (FNE)*, 1996, p. 1

⁵⁸ Subsecretaría de Transporte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a la Comisión de Programación, Presupuesto y Cuenta Pública de la Cámara de Diputados. Aarón Dickter Poltolarek Subsecretario de Transporte y Presidente del Comité de Reestructuración del Sistema Ferroviario Mexicano, del oficio 4,155 de la Subsecretaría de Transporte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, del 28 de febrero de 1997, pág. 1 al 3

de la Subsecretaría de Transporte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a la Comisión de Programación, Presupuesto y Cuenta Pública de la Cámara de Diputados. En segundo párrafo: "...el desarrollo del citado proceso de apertura a la inversión en el sistema ferroviario mexicano tiene como principios fundamentales:..." "...- Conformar un sistema ferroviario más seguro, competitivo, moderno y eficiente, que coadyuve al intercambio de mercancías y al impulso del comercio exterior de nuestro país y, en general, a comunicar de mejor manera a los mexicanos".⁵⁹

Para el año 2000, , Sacristán Roy describió los objetivos:

- Modernizar el transporte Ferroviario como eje del sistema de transporte articulado
- Lograr un servicio seguro, competitivo y eficiente
- Conservar la propiedad del derecho de vía y de la infraestructura por el Administración Pública Federal Mexicano
- Respetar íntegramente los derechos laborales
- Preservar el patrimonio histórico y cultural de los Ferrocarriles
- Realizar un proceso de transferencia de los ferrocarriles ágil y transparente
- Concesión a 50 años prorrogable por 50 más
- Entrega de los ferrocarriles sin pasivo ambiental ni laboral
- Necesidad de contar con un socio operador Ferroviario con experiencia
- Obligación de presentar un plan de inversiones para la modernización
- Inversión extranjera hasta el 49%, ampliable mediante autorización del gobierno
- El concesionario de carga está obligado a dar servicio a pasajeros⁶⁰

⁵⁹ *Ibidem*, p. 4

⁶⁰ Sacristán Roy, Emilio (+) "Resultados de la Reestructuración Ferroviaria en México" en *Memorias del Quinto Encuentro Nacional de Investigadores del Ferrocarril*, Puebla, México, Museo de los Ferrocarriles Nacionales Mexicanos, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Consejo Nacional Para la Cultura y las Artes, Ferrocarril Terminal Valle de México, Ferrocarril del Sureste, Ferrocarril Mexicano y Transportación Ferroviaria Mexicana, 7 al 9 de noviembre de 2000, p. 107

*El autor fue Licenciado con maestría en las áreas económicas por las Universidades de Harvard y Columbia, trabajó en Ferrocarriles Nacionales de México y fue el primer Presidente de la Asociación Mexicana de Ferrocarriles, así como profesor de la UNAM en la Facultad de Economía, 2000

3.3. De 1996 a 2019. Período de concesiones

Los argumentos de Concesión por parte de la Administración Pública Federal fueron descritos en 1996 en el Resumen Ejecutivo del Proceso de Reestructuración del Sistema Ferroviario Mexicano como sigue:

El Plan Nacional de Desarrollo 1995-2000 requiere promover el crecimiento económico vigoroso, sostenido y sustentable en beneficio de los Mexicanos...”, “...requisito fundamental es contar con una infraestructura adecuada, moderna y suficiente, para la productividad de la economía, la integración de mercados y el desarrollo regional. Las comunicaciones ferroviarias en México tienen gran potencial de desarrollo, su aprovechamiento requiere esquemas de participación social y privada, que destinen importantes inversiones. De mantenerse la tendencia actual en el sector Ferroviario, el deterioro en la calidad de los servicios y la baja en demanda, se traduciría en el mediano y largo plazos, en la pérdida de viabilidad del transporte Ferroviario. Promover el desarrollo de la infraestructura ferroviaria. Conformar un Sistema Ferroviario más seguro, competitivo, moderno y eficiente, que coadyuve al intercambio de mercancías y al impulso del comercio exterior de nuestro país y, en general, a comunicar de mejor manera a los mexicanos. Fortalecer al Estado en el cumplimiento de su función de rectoría y autoridad, para asegurar que la prestación del Servicio Ferroviario se realice en condiciones que beneficien a la sociedad, preservando la soberanía nacional. Fomentar la inversión privada y social. Garantizar en términos de la Ley, los Derechos de los trabajadores. Asegurar a la Administración Pública Federal las mejores condiciones,...como resultado de un proceso transparente y con reglas claras.⁶¹

El ingeniero Gorostiza dice: “...de 1996 a 2010 la carga ferroviaria paso de 56 millones de toneladas a 100; a 2016 eran 122”.⁶²

Elementos de la concesión administrativa por colaboración (III)

Los elementos subjetivos integran la concesión 1) La autoridad concedente, que puede ser la Administración pública Federal o local; 2) El concesionario –que es la persona física o moral titular de la concesión- y 3) El usuario –que en el caso del servicio público es quien lo recibe-.

⁶¹ Comisión Intersecretarial de Desincorporación, “Libros Blancos de la Concesión Ferroviaria”, *Acuerdo Presidencial del 7 de abril de 1995*, la, La Secretaría de Hacienda y Crédito Público (departamento de presupuesto y gastos), Ley Orgánica de la Administración Pública, la Ley Federal de las Entidades Paraestatales y su reglamento, 1995, pp. 1 al 14

⁶² Gorostiza Pérez, Francisco, *Renacimiento...*, *op. cit.*, p. 54

*Comenta el profesor Martínez Morales: “los elementos subjetivos son personales pues nombran los elementos de la concesión y los describe en el ámbito de actividades privadas para referirse a empresas”.*⁶³

El profesor Roberto Dromi hace la siguiente identificación:

*...entre el marco clásico de la relación bipartita en la noción del concepto clásica propio y la nueva evolución en una relación tripartita de servicios públicos (empresa concesionaria-ente regulador/Estado concedente-consumidor o usuario), haciendo la salvedad que para el tercero (usuario) carece de relevancia el cambio del sujeto prestador del servicio público, habida cuenta que su ‘status garantizado’ debe permanecer, en lo sustancial, una situación no inferior a la que se hallaba originalmente, garantizada por el derecho público en general y el derecho administrativo....*⁶⁴

*El investigador Rafael Badell: “...En las concesiones administrativas de Servicio público la Administración puede delegar en el empresario facultades de policía, sin que ello perjudique los derechos de inspección y vigilancia que siempre tiene la administración en resguardado, precisamente, de la calidad y eficiencia con que se presta el servicio”.*⁶⁵

La gestión en este periodo generó que la inversión privada incrementara la infraestructura ferroviaria, modernizara la operación administrativa y operativa, con una visión de servicio y atención al cliente, así como la eliminación en nómina, de los trabajadores jubilados y pensionados, además de contar con sistemas de información, computación e Internet, que ayudaron a su eficiencia. La problemática principal fueron los usuarios, como se verá en la siguiente sección.

Cualquier efecto nocivo de la simbiosis entre los tres actores subjetivos deviene de la falla de la gestión legislativa del este periodo por parte de la autoridad concedente.

⁶³ *Ibidem*, pp. 279 al 280

⁶⁴ Dromi Casas, Roberto José, DROMI CASAS, Roberto José, *Derecho Administrativo*, Tomo I, Madrid, 13ª. Edición, 2015, p.785

⁶⁵ Badell Madrid, Rafael, *La concesión Administrativa*, Madrid, España, Ed. Jurídica Aguilar, 1980, p. 233. Consultado el 18 de junio de 2016. Disponible en:

http://aciempol.msinfo.info/bases/biblo/texto/boletin/2000/BolACPS_2000_67_137_219-404.pdf

3.4. De 2019 a 2025 Periodo de gestión mixta: industria privada y gobierno

La ARTF hoy ATTRAPI, como autoridad concedente, no ha valorado desde la utilidad, al servicio público ferroviario concesionado o asignado, ni ha vinculado a los operadores ferroviarios (concesionarios y asignatarios) con los usuarios, faltando también la transparencia de la utilidad de la concesión. Así lo describe Riguzzi de Mori “...Una cuestión no secundaria que ha recibido poca atención es el de la concesión, el instrumento jurídico con el cual se autorizaba a una empresa o a un particular a construir un ferrocarril, a través de un contrato con el Ejecutivo y la aprobación del Congreso”.⁶⁶

Sobre los derechos del concesionario Martínez Morales comenta:

Disponer de la cosa concesionada, dentro de los límites que le señalen la ley y el título de la concesión. Podrá realizar los cambios y armar las instalaciones que se requieran para lograr el objetivo de la propia concesión y recibir los beneficios económicos generados por las tareas realizadas; además tendrá la posibilidad de oponerse al otorgamiento de nuevas concesiones que interfieran en el ámbito de operaciones.

Los derechos otorgados son de carácter personalísimo; sólo pueden ser transferidos mediante el consentimiento de la autoridad, lo que, en opinión de algunos tratadistas, implica un nuevo acto administrativo de concesión.⁶⁷

La “asignación” del FIT y Tren del Mayab (Maya), fueron oportunidades de aprendizaje al gestionar la operación, dar beneficios a los usuarios y al medio ambiente. Resalta la seguridad de su gestión.

4. Usuarios

La utilidad evaluada es la única razón del sistema ferroviario.

4.1. De 1837 a 1917. Usuarios de la industria nacional privada

El investigador Lamas Lizárraga⁶⁸, da productos movidos del Ferrocarril Sud Pacífico, en 1905 concesionado a la Southern Pacific, de

⁶⁶ Riguzzi de Mori, Paolo, “Los caminos del Atraso...”, *op. cit.*, p. 75

⁶⁷ MARTÍNEZ MORALES, Isidro Rafael, *Derecho Administrativo 2º. Curso*, 5ª. Edición, Ed. Oxford University Pres, Colección Textos Jurídicos, 2015, p. 282

⁶⁸ Lamas, Lizárraga, Mario Alberto, “El Ferrocarril Sud-Pacífico, 1905 – 1917”, en Tercer encuentro de investigadores del Ferrocarril, Museo Nacional de los Ferrocarriles

Guaymas a Guadalajara, un promedio de 120 carros al mes⁶⁹, cuando en 2024 se movieron en todo el sistema, de acuerdo con la ARTF 139,000 carros/mes (133 millones de toneladas⁷⁰, en 12 meses y 80 T promedio).

Elementos de la concesión administrativa por colaboración (IV)

El Servicio Ferroviario como sistema, está llamado a ser un círculo virtuoso, donde sus efectos influyan de forma positiva a éstos y su entorno. Su interacción tiene características que pueden analizarse desde dicha teoría de sistemas, como lo describe el investigador Iplícjian Thierry:

1. *Todos los sistemas tienden al equilibrio, cualquiera que este sea*
2. *Al interior de todo sistema, la posición de los elementos que lo componen, está determinado por las relaciones que se establecen entre éstos*
3. *Todo sistema posee un nivel de elasticidad determinado, superado el mismo, la modificación de las partes lo modifica todo.*⁷¹

La industria minera y el comercio internacional, iniciaron el uso ferroviario. Recordemos que el Ferrocarril no compitió con autotransporte.

Mexicanos, Ferrocarriles Nacionales de México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 1996, p. 99

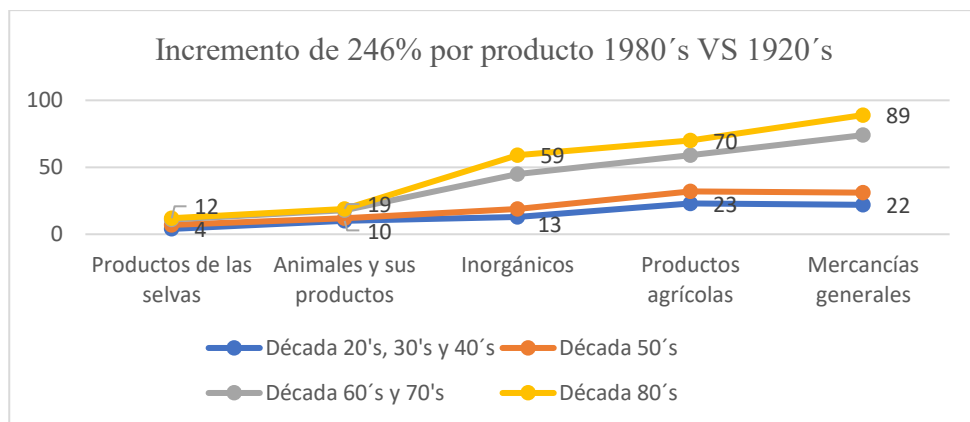
⁶⁹ 20 mil toneladas de azúcar (a 80 T/Tolva, 21 carros/mes), Heno (estimado de 31 carros/mes), Vinos y licores (estimado de 30 carros /mes), frutas y vegetales (estimado de 10 carros /mes), Maquinaria y elementos de fundición (estimado de 7 carros /mes), Maíz (estimado de 4 carros/mes), Harina (estimado de 4 carros /mes), Piedra mineral (estimado de 4 carros/mes), Metales en barras y lingotes (estimado de 4 carros/mes), algodón (estimado de 4 carros/mes), Trigo (estimado de 1 carros/mes).

⁷⁰ [Anuario Estadístico Ferroviario 2024 | Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario | Gobierno | gob.mx](#)

⁷¹ Iplícjian Thierry, Jean Eric, *Hacia la Construcción del otro*, Amnistía Internacional, Sección Argentina, 1977. Consultado el 15 de agosto de 2015. Disponible en: <http://www.Derechos.org/koaga/viii/1/iplícjian.html#b>

4.2. De 1917 a 1996 Usuarios principales empresas Paraestatales (Gobierno), poca industria privada

Con FNM (1907) y terminada la Revolución (1921), el Ferrocarril, movilizó productos industriales, ganado y agro, incrementando su uso en 250% de 1920 y 1980, ver gráfica siguiente^{72,73,74,75}.



Elaboración propia

Para Ortega: “...De 81 mil 248 puestos que había en 1982”, “para 1998, el personal ocupado en FNM, fue 7,092”⁷⁶, disminución de 91%.

⁷² Secretaría de Comercio y Obras Públicas. Dirección de Ferrocarriles. Departamento de inspección administrativa. *Estadística de Ferrocarriles de Jurisdicción Federal, 1917 a 1918*, Talleres gráficos de la nación, 1923, pp. 157-192

⁷³ Secretaría de Comercio y Obras Públicas. *Estadística de Ferrocarriles. Tarifas y Puertos Internacionales*, Edición Conmemorativa del VII Congreso Panamericano de Ferrocarriles de 1950, 1948, pp. 111-159

⁷⁴ Ferrocarriles Nacionales de México, *Tráfico Clasificado por artículos*, Informe E-2-1961, Biblioteca técnica 120

⁷⁵ Ferrocarriles Nacionales de México, *Tráfico Clasificado por artículos*, Informe E-2-1971, Biblioteca técnica 151-1

⁷⁶ Ortega, Max, “Privatización Ferrocarrilera, trabajadores y Sindicato”, *Memorias del V Encuentro de Investigadores del Ferrocarril*, Puebla, México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, CONACULTA, Museo de los Ferrocarriles Nacionales de México, Ferrocarril Terminal Valle de México, SA de CV, Ferrocarril del Sureste SA de CV, Ferrocarril Mexicano SA de CV, *Transportación Ferroviaria Mexicana SA de CV.*, celebrado del 7 al 9 de noviembre de 2008, pp. 359 al 370.

Gorostiza aporta que: "...El primero de enero de 1975 la Secretaría de Comunicaciones y Transportes aprobó el uso de la Tarifa única de Carga y Express (TUCE)"⁷⁷, fruto de una valoración de costos, factores fijos y variables de clases de productos, distancias y pesos, con carro por entero; lo que permitió un incremento del 40% en los ingresos.

A la década de 1970 los productos aquí descritos se subieron al Ferrocarril, resalta que hoy no se mueven o muy poco: Productos agrícolas: Ajo, Bagazo de caña, Azúcar, Cacahuatate, Borrega de algodón, Copra, Coquito de aceite, Chile fresco y seco, Forrajes (todo tipo), Fresa, Frutas y legumbres, Frutas frescas, Glucosa, Guayule, Henequén, Heno y paja, Ixtle, Mascabado, Naranja, Panela y piloncillo, Papa, Piña, Plátano, Pulque, Pajas, Tabaco, Tabaco en rama, Tomate, Jitomate. Productos de las selvas: Aguarrás, Brea, Hule, Leña. Animales y sus productos: Asnos, Caballos y Mulas, Carnes frescas o congeladas, Cerdos, Cueros y pezuñas, Ganado cabrío, Ganado Lanar y de pelo, Ganado vacuno, Ganado porcino, Ganado bobino, Huesos, Lana y pelo, Pescados y mariscos frescos. Inorgánicos: Cuarzo en bruto, Ladrillo refractario, Ladrillo común, Minerales concentrados en todos sus tipos de minerales, Kerosina, Piedra de construcción y tepetate, Piedra de yeso. Mercancías generales: Abarrotes, Aguas gaseosas, Almidón, Artículos de carrizo, Artículos de asbesto, Artículos de madera, Artículos para sanitarios, Calzado, Cigarros, Hule espuma, Ferretería y clavos, Fibras o hilos sintéticos, Muebles nuevos, Mosaicos, Pinturas, Productos de sodio, Puros, Tabaco labrado.⁷⁸

Elementos de la concesión administrativa por colaboración (V)

El doctor Roldán Xopa referente al concesionamiento como forma de gestión comenta que: "...Las visiones más corrientes parten de un individualismo de Estado abstencionista y en las economías de libre mercado que prometen mayor eficiencia, menor intervención del gobierno y más opciones individuales, con solo extender el dominio de los derechos de propiedad y las fuerzas de mercado".⁷⁹

⁷⁷ Gorostiza Pérez, Francisco, *Los Ferrocarriles...op. cit.*, p. 580

⁷⁸ Vale la pena decir que el registro de los contenedores inicia en la década de 1980 en México

⁷⁹ Roldán Xopa, José, *Constitución y Mercado*, Ed. Porrúa e ITAM, 2004, p. 57

4.3. De 1996 a 2019 Usuarios de la industria principalmente privada

Los clientes bajo análisis de costos y precios del transporte, valoraron el modo que mejor les convino, muchos se fueron al autotransporte, se decantaron aquellos donde la infraestructura, seguridad, volumen y peso, fueron importantes decisores en el precio del productos al mercado final, es decir en la sumatoria de costos de la cadena de suministro.

Describe el doctor Martner:

...mediante la asignación de equipo dedicado, se han establecido servicios de trenes unitarios de entre 80 y 125 carros, designados “*carrousel (shuttle trains)*”...dentro de un circuito en el que los equipos están en movimiento continuo” con origen en Estados Unidos y destino en México, lo cual hace muy eficiente el traslado. “Esta clase de tren dilata 8 días de ida y 8 de regreso..., el usuario se compromete a descargar en menos de 24 horas un tren de hasta 125 carros.”⁸⁰

Así las cadenas de suministro nacionales e internacionales, obtienen grandes ventajas por la economía de escalas, bajo un escrutinio de legislación, penalizaciones, modos de transporte e incremento de utilidad.

Elementos de la concesión administrativa por colaboración (VI)

El profesor Martínez Morales comparte:

*Los bienes así concesionados no salen del patrimonio del estado: éste conserva el dominio, y al particular concesionario se permiten únicamente el uso y disfrute, según modalidades impuestas por la autoridad en el acto de la concesión; modalidades que atenderán a las circunstancias por cuya causa los bienes puedan regresar a la tutela directa del Estado.*⁸¹

La satisfacción del servicio público para el usuario es la directriz de la autoridad concedente, así como el ver por los derechos humanos y colaborativos del usuario. La OCDE recomendó a México en 1996: que la autoridad concedente debe estar en contacto con los concesionarios y usuarios.

⁸⁰ Martner Peyrelongue, Carlos et al, *Competencia y eficiencia de las cadenas de carga en México: Flujos de contenedores y gráneles agrícolas*, IMT, Secretaría de Comunicaciones y Transporte, México, 2011, 172 al 173

⁸¹ Martínez Morales, Isidro Rafael, *Derecho Administrativo 2º...*, op. cit., p. 29.

Los usuarios son los que financian la obra pública y la mejor forma de retroalimentación de cómo se está ejecutando el servicio público.

González Barrena en Simposio Internacional compartió:

- *La necesidad de financiamiento público obliga a ofrecer un servicio de calidad adecuado al usuario, ya no solamente por el servicio contratado sino como compromiso de utilidad pública emergente*
- *El sistema Ferroviario europeo contribuye al efecto multiplicador del bienestar económico y social a medida que se ha ido consolidando el proceso de liberalización comenzado a partir de los años 90 – transformación de los monopolios Ferroviarios nacionales en empresas de capital público y/o privado con régimen de empresa independiente que actúa con criterios comerciales y a las necesidades del mercado.*⁸²

*La profesora Ivanega Mabel comenta: “...las consecuencias de los procesos de privatización ocurridos en varios países de Latinoamérica durante la década de los ’90, colocó al usuario en una condición de cliente, subordinando a las empresas prestadoras”.*⁸³

*Para la doctora Fernández Ruiz y Otero Salas: “...Orden Público, en la obra de ‘La república de Platón’, el bien común es un bien que trasciende a los bienes particulares pues la felicidad de la ciudad debe ser superior”⁸⁴. La concesión no es para que los particulares se enriquezcan de forma exorbitante con el patrimonio del organismo público, vulnerando los derechos de los administrados: “...El enriquecimiento desmedido con clara y evidente afectación permanente a los derechos humanos, invalida la causa de utilidad pública, teniendo el ente u organismo público, el deber de emplear la figura pública necesaria a efecto de restablecer el orden público”.*⁸⁵

⁸² Gonzlález Barrena, María Eugenia, (2015), Presentación en Simposio Octubre 2015 UNAM, Disponible en: http://www.oebb.at/infrastruktur/en/_p_Network_Access/Network_Access_One_Stop_Shop/Network_access_made_easy/index.jsp

⁸³ Ivanega Mabel, Miriam, “Constitución y derecho Administrativo”, en *Revista de la Facultad de Derecho de México*, UNAM, Tomo LXVII, Número 267, Enero-Abril 2017, pp. 204 al 205

⁸⁴ Fernández Ruiz, María Guadalupe; Otero Salas, Filiberto, *Derecho Administrativo Segundo Curso, Patrimonio Público en México*, México, Editorial Veritatis Verbum, 2015, pp. 56, 228-231

⁸⁵ *Ibidem*, p. 60

La evaluación de la utilidad de la infraestructura ferroviaria a usuarios, de hoy y del pasado (1837), no es lo que hoy se mueve, sino los mercados y motivos que hoy no lo hacen, es decir identificar el mercado potencial para crear una legislación que los sume y les permita obtener ventajas que el sistema debería ofrecerles, así la autoridad es garante de los derechos fundamentales, a las cadenas de suministro nacional e internacional.

Los clientes que han empleado el servicio ferroviario, han tenido que enfrentar problemas de seguridad en la carga, paros de manifestantes que impiden la circulación de trenes sin defensa de la autoridad concedente, complicaciones de tarifas interlineales. La tarifa (TUCE) se ha convertido en un elemento de discriminación, es el tope máximo permitido para cobrar por los operadores, pero la Agencia no ha revisado sus reglas de aplicación, ya que si un operador ferroviario no quiere mover un producto, simplemente le da la tarifa máxima permitida por Ley, que es la TUCE, esto es discriminación; se sugiere analizar adecuadamente.

4.4. De 2019 a 2025 Industria principalmente privada

La “asignación” de la operación al FIT y el Maya, requieren atención de mercado para fomentar las cadenas de suministro nacionales e internacionales.

Las diferencias de gestión por falta de legislación, en la operación de los “concesionarios” y “asignatarios”, son semejantes al periodo anterior, pero se suma la falta de atención de los asignatarios en tarifas adecuadas, servicios al usuario y falta de conexiones de espuelas a industria, no hay una vía pública, como la tenía FNM, para las empresas sin espuelas.

CONCLUSIONES

En 1910, según John Coatsworth, el Ferrocarril influyó en México, en 31% del PIB, no había camiones de carga, llegaron en 1950 y disminuyó carga que se movía en el Ferrocarril. Hoy, sin autotransporte (camiones de carga), el Ferrocarril como único modo de transporte terrestre, movería 620 millones de toneladas domésticas de producto, cifra que en 1980 era 322 millones de toneladas, quiere decir que el transporte Terrestre de 1980 a 2025 creció 193% en 45 años. Con esta información, se sugiere generar una política pública con una visión incluyente a 50 años en el futuro: 2076. México no tiene hoy la visión ni la infraestructura para atender la proyección de 1,240 millones de toneladas domésticas anuales.

El análisis matricial propuesto, de los cuatro pilares y los años de agrupamiento de sucesos, nos permite describir de forma general, que **la historia deviene de los sucesos que la legislación permitió en su momento.**

En los primeros años, con escasa legislación, la gestión y usuarios iniciaron su construcción y uso, pero con una falta de estandarización de inversión, desarrollo de infraestructura u operación.

Para el segundo bloque, el del desarrollo de la infraestructura, la legislación fue fundamental a través de las concesiones para dirigir las inversiones y operación. Justo al final de ese periodo, la falta de claridad legislativa, generó una guerra tarifaria que afectó a los usuarios y motivó a la unificación de la empresa Ferrocarriles Nacionales de México.

El periodo siguiente a la Revolución Mexicana, se caracterizó por la gestión y uso principalmente gubernamental de las Paraestatales, basadas en una legislación donde el gobierno se encargaba de generar productos y servicios a través de éstas sus propias empresas, para desplazarlos por el Ferrocarril (otra paraestatal).

Esa gestión tuvo un gran cambio cuando los presidentes neoliberales: Miguel de La Madrid, inscribe a México en el GATT; Carlos Salinas, pacta en Norteamérica el Tratado de Libre Comercio; Ernesto Zedillo, modificando la legislación en Artículo 28 Constitucional, párrafo cuarto, permitiendo con esto la gestión de la operación del servicio público ferroviario a través de concesionarios quienes fueron ganadores de un concurso público, con un tiempo de 50 años, con 30 de exclusividad de la ruta para recuperar su inversión.

Posteriormente en 2016, dados los conflictos entre los operadores ferroviarios, se crea la ARTF, hoy ATTRAPI, para atender los asuntos de concesiones y usuarios.

En 2019, la presidencia “asigna” el FIT a la Marina y “El tren Maya” al Ejército, sin fecha de caducidad. Modifica la concesión de Ferrosur al caducar el tramo de Coatzacoalcos a Medias Aguas y lo asigna al FIT. Asimismo amplía la exclusividad de ruta, de 30 a 50 años.

El análisis matricial permite evaluar de forma conjunta otras ópticas que generaron oportunidades de desarrollo a la nación a través del ferrocarril, especialmente con la concesión de 1996.

El derecho de utilidad que se generó posterior al concesionamiento de 1996, partió del consumidor y las inversiones al patrimonio en la infraestructura ferroviaria. Los números seguramente son positivos para los clientes que emplean el servicio público ferroviario, pero no tanto para los que pudiendo hacerlo no cuentan con los apoyos. Es por ello, que se sugiere a la autoridad concedente generar los elementos inclusivos, que resultarán en mayor infraestructura ferroviaria.

Los indicadores de evaluación de la utilidad del servicio ferroviario, son fundamentales para retroalimentar la gestión de la legislación y la convivencia simbiótica de los elementos subjetivos.

Desde nuestro punto de vista, una buena forma de valorar la concesión administrativa por colaboración es la identificación cuantitativa comparativa de la utilidad que se ofrece al usuario, año con año desde 1996 y comparar los resultados de las concesiones y las asignaciones.

Las inversiones se tienen que reflejar en eficiencias de las cadenas de suministro, mejores servicios, crecimiento de la carga, patios de intercambio, para recibir mayores volúmenes y pesos, más distancias de recorridos. Si esto no es palpable para el usuario actual y potencial, la concesión o asignación, sólo se convirtieron en una forma de gestionar el patrimonio público a manos de capital privado o público.

BIBLIOGRAFÍA

ACOSTA ROMERO, Miguel, (1986), *Teoría General de Derecho Administrativo*. Séptima Edición, México, Editorial Porrúa

BONILLA GALINDO, Isabel, (2010), “Las principales concesiones ferroviarias” en *Revista Mirada Ferroviaria* Puebla, México, Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias (CEDIF), Boletín documental, Núm. 11, mayo – agosto, 2010

CABRERA RODRÍGUEZ, Eusebio, (1996), “Análisis Estadístico de Ferrocarriles Nacionales de México 1970 – 1993 (vía, máquinas, carga general y pasajeros)” en *Memorias del Cuarto Encuentro de Investigadores del Ferrocarril*, Puebla, México, Museo de los Ferrocarriles Nacionales Mexicanos, CONACULTA, 5 al 9 de noviembre de 1996

CARREGHA LAMADRID, Luz, (2003), “Orígenes del Ferrocarril del Noreste: la Compañía del Ferrocarril Nacional Mexicano”, *Boletín Documental*, Editado por el Centro de Documentación e Investigación Ferroviarias, Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos Nueva época, año IV, núm. 15, abril-junio, 2003

COMISIÓN INTERSECRETARIAL DE DESINCORPORACIÓN, Libros blancos de la Concesión, (1996), *Resumen Ejecutivo del Proceso de Reestructuración del Sistema Ferroviario Mexicano*, en su sección *Ferrocarril del Noreste SA de CV (FNE)*

COMISIÓN INTERSECRETARIAL DE DESINCORPORACIÓN, “Libros Blancos de la Concesión Ferroviaria”, *Acuerdo Presidencial del 7 de abril de 1995*, la, La Secretaría de Hacienda y Crédito Público (departamento de presupuesto y gastos), Ley Orgánica de la Administración Pública, la Ley Federal de las Entidades Paraestatales y su reglamento

DICHTER POLTOLAREK, Aarón, (1997), *Oficio 4,155 de la Subsecretaría de Transporte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, del 28 de febrero de 1997*, Subsecretario de Transporte y Presidente del Comité de Reestructuración del Sistema Ferroviario Mexicano, del, pág. 1 al 3

DIEZ, Manuel María, (1979), *Manual de Derecho Administrativo*, Argentina, Ed. Plus Ultra

DROMI CASAS, Roberto José, (2015), *Derecho Administrativo*, Tomo I, Madrid, 13ª. Edición

FARAH GUEVARA, Mauricio, (1995), *Reformas al Artículo 28 Constitucional*, Anuario Jurídico Nueva Serie

FERNÁNDEZ RUIZ, Jorge, (2014), *Derecho Administrativo y Administración Pública*, 6ª. Ed., México, Ed. Porrúa

FERNÁNDEZ RUIZ, María Guadalupe; OTERO SALAS, Filiberto, (2015), *Derecho Administrativo Segundo Curso, Patrimonio Público en México*, México, Editorial Veritatis Verbum

FERROCARRILES NACIONALES DE MÉXICO, (1961), *Tráfico Clasificado por artículos*, Informe E-2-1961, Biblioteca técnica 120

FERROCARRILES NACIONALES DE MÉXICO, (1971), *Tráfico Clasificado por artículos*, Informe E-2-1971, Biblioteca técnica 151-1

GOROSTIZA PÉREZ, Francisco, (2010), *Los Ferrocarriles en la revolución mexicana*, México, Siglo XXI Editores

GOROSTIZA PÉREZ, Francisco, (2011), *Renacimiento de los ferrocarriles mexicanos de carga*, México, Editado por la Asociación mexicana de los Ferrocarriles

GRUNSTEIN DICKTER, Arturo, (1994), “El surgimiento de los FNM, 1900 – 1913 ¿Era inevitable la consolidación Monopólica?”, *Memorias del Tercer Encuentro de Investigadores del Ferrocarril*, Primera edición, Puebla, Museo de los Ferrocarriles Nacionales Mexicanos, Realizado del 23 al 26 de noviembre de 1994

GRUNSTEIN DICKTER, Arturo, (2012), *Consolidados: José Yves Limantour y la formación de Ferrocarriles Nacionales de México*, Editado por El Consejo Nacional para la Cultura y las Artes

GUAJARDO SOTO, Guillermo, (2008), “Aprendizajes de innovación y negocios en el petróleo y los Ferrocarriles de México, 1952-1992”, en *Innovación y empresa, Estudios*

históricos de México, España y América Latina, Guillermo Guajardo Soto (Coordinador), Universidad Nacional Autónoma de México, centro de Investigaciones Interdisciplinarias en Ciencias y Humanidades, Fundación Gas Natural

GUAJARDO SOTO, Guillermo, (2019), *Trabajo y Tecnología, en los Ferrocarriles de México: una visión histórica, 1850-1950*, México, Editado por El Consejo para la Cultura y Las Artes

IVANECA MABEL, Miriam, (2017), “Constitución y derecho Administrativo”, en *Revista de la Facultad de Derecho de México*, UNAM, Tomo LXVII, Número 267

JIMÉNEZ SÁNCHEZ, Guillermo J. (*Et al*), (2004), *Legislación de Transportes*, Ed. Ariel, 3ª. edición 2004

KUNTZ FICKER, Sandra, (1994), “Las tarifas de Carga en el Ferrocarril Central Mexicano”, en *Memorias del Tercer Encuentro de Investigadores del Ferrocarril*, Puebla, México, Museo de los Ferrocarriles Nacionales Mexicanos, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Ferrocarriles Nacionales de México, 23 al 26 de noviembre de 1994

LAMAS, LIZÁRRAGA, Mario Alberto, (1996), “El Ferrocarril Sud-Pacífico, 1905 – 1917”, en *Tercer encuentro de investigadores del Ferrocarril*, Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos, Ferrocarriles Nacionales de México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes

Libros Blancos de la Concesión de los Ferrocarriles Nacionales de México en 1996, Procedimientos para los procesos de enajenación de acciones y unidades económicas con fines productivos, SECOFI

MARTÍNEZ MORALES, Isidro Rafael, (2015), *Derecho Administrativo 2º. Curso*, 5ª. Edición, Ed. Oxford University Pres, Colección Textos Jurídicos

MATA TEMOTZÍN, Víctor, (1996), “El impacto del deterioro Ferrocarrilero en la economía mexicana durante la Revolución”, en *Memorias del IV Encuentro de Investigadores del Ferrocarril*, Sergio Ortiz Hernan Coordinador, Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos

MATA TEMOLTZIN, Víctor y CASANUEVA FERNÁNDEZ, (2014), Antonio, *La economía Mexicana y los Ferrocarriles (1910 – 1920)*, México, Editado por Editorial las Ánimas, de Rodrigo Fernández Chedraui

MARTNER PEYRELONGUE, Carlos et al, (2011), *Competencia y eficiencia de las cadenas de carga en México: Flujos de contenedores y gráneles agrícolas*, IMT, Secretaría de Comunicaciones y Transporte, México

OECD, (2018), *Estudio de cooperación regulatoria internacional de México*, OECD Publishing, París

ORTEGA, Max, (2008), “Privatización Ferrocarrilera, trabajadores y Sindicato”, *Memorias del V Encuentro de Investigadores del Ferrocarril*, Puebla, México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, CONACULTA, Museo de los Ferrocarriles Nacionales de México, Ferrocarril Terminal Valle de México, SA de CV, Ferrocarril del

Sureste SA de CV, Ferrocarril Mexicano SA de CV, Transportación Ferroviaria Mexicana SA de CV., celebrado del 7 al 9 de noviembre de 2008

ORTIZ HERNÁN, Sergio, (1970) *Los Ferrocarriles de México, Una visión social y económica. I. Luz de la locomotora*, México, Editado por Los Ferrocarriles Nacionales de México

PAREDES CAMACHO, Jaime de Jesús, (2018), “El Servicio público Ferroviario de carga en México. Una valoración interdisciplinaria desde el Derecho Administrativo a 20 años de ser actividad prioritaria del desarrollo de la Administración Pública Federal”. Tesis de doctorado, UNAM

RAMOS GARCÍA, Martín, (1996), “El transporte urbano en el Distrito Federal. El caso de la compañía de Ferrocarriles del Distrito Federal 1877-1894”, *Memorias del Cuarto Encuentro de Investigadores del Ferrocarril*, Puebla, Museo de los Ferrocarriles Nacionales Mexicanos y CONACULTA, Realizado del 5 al 9 de noviembre de 1996

REYES PAVÓN, Leonor Eugenia, (2025), *Ferrocarril y Ciudad. La transformación urbana de Mérida a partir de la introducción de la infraestructura ferroviaria (1874-1920)*, México, Instituto Nacional de Estudios Históricos de las revoluciones de México

RIGUZZI DE MORI, Paolo, (1999), “Mercados Regiones y Capitales en los Ferrocarriles” en *FERROCARRILES Y OBRAS PÚBLICAS*, Editado por El Instituto Mora, El Colegio de Michoacán, El Colegio de México (COLMEX), El Instituto de Investigaciones Históricas – UNAM

RIGUZZI DE MORI, Paolo, (1996), “Los caminos del Atrazo: Tecnología, Instituciones e Inversión en los Ferrocarriles Mexicanos”, *Ferrocarriles y vida económica en México (1850 – 1950), del surgimiento tardío al decaimiento precoz*”, El Colegio Mexiquense, AC, Ferrocarriles Nacionales de México, la Universidad Autónoma Metropolitana – Xochimilco

ROLDÁN XOPA, José, (2004), *Constitución y Mercado*, Ed. Porrúa e ITAM

SACRISTÁN ROY, Emilio, (2000), “Resultados de la Reestructuración Ferroviaria en México” en *Memorias del Quinto Encuentro Nacional de Investigadores del Ferrocarril*, Puebla, México, Museo de los Ferrocarriles Nacionales Mexicanos, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Consejo Nacional Para la Cultura y las Artes, Ferrocarril Terminal Valle de México, Ferrocarril del Sureste, Ferrocarril Mexicano y Transportación Ferroviaria Mexicana, 7 al 9 de noviembre de 2000

SECRETARÍA DE COMERCIO Y OBRAS PÚBLICAS. Dirección de Ferrocarriles. Departamento de inspección administrativa, (1923), *Estadística de Ferrocarriles de Jurisdicción Federal, 1917 a 1918*, Talleres gráficos de la nación

SECRETARÍA DE COMERCIO Y OBRAS PÚBLICAS, (1950), *Estadística de Ferrocarriles. Tarifas y Puertos Internacionales*, Edición Conmemorativa del VII Congreso Panamericano de Ferrocarriles de 1950

CIBERGRAFÍA

[Anuario Estadístico Ferroviario 2024 | Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario | Gobierno | gob.mx](#)

Badell Madrid, Rafael, *La concesión Administrativa*, Madrid, España, Ed. Jurídica Aguilar, 1980, p. 233. Consultado el 18 de marzo de 2026. Disponible en: [17. La concesión administrativa. | Rafael Badell Madrid](#)

[Chicago, Rock Island and Pacific Railway | The Encyclopedia of Oklahoma History and Culture](#)

[DOF - Diario Oficial de la Federación](#)

[Edward H. Harriman \(Railroad\): Facts, Robber Baron, Biography](#)

[Ferrovalle | Nuevo Sitio de Ferrovalle](#)

[George Jay Gould \(Railroads\): Financier, Estate, Biography](#)

GONZÁLEZ BARRENA, María Eugenia, (2015), Presentación en Simposio Octubre 2015 UNAM, Disponible en: http://www.oebb.at/infrastruktur/en/_p_Network_Access/Network_Access_One_Stop_Shop/Network_access_made_easy/index.jsp

<http://www.encyclopediafinanciera.com/mercados-financieros/estructura/oligopolio.htm>

[Información institucional - Adif](#)

Iplícjian Thierry, Jean Eric, *Hacia la Construcción del otro*, Amnistía Internacional, Sección Argentina, 1977. Consultado el 15 de abril 2026. Disponible en: <http://www.Derechos.org/koaga/viii/1/iplícjian.html#b>

[Ley General de Bienes Nacionales](#)

[Leviatán: el monstruo marino de la Biblia y su origen cananeo - Red Historia](#)

[Limantour Marquet, José Yves \(1854-1935\) – Guía de Memorias de Hacienda de México \(1822-1910\)](#)

[Memoria Política de México](#)

[MRE](#)

[Porfirio Díaz: Biografía del 33° Presidente de México](#)

[Santa Fe Railroad: Map, Logo, History, Rosters](#)

SECRETARÍA DE GOBERNACIÓN, Peña, Enrique, Decreto, México, 2016, Consultado el 23 de febrero de 2026. Disponible en: http://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5448476&fecha=18/08/2016

[The Association of American Railroads \(AAR\)](#)

[23 de junio. Se promulga el decreto que nacionaliza los ferrocarriles. - Museo Legislativo](#)