



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE QUERÉTARO
FACULTAD DE DERECHO
MAESTRÍA EN ADMINISTRACIÓN PÚBLICA



RAYÓN; EX – ESTACIÓN DE FERROCARRIL:
PROPUESTA PARA LA PARTICIPACIÓN EN LA LICITACIÓN DE LA
TRANSMISIÓN DE DOMINIO DE UN MONUMENTO HISTÓRICO, PARA FINES
CULTURALES
2021 – 2022

TESIS
QUE COMO PARTE DE LOS REQUISITOS PARA OBTENER EL TÍTULO DE:

MAESTRO EN ADMINISTRACIÓN PÚBLICA

P R E S E N T A:

SALVADOR NAHUM CHÁVEZ MORÁN

DIRIGIDO POR:

DRA. LIDUVINA PÉREZ OLVERA

CENTRO UNIVERSITARIO
QUERÉTARO, QRO.

2022



Dirección General de Bibliotecas y Servicios Digitales de
Información



RAYÓN; EX - ESTACIÓN DE FERROCARRIL: PROPUESTA
PARA LA TRANSMISIÓN DE DOMINIO DE UN
MONUMENTO HISTÓRICO, MEDIANTE LICITACIÓN
PÚBLICA, PARA FINES CULTURALES 2021 - 2022

por

Salvador Nahum Chávez Moran

se distribuye bajo una [Licencia Creative Commons
Atribución-NoComercial-SinDerivadas 4.0 Internacional](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/).

Clave RI: DEMAN-166770-0223-323

**Universidad Autónoma de Querétaro
Facultad de Derecho
Maestría en Administración Pública**

**RAYÓN; EX – ESTACIÓN DE FERROCARRIL:
PROPUESTA PARA LA TRANSMISIÓN DE DOMINIO DE UN MONUMENTO
HISTÓRICO, MEDIANTE LICITACIÓN PÚBLICA, PARA FINES CULTURALES
2021 – 2022**

**Opción de Titulación
Tesis**

**Presenta:
SALVADOR NAHUM CHÁVEZ MORÁN**

**Dirigido por:
DRA. LIDUVINA PÉREZ OLVERA**

Dra. Liduvina Pérez Olvera
Presidente

Firma

Dra. Margarita Cruz Torres
Secretario

Firma

Dr. Juan Alberto Pichardo Hernandez
Vocal

Firma

Teresita de Jesús Arroyo Córdova
Suplente

Firma

Dra. Elda Molina Álvarez
Suplente

Firma

Nombre y Firma
Director de la Facultad

Nombre y firma
director de Investigación y Posgrado

**Centro Universitario
Querétaro, Qro.**

Fecha (mes y año de aprobación del Consejo Universitario)

ÍNDICE

RESUMEN	2
CAPÍTULO I	10
HISTORIA DE LOS FERROCARRILES MEXICANOS.	10
1.1 Antecedentes del ferrocarril en México	11
1.2 Creación de los Ferrocarriles Nacionales de México	15
1.3 Nacionalización de los Ferrocarriles	21
CAPITULO II	26
FERROCARRILES DE MEXICO COMO UN ORGANISMO DESCENTRALIZADO DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA.	26
2.1 Ideas Generales sobre la Organización Administrativa en México	28
2.2 Régimen de Centralización Administrativa en México	28
2.3 Régimen de Descentralización Administrativa	29
2.4 Naturaleza jurídica de Ferrocarriles de México.	31
CAPITULO III	34
EX - ESTACIÓN DE FERROCARRIL RAYÓN	34
3.1 La estación Rayón y su paso por la historia.	36
3.2 Situación actual de la estación “Rayón”	37
3.3. La estación Rayón, un factor facilitador del delito.	40
CAPÍTULO IV	42
PROPUESTA DE TRASLADO DE LA EX – ESTACIÓN RAYÓN DEL DOMINIO DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA FEDERAL A LA SOCIEDAD CIVIL O PARTICULARES	42
4.1 Importancia de la propuesta estructural administrativa.	44
4.2 Estado y Uso Actual de las Estaciones Ferroviarias: Rayón	44
4.3 Traslado de dominio de la estación Rayón, una política pública de prevención y beneficio social. ...	45
4.4 Participación de la Sociedad Civil en el Rescate Turístico de las Estaciones Ferroviarias y Rescate del Transporte Humano	45
CAPITULO V	46

ANÁLISIS DE FACTIBILIDAD PARA LA TRASFERENCIA DE USO Y	
USUFRUCTO DE LA EX ESTACIÓN RAYÓN TECOZAUTLA HIDALGO	46
5.1 Alternativas de Factibilidad.....	48
5.1.1 Análisis de Factibilidad para la Traslferencia de Uso de la Ex - Estación Rayón Tecozautla Hidalgo	48
5.1.2 Estudio de Factibilidad Económica.....	52
5.1.3 Estudio de Viabilidad Financiera	53
5.1.4 Estudio de Viabilidad Social	53
5.1.5 Estudio de Viabilidad Cultural.....	54
5.2 Prospectiva del Proyecto	54
5.3 Alternativa para la Factibilidad de Implementar un Proyecto Integral de Desarrollo Turístico Vinculado a la Historiografía del Tren en la Comunidad de Rayón	54
5.4 Propuestas	55
CONCLUSIONES	56
GLOSARIO	59
BIBLIOGRAFÍA	61

RESUMEN

El presente trabajo de investigación parte de un análisis del desarrollo histórico del ferrocarril en México, desde sus inicios, su época de apogeo, y sus momentos claves, hasta su declive, deterioro y abandono. Se hace un especial énfasis en que este, a pesar de que en la actualidad sigue teniendo uso comercial para el transporte de mercancías, ha derivado en el abandono y desuso de vías y estaciones que se considera no son rentables o carecen de valor comercial. Este estudio se centra en la evolución e importancia de este medio de transporte histórico, para después desembocar en el análisis particular de la “Estación Rayón”, bien inmueble que constituye un activo remanente de Ferrocarriles de México, organismo descentralizado de la administración pública en liquidación.

De la misma forma este estudio en particular propone la desincorporación, el traslado de dominio y el aprovechamiento del bien inmueble como política pública de prevención social y fomento cultural.

Palabras clave: Activos remanentes, Administración Pública, Ferrocarril, Fomento Cultural, Fomento Turístico, Monumentos Históricos, Políticas públicas.

ABSTRACT

This research work is based on the analysis of the historical development of the railroad in Mexico, from its beginnings, its heyday and key moments, to its decadence, deterioration and abandonment. Special emphasis is placed on the fact that, although today it continues to have a commercial use for the transportation of goods, it has led to the abandonment and disuse of tracks and stations that are considered unprofitable or lacking in commercial value. This study focuses on the evolution and importance of this historic means of transportation, and then gives way to the particular analysis of the "Estación Rayón", a property that constitutes a remaining asset of Ferrocarriles de México, a decentralized agency of the public administration in liquidation.

In the same way, this particular study proposes the disincorporation, the transfer of ownership and the use of the property as a public policy of social prevention and cultural promotion.

Keywords: Remaining assets, Public Administration, Railroads, Cultural Promotion, Tourism Promotion, Historical Monuments, public policies

(AGREGAR DEDICATORIAS EN TIMES NEW ROMAN 12)

(AGREGAR AGRADECIMIENTOS EN TIMES NEW ROMAN 12)

INTRODUCCIÓN

La ciencia del derecho administrativo ha definido a través de la teoría, diversos conceptos referentes al estado, su objeto y sus fines, tal es el caso de la *administración pública* que ha sido definida como *“el conjunto de áreas del sector público del Estado que, mediante el ejercicio de la función administrativa, la prestación de los servicios públicos, la ejecución de las obras públicas y la realización de otras actividades socioeconómicas de interés público, trata de lograr los fines del Estado”*¹ no obstante lo anterior, diversos autores establecen que si bien la administración pública ha sido explicada como un “medio” del estado para la realización de sus fines puede ser entendida como un *“proceso cuyo objeto es la coordinación eficaz y eficiente de los recursos de un grupo social para lograr sus objetivos con la máxima productividad”*²; de esta manera podemos observar que uno de los conceptos que se retoman en ambas definiciones es el denominado “fin del estado”, orientado al “bien común” o “interés público”, mismo que se presupone se debe realizar mediante la creación y aplicación de políticas públicas, sin embargo ¿quién debe crear y aplicar estas políticas públicas?, la controversia, respecto a esta interrogante ha sido amplia, pues algunas teorías consideran que la ejecución de la administración pública recae en diversas áreas distribuidas en los poderes del estado, así como en sus órganos administrativos³; empero, tradicionalmente se alude a la administración pública para referirse exclusivamente a su área inserta en el poder ejecutivo como poder encargado del quehacer administrativo.

En otros términos, se señala que dicho órgano cuenta con las facultades para crear y aplicar las políticas públicas necesarias para la satisfacción de las necesidades comunes, sin lugar a duda el transporte y la movilización de los recursos primarios, ha constituido una de

¹ Fernández, Ruiz Jorge. (2016), Derecho administrativo, UNAM, México.

² Lourdes Münch Galindo y José García Martínez (1995), Fundamentos de administración, Trillas, México.

³ De acuerdo con la teoría administrativa, pueden existir diversos organismos administrativos para la realización de tareas específicas, tales como los órganos centralizados, descentralizados y desconcentrados.

estas necesidades desde el inicio de las civilizaciones, de ahí que en el año de 1802 se inventara el primer modelo de locomotora a vapor, posteriormente 1821 se crea el primer modelo de locomotora denominado “locomoción” por Stephenson George, con el objetivo de transportar no solo productos, mismo que logró transportar aproximadamente 450 personas desde la estación Darlington hasta Stockton.

Posteriormente en 1830 se crea la primera línea del tren que viajaba desde Liverpool hasta Manchester, comenzando así del auge del ferrocarril, por lo que se expandió a través del mundo.

En el caso de México, no fue sino hasta el año de 1837 con el presidente Anastasio Bustamante que se comenzaron obras para la construcción de la primera vía ferroviaria que viajaba de Veracruz al Distrito Federal, hoy Ciudad de México.

Posteriormente en 1856 el presidente Comonfort otorgó una concesión a la familia Escandón para construir una línea desde la capital hasta el puerto de Veracruz, en 1880 con una concesión a los dueños e inversionistas de la Atchison, Topeka y Kansas, que se constituyó el Ferrocarril Central Mexicano que inició la construcción de una línea que enlazara Ciudad Juárez a la Ciudad de México.

Ferrocarriles nacionales de México.

Tras el avance en la construcción de las vías ferroviarias en los años 80's y hasta 1994, el gobierno central tomó el control de Ferrocarriles Nacionales de México en miras de convertirlo en una “empresa de participación estatal”, sin obtener resultados y manteniendo su carácter de organismo descentralizado.

Para fines de la presente investigación estudiaremos de manera breve a *Ferrocarriles Nacionales de México*, en su carácter de organismo descentralizado de la administración pública federal, mismo que a la fecha se encuentra en liquidación.⁴

Derivado de lo anterior, es menester señalar que los organismos descentralizados son entidades creadas por ley o decreto del Congreso de la Unión o en su caso por decreto del Ejecutivo Federal, con personalidad jurídica y patrimonio propios, para el caso de Ferrocarriles

⁴ Vicente Fox Quesada (4 de junio de 2001). «Decreto por el que se extingue el organismo público descentralizado Ferrocarriles Nacionales de México y se abroga su Ley Orgánica. Diario Oficial de la Federación, D.F.

de México tras la publicación en el Diario Oficial de la Federación del decreto mediante el cual se ordenaba su extinción y la abrogación de su respectiva Ley Orgánica, se conservó únicamente su personalidad jurídica exclusivamente para efectos de *liquidación*.⁵

Ahora bien, para dicha liquidación se estableció que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, sería el órgano encargado de la regularización, tramitación y desincorporación de los activos remanentes, inclusive las casas habitación que hubieren estado en posesión legítima de jubilados y pensionados de este organismo, así como de cualquier asentamiento que se encontrara dentro de su patrimonio, a fin de que fueran utilizados para beneficio social; de ahí que resulte de suma importancia analizar, la historia de este organismo descentralizado, su desarrollo, evolución económica, política y social, así como su extinción y posterior liquidación.

Derivado de ello se analizó la naturaleza jurídica de Ferrocarriles de México, su estructura orgánica y su clasificación patrimonial, a la par se realizó un análisis de factibilidad para la transferencia de uso y usufructo de la ex estación rayón Tecozautla hidalgo, un bien inmueble parte del patrimonio de Ferrocarriles de México, con fines socioculturales.

⁵ En 2010, el INDEP inició su encargo como liquidador de Ferrocarriles y en 2012, la SCT como responsable del proceso, publicó en el DOF, las Bases para llevar a cabo la liquidación.

MARCO METODOLOGICO.

Objeto de estudio.

En esta investigación, se contempló como objeto de estudio la política pública implementada para la liquidación de bienes, patrimonio de Ferrocarriles de México, específicamente por lo que ve a la denominada Ex - estación Rayón, ubicada en Tecozautla, Hidalgo.

Planteamiento del problema de investigación.

Respecto a este apartado, se establece que el abandono de lo que fuera la estación de Ferrocarriles de México, ha implicado un riesgo para la población de la comunidad de Rayón, Tecozautla, Hidalgo pues su deterioro y descuido a propiciado la comisión de conductas ilícitas y faltas administrativas que ponen en riesgo el bien común, es así que se presupone como ineficaz la política de liquidación de bienes implementada, por la administración pública y sus organismos centralizados.

Pregunta de investigación.

La pregunta de investigación planteada en este proyecto, la cual será la base de este análisis desde la perspectiva de la administración pública, es la siguiente; *¿Se deben desincorporar estos bienes inmuebles patrimonio de Ferrocarriles de México, con la finalidad de su aprovechamiento por la sociedad civil?*

Hipótesis.

En este sentido, se parte del supuesto de que, tras la extinción de este organismo desconcentrado y su posterior liquidación, los bienes inmuebles pertenecientes al patrimonio de Ferrocarriles de México quedaron en abandono a la espera de su reincorporación, venta o demolición lo que ha generado que algunos de ellos su vuelvan “puntos de riesgo” en las comunidades que los albergan; en este sentido la ex estación Rayón sufrió dicho destino, tras su abandono por la Administración Pública Federal, por poco más de treinta años, pues como se ha señalado

mediante la concepción criminológica, ante todo problema social y comunitario, puede presentarse un *delito*⁶.

En este orden de ideas, se establece que si se privatiza dicho bien inmueble a una sociedad civil, se eliminaría este factor de riesgo, ya que con la intervención propuesta se coadyuva a la activación de un corredor turístico y económico entre la localidad de Rayón, en el Municipio de Tecozautla Hidalgo y el municipio de Tequisquiapan Querétaro, como política pública para la reincorporación material de la ex estación Rayón, en miras de la prevención del delito en esta comunidad.

Objetivo general de investigación.

Analizar las políticas públicas aplicadas para la liquidación de bienes patrimonio de organismos de la administración pública.

Objetivos específicos.

La factibilidad de la propuesta de traslado de la ex – estación rayón (bien inmueble patrimonio de Ferrocarriles de México) del dominio de la administración pública federal a la sociedad civil o particulares, con fines socioculturales; derivado de esta investigación y a modo de propuesta de intervención, se busca recuperar la estación de carga de Rayón bajo la responsabilidad de la sociedad civil, para que, en coordinación y vinculación con la estación turística de cambalache, que cubre la zona turística de Tequisquiapan y la zona industrial de San Juan del Río, Querétaro, se desarrolle una micro región que beneficie a esta zona perteneciente a los estados de Hidalgo y de Querétaro como parte de los objetivos de políticas públicas de los estados soberanos mencionados.

Justificación o relevancia del estudio.

La justificación de este proyecto deriva de la ineficaz e ineficiente aplicación de políticas públicas respecto a la liquidación de bienes de organismos extintos mediante decreto

⁶ El delito como problema de la comunidad, nace en esta, por lo que se debe encontrar fórmulas de solución positivas en sí misma.

presidencial o ley, específicamente respecto a la aplicada a la Ex - Estación de Ferrocarril “Rayón”, bien patrimonio de Ferrocarriles de México, ya que derivado de su abandono este bien inmueble ha sido objeto de hechos delictivos que han alterado el tejido social de la comunidad que alberga.

Tipo de investigación.

Esta investigación es de índole cualitativa, de tipo explicativa dirigida a descubrir la factibilidad de la desincorporación del bien inmueble conocido como Ex estación Rayón, como política pública de prevención del delito, con miras a un desarrollo, económico, cultural y social de la comunidad de Rayón, Tecozautla, Hidalgo.

CAPÍTULO I

MARCO HISTORICO DE LOS FERROCARRILES MEXICANOS

- 1.1 Antecedentes del Ferrocarril en México
- 1.2 Creación de los Ferrocarriles Nacionales de México
- 1.3 Ferrocarriles Nacionales de México como Organismo Público Descentralizado
- 1.4 Situación de los Ferrocarriles con respecto a la Actualidad y su Futuro.

CAPÍTULO I

HISTORIA DE LOS FERROCARRILES MEXICANOS.

Para comprender la importancia de este organismo de la administración pública es menester conocer sus inicios, su evolución, su relevancia histórica, su naturaleza jurídica, su extinción y posterior liquidación, de ahí que en este capítulo se aborden los antecedentes del Ferrocarril en México, la creación de los Ferrocarriles Nacionales de México, a la naturaleza jurídica de Ferrocarriles Nacionales de México, su clasificación administrativa y la situación de este organismo en la actualidad.

1.1 Antecedentes del ferrocarril en México

Históricamente en los principales países industrializados del mundo y en el caso de México, unos años después de que en Inglaterra se pusiera en servicio en el año de 1830, el ferrocarril ha sido, desde su surgimiento, evolución y su desarrollo actual, el principal transporte de materias primas, productos, mercancías y personas, considerándose uno de los medios de transporte masivos más importantes en toda la historia y en el mundo.

Durante la administración del presidente Zedillo (presidente de México del 1 de diciembre de 1994 al 30 de noviembre de 2000) el gobierno mexicano anunció en 1995 que “Ferrocarriles Nacionales de México” sería privatizada, y que se suspenderían los servicios ferroviarios de pasajeros. Por esa razón es que se transforma dicha infraestructura para el desarrollo de una empresa privada para transporte exclusivamente de mercancías; dejando al margen el transporte público de personas y por lo tanto en un total abandono de las estaciones de ferrocarril, por lo que han permanecido en un proceso de deterioro continuo, debido a que ya no existió el diario flujo de ascenso y descenso de pasajeros.

Sumado a esto, surgieron en el territorio y el paisaje donde recorrían las rutas de vías férreas, inmuebles con características uniformes de arquitectura de influencia francesa diseñadas durante la época porfiriana con rasgos de funcionalidad del tipo europeo por ser espacios que contaban con luz eléctrica, agua potable, envío y recepción de información vía telégrafos. Estas estaciones se encontraban en lugares específicos de acceso y compitieron gradualmente en estilo, gracias a su funcionalidad y sus requeridas dimensiones de acuerdo con las necesidades, estas fueron las llamadas; “Estaciones de Ferrocarril”.

Estos inmuebles que fungieron durante el siglo XX como puntos de acceso y partida de viajeros, mercancías, promesas, expectativas y hasta el final de los sueños provincianos de quienes buscaron nuevos horizontes despidiéndose del terruño que los vio nacer, comprando un pasaje hacia lo desconocido en la ventanilla de una estación; fueron de gran utilidad para el funcionamiento del ferrocarril en México y se situaron como base para el embarque y desembarque de gran parte del comercio de las poblaciones que se situaban cerca de ellas y que tenían como finalidad el mercadeo de las mercancías, el ganado, los granos y de la industria, para movilizarlas y exportarlas en el ferrocarril a su destino. Cabe señalar que no solamente se

desempeñaron estos inmuebles como parte del comercio, sino que también fueron durante muchos años punto de partida de viajeros que se trasladaban en el tren como una vía de transporte rápido a diversos destinos

México posee una red de ferrocarriles de carga manejada por concesionarios privados que se extiende a través de la mayor parte del país, conectando los principales centros industriales con los puertos y con conexiones fronterizas a la red de ferrocarriles estadounidense, sin embargo, no siempre fue así, al respecto nos señala DSTRABAU;

“La historia del ferrocarril en México comenzó en 1837, por el decreto del presidente en curso, Anastasio Bustamante que otorgó la primera concesión a Francisco de Arrillaga para la construcción de la línea férrea de Veracruz a la Ciudad de México (denominándose posteriormente Ferrocarril Mexicano hasta el año de 1848) estableciéndose los siguientes artículos:

- 1) Un término de protección de unos treinta años a partir de la obra.*
- 2) Plazo máximo de 12 años de construcción.*
- 3) Quedaban exentos de pago de impuestos las máquinas y los renglones exentos en el nuevo arancel.*
- 4) A partir del año de construcción la empresa constructora debía de pagar 50 mil pesos hasta completar un millón.*
- 5) Las tarifas de transporte no podrían variarse ni siquiera pasando los 3 años del privilegio.*
- 6) Mientras existiese el ferrocarril, la empresa quedaba obligada a conducir gratuitamente la correspondencia.*
- 7) El camino de hierro entre Veracruz y la capital tendría caminos dobles.*
- 8) La empresa tendría siempre la propiedad de las líneas.”⁷*

En materia ferroviaria existía una segunda preocupación, respecto a la construcción de una ruta interoceánica a través del Istmo de Tehuantepec, para de esta manera comunicar con el golfo de México y el océano pacífico. Con este interés el presidente en turno Antonio López de Santa Anna, otorgó el 1 de marzo de 1842, al señor José de Garay los primeros derechos para el

⁷ D STRABAU, Gilberto, *“El Ferrocarril. México, Secretaría de Comunicaciones y Transporte, México, 1988.*

establecimiento de esa vía de comunicación, pero dicha concesión fue nulificada el 22 de mayo de 1851.

*“Durante la guerra con los Estados Unidos establecida de 1846 a 1847, el gobierno del país vecino, por medio de su agente diplomático Nicolás P. Trist, mostró sus deseos de obtener derechos de tránsito en el Istmo, donde poco después también fue rechazada esta propuesta por el gobierno mexicano, pero desde entonces quedó más firmemente resaltada en su importancia y más codiciado deseo por el extranjero, la ruta interoceánica a través del Istmo.”*⁸

Posteriormente se firmaron los siguientes contratos para la construcción de la ruta:

- El 5 de febrero de 1853, con la compañía “A. G: Sloo”, nulificado el 3 de septiembre de 1857.
- El 7 de febrero de 1857, con “Luisiana Tehuantepec” compañía de Nuevo Orleans.
- El 6 de octubre de 1867, con la compañía “La Sere” de Nueva Orleans, nulificando el contrato el 31 de mayo de 1879, ya que después de varias prórrogas ninguna había dado resultado.
- El 19 de enero de 1878, bajo el gobierno del General Díaz, firmándose un nuevo contrato de carácter serio con el señor Edward Lerner, de Nueva York, quien construyó 35 kilómetros hasta el 16 de agosto de 1882, fecha en que culminó la concesión.

Por su parte el gobierno del general Manuel González, quien había decretado la caducidad anterior, quiso afrontar con recursos del erario federal la construcción de la ruta, aprobándose un decreto que autorizaba al ejecutivo emprender la obra ya sea por administración o por contrato, siguiéndose este último camino, otorgándosele el contrato al señor Delfín Sánchez, quien cobraría 2,500 pesos por kilómetro construido. Después de 108 kilómetros de vía, en dos tramos por separado, se rescindió el convenio, pagándose al contratista cerca de un

⁸ GURZA, Jaime, “La política ferroviaria del gobierno”, Tipografía de la oficina impresora de estampillas, México, 1911, pág. 24.

millón y medio de pesos por el trabajo realizado y por concepto de indemnización. La penuria del gobierno fue la causa de esta determinación.

Años más tarde se obtuvo en Europa un empréstito de cerca de tres millones de libras esterlinas, para la continuación de la obra, firmándose en 1888 un nuevo contrato con el señor Edward McMurdo para concluir y construir un muelle en Salinas Cruz, uno de los puertos terminales de la vía. Tiempo después de la muerte de McMurdo, la ruta quedó al fin terminada el 15 de octubre de 1894, pero con muchas deficiencias, por tal motivo el general Porfirio Díaz en 1896 hizo un convenio con la casa inglesa "*Pearson and Son Limited*" para formar con ella la compañía explotadora del ferrocarril nacional de Tehuantepec para la construcción adecuada, protocolizándose este contrato en el año de 1902, con condiciones y cláusulas favorables para la empresa. El ferrocarril de Tehuantepec se incorporó a los ferrocarriles nacionales de México en 1952, después de rescindir el contrato de administración con la casa Pearson, que era por 51 años.

1.2 Creación de los Ferrocarriles Nacionales de México

Ferrocarriles Nacionales De México, surgió en 1908 al fusionarse en una sola compañía, por iniciativa y bajo control del gobierno, los grandes sistemas del Ferrocarril Central Mexicano y del Ferrocarril Nacional De México, cuya expansión y desarrollo habían sido notables en los últimos años.

Desde principios del siglo, y como resultado del desarrollo del capitalismo dentro de su fase de gran concentración de capital (etapa que es la antesala del imperialismo), dos poderosos consorcios norteamericanos, la “Estándar Oil Co”, y la casa “Speyer”, obtuvieron, respectivamente, el control financiero del Ferrocarril Central y del Ferrocarril Nacional, que eran la columna vertebral del sistema ferrocarrilero del país.

Bajo el dominio de ambos consorcios, los dos organismos entraron en un vertiginoso proceso de crecimiento y expansión, desarrollado por un triple camino: El control mediante compra, arrendamiento o dominio por mayoría de acciones de líneas ya construidas; el establecimiento de nuevas rutas; y la obtención en traspaso de concesiones en vigor. La iniciativa había tomado, en una operación de gran importancia, el consorcio de la “Standard Oil” en 1901, al obtener en compra para el Ferrocarril Central la ruta de Monterrey a Tampico, con lo cual logra una salida hacia el golfo.

El consorcio “Speyer”, propietario del ferrocarril nacional, respondió a aquella maniobra con el ensanchamiento de su vía angosta entre México y Nuevo Laredo, autorizado por el gobierno en fecha 10 de diciembre del año 1900 aún, y con la construcción de dos líneas: Una de vía ancha entre Monterrey y Camargo, con la cual completaba la ruta de Monterrey a Matamoras, ya que tenía construido el tramo de este lugar a Camargo; y otra entre la capital de la República y la ya existente que iba de ciudad de México a Nuevo Laredo. Se logró que ambas fueran subvencionadas por el gobierno del general Díaz.

El Central había obtenido en traspaso en el año de 1901 los contratos para construir la línea de Río Verde hasta un punto del propio Ferrocarril central, y la de Pachuca a Tampico, la

cual fue reformada después, construyéndose de México a Tampico para lograr una vía corta entre ambos lugares. En 1902, obtuvo también en traspaso la concesión y las vías del ferrocarril de México, Cuernavaca y el pacífico, construido entonces hasta Balsas, pero con miras de prolongarse hasta Acapulco, y el 17 de marzo de 1903, adquirió derechos para tender una línea de Jiménez a Hidalgo del Parral.

El Ferrocarril Nacional, por su parte, obtuvo el traspaso de la concesión y de las vías del ferrocarril de Venegas, Cedral y Matehuala, así como el contrato para construir una línea entre Guanajuato y Dolores Hidalgo, incluyendo el tramo ya tendido entre Rincón y San Luis de la Paz. Poco después, el 24 de abril de 1902, adquirió la concesión y las líneas de la compañía del camino de ferrocarril nacional mexicano y posteriormente, en 12 de septiembre de 1903, la concesión para construir una vía de Salamanca a San Juan de la Vega, Guanajuato.

El Ferrocarril Central, ya en plena lucha, obtuvo una concesión en fecha 17 de agosto de 1902, para construir una línea de San Pedro de las colonias a la estación de Treviño, del Ferrocarril Internacional, en Coahuila, y otra más, la de 31 de enero de 1903, para unir Ocotlán con Atotonilco el Alto, Jalisco. Adquirió también el control del ferrocarril de Coahuila y el pacífico, y obtuvo nuevas facilidades en la primera mitad de 1906, para construir tres líneas más: La de Marfil a Guanajuato, prolongándose así a esta ciudad el ramal que nacía en Sinaloa y que llegaba entonces hasta Marfil; la de Colima a Autlán y Mascota; y la de los reyes a Peribán, Michoacán pudiendo prolongarse esta última hasta Tancítaro.

El Ferrocarril Nacional no quedó atrás en esta pelea más o menos simulada y adquirió el control del importantísimo Ferrocarril Internacional (Piedras Negras Durango), con todos sus defectos, en busca de una salida hacia el pacífico, así como la concesión en 1906, para tender una línea de San Lázaro en el del D.F. a San Rafael Atlixco. Además, había obtenido la seguridad por parte del gobierno mexicano de que no se construirían ninguna línea paralela a la suya, en una zona que tenía los siguientes límites: Al norte en río bravo; al sur una línea paralela al propio río, distante de ésta en 150 km; al este el golfo de México y al oeste del meridiano que pasa por el río bravo, a 100 kilómetros; al noroeste, punto de Piedras Negras.

La fusión no se hizo de golpe en 1908, sino que tuvo un proceso más o menos largo y complejo: Se inició propiamente cuando, en 1902, el gobierno del general Díaz, a través de la Secretaría de Hacienda, obtuvo la mayoría de las acciones del ferrocarril interoceánico, cuyo control buscaba el Ferrocarril Nacional desde tiempo atrás para disponer de una salida hacia el golfo. Esto derivado de que el Central tenía dos muy importantes: La de Monterrey a Tampico y la de San Luis Potosí al mismo puerto, en la ruta iniciada en Chicalote, estación cercana a Aguascalientes.

Limantour, en un informe que rindió al congreso en noviembre de 1908, explicó claramente las tres razones esenciales que le habían inducido a plantear claramente la fusión de las empresas. La primera se refería al temor de que la lucha del Central y el Nacional terminara con la unión de ambas empresas dentro de un enorme consorcio extranjero. La segunda razón era la relativa a la necesidad que existía, según el ministro de hacienda, de reorganizar la situación financiera de las compañías para que sirvieran más racionalmente al desarrollo del país, cosa que sólo podía lograrse bajo un plan unificado de administración y a condición de que las empresas dejaran de estar manejadas desde el extranjero.

Decía Limantour:

*“La condición financiera de algunas de las compañías del ferrocarril que son objeto del presente informe, ha sido, desde años, punto menos que deprobable; y si respecto de las otras dos no puede aplicarse el calificativo, puede en cambio afirmarse con seguridad que ninguna de ellas se han encontrado en situación verdaderamente bonancible, motivo por el cual quedaron en alto grado limitado sus medios de acción, para dar abasto al desarrollo de la riqueza pública y el creciente movimiento de pasajeros”.*⁹

La tercera razón se fundaba en la necesidad de evitar un posible remate de las compañías, contingencia que, en caso de ocurrir, lesionaría gravemente los intereses nacionales.

⁹ PEREZ CASTRO, Lorenzo, “El estado y los ferrocarriles”, 1923, México, pág. 5-6.

La iniciativa de Limantour presentada en las postrimerías del año 1906, fue inmediatamente aprobada por el Congreso de la Unión, habiéndose expedido con tal motivo la ley de 26 de diciembre del mismo año mediante la cual se facultó al ejecutivo para construir la nueva compañía, siempre que el Estado tuviera un número de acciones bastante para completar la mayoría de votos en las asambleas generales, y sin que la operación significara desembolso alguno de dinero a cargo del erario federal ni la emisión de títulos de deuda pública. El gobierno quedaba autorizado para cambiar por acciones de la nueva compañía las del Ferrocarril Nacional de México, que pertenecieron a la nación, y también, para otorgar la garantía subsidiaria del Gobierno Federal a favor de una de las categorías de bonos hipotecarios que emitiera la nueva compañía, siempre que los bonos garantizados no devengaran un interés superior al 4% anual.

De acuerdo con esta ley y con las facultades referidas, el Ejecutivo Federal expidió el 6 de julio de 1907 (siete meses después de haber sido autorizado para ello), el decreto que creaba la compañía de los Ferrocarriles Nacionales de México. La tardanza con que el gobierno había procedido en la creación de la empresa y los ocho meses que transcurrieron para firmarse su escritura de constitución, se debieron a la crisis mundial que había estallado en 1906 y cuyos efectos empezaron a sentirse en México bajo la forma de alarmante escasez de dinero, de un descenso en las operaciones de comercio exterior y de un súbito y peligroso colapso en el precio del henequén, producto básico de la economía mexicana.

La escritura de constitución, al igual que los estatutos de la empresa, no se firmaron por las razones ya señaladas, sino hasta el 28 de marzo de 1908, ante el Notario de Hacienda, el Licenciado Manuel Borja Soriano.

Los Ferrocarriles Nacionales de México empezaron a resentir, hacia mediados de 1911, los efectos del movimiento revolucionario encabezado por Madero, en los días en que el pueblo de México, con un progreso claro y concreto de reivindicaciones sociales (como era el plan de San Luis), se decidió en casi toda la República tomar las armas para hacerse justicia. Lo que fueron en un principio brotes aislados de rebeldía en varias partes del Sur, en Puebla y en Chihuahua, se había tornado para el mes de mayo de 1911 en un movimiento nacional.

Al principio de la Revolución, las líneas de ferrocarril que más seriamente resultaron afectadas fueron la de México a Balsas, la de Torreón a Durango y la de Chihuahua a Ciudad Juárez. Sin embargo, los ingresos generales de las empresas en relación con los de los últimos años, no solamente no sufrieron disminuciones, sino que tuvieron un aumento de cerca de 10 millones de pesos.

La circunstancia de que prácticamente a los dos años de haberse iniciado la Revolución, los ingresos se mantuvieron al mismo nivel, tuvo su origen en la momentánea pacificación que había logrado Francisco I. Madero, al firmar los tratados de Ciudad Juárez y lograr con ellos la salida hacia el extranjero de Porfirio Díaz.

La usurpación huertista, empero, puso otra vez al pueblo en armas para luchar contra la nueva dictadura. El movimiento contra Huerta, que tenía como indiscutible la corriente, que en el norte del país encabezaba don Venustiano Carranza, estremeció al país de un extremo a otro. En estas circunstancias el servicio ferroviario se vio seriamente afectado y los ingresos disminuyeron, en el año social de 1912 y 1913, en la cantidad de 57,300.282 pesos, las obligaciones financieras de la compañía seguían siendo las mismas, por lo que la empresa comenzó a sufrir un déficit de importancia.

Puentes volados, vías destruidas, estaciones saqueadas, trenes asaltados, destrucción de material rodante y disminución del flete y del número de pasajeros. Tal era el panorama, doloroso pero inevitable, del servicio ferroviario nacional en esa época. Ese ritmo de descenso es el que siguieron los Ferrocarriles Nacionales de México durante todo el periodo de la lucha contra Huerta, y prosiguió durante el lapso en que varias facciones (la villista, carrancista y la zapatista) trataban de llegar al poder.

Carranza, varios días después de haber entrado victorioso a la Ciudad de México, y ya expulsado de ella Victoriano Huerta, en agosto de 1914 dictó una orden para que los Ferrocarriles Nacionales de México fueran controlados completamente por su gobierno. Esta disposición, sin embargo, no pudo cumplirse en la práctica porque casi inmediatamente después de haberse expedido, sobrevinieron las graves desavenencias de las tres fracciones en la

convención de Aguascalientes, viéndose Carranza en la necesidad de salir de la Ciudad de México y dirigirse a Veracruz donde estableció su gobierno de facto.

Ya encontrándose en ese lugar, y en virtud de la necesidad que existía de utilizar los ferrocarriles para fines militares, el primer jefe dispuso la incautación de los Ferrocarriles Nacionales de México y su manejo por un organismo estatal denominado “Dirección General de Ferrocarriles Constitucionalistas”, suceso acontecido el 4 de diciembre de 1914. La incautación comprendió inicialmente: El tramo del ferrocarril comprendido entre Veracruz y Perote, el ferrocarril de Veracruz al istmo y el ferrocarril panamericano, por lo que se refiere a las rutas que era propiedad de los Ferrocarriles Nacionales de México no estaban controlados por estos, pero el alcance del decreto era en el sentido de que, tan pronto como el carrancismo saliera del radio de acción que dominaba en esos momentos y teniendo como centro a Veracruz, otras líneas entrarían en la incautación.

Mientras aquello ocurría en Veracruz, el general Francisco Villa incautaba en el norte del país las líneas siguientes (también propiedad de los Ferrocarriles Nacionales de México): El activo ferrocarril internacional, desde Paredón hasta Durango y Tepehuanes, y la parte del activo central comprendida desde Chihuahua hasta Zacatecas.

Estos hechos, como es natural, produjeron graves trastornos en la marcha de la empresa, en lo referente a su administración unificada, a la contabilidad de sus finanzas y a la ejecución de un plan coordinado de explotación. Sin embargo, Carranza, con mayor visión de estadista, procuró que las líneas incautadas tuvieran la mejor organización posible dentro de aquellas condiciones de anormalidad y de emergencia. Por decreto del 6 de noviembre de 1915, declaró incompatibles los servicios ferrocarrilero y militar, medida que ponía fin al sistema que venía observándose en los últimos meses, consistente en otorgar a elementos militares los puestos de mayor responsabilidad en los ferrocarriles, de acuerdo con sus méritos en campaña o su jerarquía de soldado. Un decreto posterior consumó la desmilitarización de los trabajadores y empleados ferrocarrileros, reservándoles cargos específicamente técnicos.

1.3 Nacionalización de los Ferrocarriles

En 1932, los Ferrocarriles Nacionales de México resintieron los más graves efectos de la crisis económica mundial iniciada en 1929. El flete y el número de pasajeros descendió en forma alarmante, con la consiguiente reducción de los ingresos generales. Solamente la autoridad del Estado pudo salvar a la compañía de mayores y más perniciosos contratiempos.

La situación empezó a cambiar favorablemente en 1933. En este año los ingresos generales, como consecuencia del aumento del flete, incrementaron a \$81,815,366 pesos con respecto de los \$73,460,461 pesos que se había obtenido en 1932. En 1934, los ingresos brutos subieron a \$104,460,822 pesos.

A partir de 1936, debido al ritmo acelerado en el desarrollo material del país, el volumen del flete alcanzó índices insospechables. En ese año, en relación con el año 1930, los ingresos por carga registraron una elevación de 21.81%, los ingresos por pasajes tuvieron un aumento de 11.11%, el promedio de toneladas por kilómetro de flete productivo tuvo un aumento de 26.21%, el tonelaje de flete de menos de carro entero aumentó en 25.74%, el número total de toneladas productivas transportadas aumentó un 24.92%, de carros cargados por entero flete productivo aumentó un 38.22%, y en todos los renglones del transporte ferroviario, en suma, el aumento se hizo notar de manera considerable.

El contar con un sistema de transportes ferroviarios que fuese propiedad de la Nación y que pudiese ser utilizado por el Estado en el desarrollo económico de la República, influyó para que, en 1937 el entonces presidente de la República General Lázaro Cárdenas, se decidiera a expropiar, por causa de utilidad pública, la parte de los bienes de la compañía que pertenecía a los accionistas privados, consumado así la plena nacionalización de las líneas, ya que hasta entonces el Gobierno Federal poseía la mayor parte de sus acciones.

Este predominio, sin embargo, nunca le había dado facultades al Estado para intervenir de ese modo absoluto en la marcha administrativa de la empresa, pues se recordará que Limantour, al crear los Ferrocarriles Nacionales de México en 1908, cuidó de que el Estado no

adquiriera, por ningún concepto, funciones de administrador. De modo que aún con la injerencia que tuvo en la marcha de la empresa como accionista mayoritario y en su calidad de poder público que se interesaba en la vida de la compañía, el Estado nunca manejó la operación de ésta.

La Nacionalización de los ferrocarriles encuadró dentro de la política nacionalista y democrática del Presidente Cárdenas, cuyo régimen se orientaba a poner en manos del Estado aquellos instrumentos que le permitieran planear y promover el desarrollo económico del país, incrementando éste notablemente a partir de 1936 según demuestran las cifras anteriores, así como lograr satisfacer las crecientes y complejas necesidades de la población.

Ésta fue una medida, ajustada al ritmo de transformación adoptado en la estructura económica de la república. El gobierno de Cárdenas trataba de hacer de las líneas ferroviarias una institución de servicio público, así se expresaba claramente en el acuerdo expropiatorio cuando se afirmaba que la misma naturaleza de la compañía había impedido orientar su actuación en el sentido de procurar primordialmente el beneficio social, y por igual razón el Gobierno Federal no obstante su carácter de principal accionista, había tenido que considerar a la empresa como entidad privada para el efecto de exigirle el estricto cumplimiento de las disposiciones legales.

Otra razón de capital importancia que había decidido al gobierno mexicano a consumir la nacionalización era la relativa a la necesidad de integrar un sistema ferroviario nacional bajo el control del Estado, tanto en las líneas que pertenecían a los ferrocarriles nacionales de México como aquellas que el propio gobierno cardenista, de acuerdo con el plan sexenal en vigor, tenían en construcción. Aquí cabe señalar que días después de haber tomado posesión de la presidencia, el General Cárdenas promovió la creación de la empresa “Líneas Férreas de México” S.A., cuyo objeto principal, según decía el decreto respectivo era la adquisición, construcción y explotación directa o indirecta de toda clase de líneas, así como sus accesorios y equipos.

A la nueva empresa se le concedieron facultades para administrar las líneas del antiguo ferrocarril nacional de Tehuantepec, de Veracruz a Alvarado y de San Juan Evangelista al Juile,

asimismo se le señaló un plan de construcción que abarcaba la edificación de las siguientes líneas: a) de Mazatlán a Durango; b) de Uruapan a un punto del Río Balsas, pudiendo esta prolongarse hasta el litoral del Pacífico, fuera en Guerrero o en Michoacán; c) Ejutla, Oaxaca, a un punto del Pacífico, y d) de Jesús Carranza a Campeche, para entroncar con los ferrocarriles Unidos de Yucatán.

El gobierno deseaba, por lo tanto, que con estas líneas y con los ferrocarriles nacionales de México se integrara posteriormente (debidamente unificado y coordinado), un sistema ferroviario nacional, pero para ello, se requería oficialmente el pleno control sobre la empresa por parte de los nacionales. Si el Estado, por obra de la política limantouriana, se hacía responsable de las obligaciones financieras de la empresa, no era justo que asumiera plenamente el control y el manejo de la compañía, porque de esta forma podía desarrollar un plan congruente para la explotación y administración, que además que le permitiría mejorar el servicio. Le ofrecieron la oportunidad de reestructurar la Compañía con nuevas bases, adaptadas a la evolución del país y a las nuevas necesidades de la población.

Muy pronto el gobierno mexicano tropezó con el terrible problema relativo a que las líneas expropiadas, además de tener un equipo viejísimo y ruinoso (con locomotoras que llevaban más de 50 años de servicios ininterrumpidos), tenían un trazo que no era precisamente el adecuado para contribuir al desarrollo económico de la República. El Estado mexicano no podía, sin embargo, permanecer pasivo ante la necesidad de controlar y dirigir los servicios ferroviarios, aún con sus defectos y sus deficiencias originales. Algo tenía que hacerse, y la única solución a la que acudió el gobierno fue la nacionalización de las líneas, medida que fue aplaudida por todos los sectores nacionales, de acuerdo con las declaraciones que en aquellos días aparecieron en los periódicos, redactados por los hombres y las organizaciones más representativas del país.

Días después de acordada la nacionalización, el gobierno federal creó el “Departamento Autónomo de Ferrocarriles”, como organismo encargado de administrar las líneas nacionales y de llevar a cabo todas las obras de ampliación, construcción y perfeccionamiento del sistema ferroviario nacional. Al frente de la nueva dependencia quedó el

ingeniero Antonio Madrazo, quien a la vez era presidente ejecutivo de los Ferrocarriles Nacionales de México.

El 24 de diciembre de 1940, mediante un decreto expedido por el Congreso de la Unión con base en una iniciativa de ley enviada por el presidente de la República, el General Manuel Ávila Camacho, a un mes de haber entrado en funciones como titular del ejecutivo federal, desapareció la administración obrera y convirtió a los Ferrocarriles Nacionales de México en una empresa de servicio público, administrada por una entidad descentralizada formalmente independiente del gobierno.

La iniciativa de ley fue presentada el 19 de diciembre de ese mismo año, cinco días después, el 24 de diciembre la Cámara de Diputados la aprobó sin discusión y con dispensa de trámite el dictamen emitido por las comisiones respectivas es particularmente interesante porque puntualiza los desaciertos y las fallas en la concepción de los ferrocarriles nacionales de México, y porque además deja en evidencia que la incapacidad de las líneas para prestar un servicio mejor se derivaba de una serie de factores que no eran, ni podían ser, atribuibles ni a los trabajadores ni al gobierno, puesto que arrancaba de la formación misma de la empresa en 1908. Señalaba, asimismo, la falta de un programa de explotación racional de los ferrocarriles en relación con el desarrollo económico de la nación, además el existente no podía ser puesto en ejecución porque ni el sistema ferroviario tenía el trazo que requerían las necesidades nacionales, ni los empresarios privados que lo habían administrado supieron colocar, por encima de todas las contingencias que surgen de la operación de una empresa, el objeto de servir al progreso material.

El dictamen, en uno de sus párrafos sobresalientes, expresaba que, a falta de un programa para la explotación racional de los ferrocarriles nacionales de México, era indispensable eliminar una serie de abusos y prácticas viciosas. El mal funcionamiento del correo en relación con el patrimonio de los ferrocarriles es uno de estos casos. Otro más importante que el anterior es el de los fletes del gobierno, ya que tiene el privilegio de pagar sólo un 50% de las tarifas, por lo que muchos funcionarios poco escrupulosos, ordenan el transporte de materiales y mercancías para particulares empleando dicho privilegio. Otro cargo, todavía más grave, es el que se refiere al saqueo de las áreas de los ferrocarriles nacionales,

existen resoluciones dictadas por la junta Federal de conciliación y arbitraje, las cuales consisten en una serie de laudos dictados por dicha autoridad en favor, casi siempre, de funcionarios, los cuales no sólo disfrutaron de sueldos fabulosos, sino que, en algunas ocasiones defraudaron a la empresa.

Después de eximir de responsabilidad a la administración obrera, la Comisión dictaminadora del Congreso terminó su estudio con la proposición de los siguientes puntos:

- Primero: Los ferrocarriles nacionales deben ser objeto de una completa e inmediata reorganización en beneficio de la economía nacional.
- Segundo: Esta reorganización debe abarcar todos los aspectos de la industria desde el crédito para la transformación del equipo, hasta la preparación técnica del personal.
- Tercero: Deben estudiarse científicamente las tarifas para conseguir el abaratamiento de la vida.
- Cuarto: Debe impedirse el abuso de la franquicia que disfrute el gobierno para el transporte de mercancías y objetos destinados a sus dependencias.
- Quinto: Deben revisarse los reglamentos y condiciones de operación del correo y de exprés con respecto a los ferrocarriles.
- Sexto: Debe impedirse y castigar de modo ejemplar el saqueo de los ferrocarriles por parte de funcionarios de la junta Federal de conciliación y arbitraje.
- Séptimo: Debe el gobierno adquirir las empresas que actualmente administran las líneas nacionales, y en el caso del interoceánico, transformarlo en un ferrocarril de vía ancha.
- Octavo: Sugierase al gobierno la fiscalización, por parte del sindicato de trabajadores ferrocarrileros, en la marcha general de los trabajos de la empresa.
- Noveno: Sugierase al gobierno la conveniencia de dedicar la suma de dinero indispensable para la reorganización de los ferrocarriles, tomándola principalmente del 10% de las entradas brutas de las empresas que anualmente proporcionan una suma importante al propio gobierno federal.

Así a partir de la aprobación de este dictamen (el 24 de diciembre de 1940), los Ferrocarriles Nacionales de México dejaron de ser manejados por el sindicato, pasando a ser una entidad descentralizada con patrimonio y personalidad jurídica propios, administrada por un Consejo de Administración y un director general con patrimonio y personalidad jurídica propio

CAPITULO II
FERROCARRILES DE MEXICO COMO UN ORGANISMO DESCENTRALIZADO
DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA.

- 2.1 Ideas Generales sobre la Organización Administrativa en México
- 2.2 Régimen de Centralización Administrativa en México.
- 2.3 Régimen de Descentralización Administrativa.
- 2.4 Naturaleza jurídica de Ferrocarriles de México.

CAPITULO II

FERROCARRILES DE MEXICO COMO UN ORGANISMO DESCENTRALIZADO DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA

Para comprender la intención de esta investigación es necesario abordar desde la teoría a la administración pública, sus objetivos y sus fines, de ahí que este capítulo analice las ideas generales sobre la Organización Administrativa en México, el régimen de Centralización Administrativa en México, el régimen de Descentralización Administrativa., así como la naturaleza jurídica de Ferrocarriles de México.

2.1 Ideas Generales sobre la Organización Administrativa en México

Después de haber realizado un breve bosquejo histórico de los ferrocarriles mexicanos, toca ahora, aunque sea a grandes rasgos, hacer un estudio respecto de la situación jurídica de los Ferrocarriles Nacionales de México, y para ello, es indispensable estudiar la organización administrativa de estos.

La organización administrativa en general puede revestir diversas modalidades, pero a los tipos a los que puede reducirse, en México, son fundamentalmente dos: el de régimen de centralización y el de descentralización.

Se debe advertir que dichos regímenes se estudiarán, no en cuanto a su adopción como formas políticas de organización del Estado, sino exclusivamente a su naturaleza como organizaciones del poder ejecutivo. En otras palabras, el estudio que se va a emprender se refiere exclusivamente a la organización administrativa.

2.2 Régimen de Centralización Administrativa en México

El régimen de centralización administrativa existe cuando los órganos se agrupan colocándose unos respecto de otros en una situación de dependencia tal que entre todos ellos existe un vínculo que, partiendo del órgano situado en el más alto grado de ese orden, los vaya ligando hasta el órgano de ínfima categoría a través de diversos grados en los que existen ciertas facultades.

La relación jurídica que liga a los diversos órganos colocados en la situación referida constituye lo que se denomina “relación de jerarquía”. Mediante dicha relación se explica cómo se mantiene la unidad del poder administrativo, a pesar de los diversos órganos que lo forman. En efecto, la conservación de esta unidad está garantizada por la concentración del poder de decisión y de mando.

La concentración del poder de decisión consiste en que no todos los empleados que forman parte de la organización administrativa tienen facultades para resolver, para realizar actos jurídicos creadores de situaciones de derecho, ni de imponer sus determinaciones. En esta

forma de organización existe un número reducido de órganos con competencia para dictar dichas resoluciones, así como para imponer sus determinaciones. Los demás órganos simplemente realizan los actos materiales necesarios para auxiliar a aquellas autoridades, poniendo los asuntos que sean de su competencia en estado de resolución. De esta manera, aunque sean muy pocas las autoridades que tienen facultad de resolución, ellas pueden realizar todas las actividades relativas a la administración en vista de la colaboración de los órganos de preparación.

La relación de jerarquía consiste en una relación de dependencia que implica en cada grado de la jerarquía, la existencia de determinados poderes de órganos superiores respecto de los inferiores, esto hasta llegar al presidente de la República, quien es el jefe jerárquico superior de la Administración Pública Federal.

Los poderes que se refieren unos a la persona de los titulares de los órganos jerarquizados y otros a los actos que realizan, son los que se mencionarán a continuación: A) Poder de nombramiento; B) Poder de mando; C) Poder de vigilancia; D) Poder disciplinario; E) Poder de revisión; y F) Poder para la resolución de conflictos de competencia. Todos estos elementos son los que caracterizan al régimen centralizado en México.

2.3 Régimen de Descentralización Administrativa

Como se mencionaba anteriormente, al lado del régimen de centralización existe otro tipo de organización administrativa, que a su vez tiene diversas modalidades y que se conoce con el nombre de “régimen de descentralización”.

Sin embargo, sucede en algunos casos, que el Estado, para dar satisfacción a las ideas democráticas y para hacer más eficaz la realización de sus atribuciones, permite que se constituyan autoridades administrativas designadas por los mismos individuos cuyos intereses se ven comprometidos con el funcionamiento de estas. En otros casos, la naturaleza técnica de los actos que tiene que realizar la administración, las obliga a sustraer dichos actos del conocimiento de los funcionarios y empleados centralizados, para así encomendarlos a elementos que tengan la preparación suficiente a fin de que puedan atenderlos de la manera más

idónea. Por último, ocurre con frecuencia que la administración se descarga de alguna de sus labores, encomendando facultades de decisión en unos casos, de ejecución en otros y de consulta en los demás, a determinados organismos constituidos por elementos particulares que no forman parte del personal de la misma administración.

“En la doctrina mexicana la descentralización ha adoptado tres modalidades diferentes que son: A) Descentralización por región, B) Descentralización por servicio y C) Descentralización por colaboración. Las tres modalidades mencionadas no constituyen tipos de organización en los cuales pueden señalarse caracteres tan precisos, pero si se ha señalado que la organización descentralizada implica la existencia de una personalidad jurídica y de un patrimonio propio.

En realidad, el único carácter que se puede señalar en el régimen descentralizado es el que los funcionarios y empleados que lo integran no están sujetos a los poderes que implica la relación jerárquica, tal como se ve en el régimen de centralización”¹⁰.

Expuestas estas generalidades y características de los regímenes jurídicos administrativos, tanto centralizados como descentralizados, de manera general, se pasa enseguida a estudiar el que corresponde a los Ferrocarriles Nacionales de México de acuerdo con las características específicas que lo distinguieron, anticipando a priori, que se trataba de un organismo descentralizado por servicio.

“En el derecho mexicano se han conocido desde hace mucho tiempo ciertos organismos en los cuales concurren los elementos que de acuerdo con la teoría moderna del derecho administrativo caracterizan la descentralización por servicio, habiendo recibido tales organismos, bajo la influencia de la doctrina francesa, la denominación de establecimientos públicos distintos de los establecimientos de utilidad pública que son formados a iniciativa de los particulares”¹¹.

¹⁰ FRAGA GABINO, “Derecho Administrativo”, México, 1948. Pág. 298-299.

¹¹ DUGUIT LEON, “Traite de Droit Constitucioneel”, Tomo III, 1921 y 1925, Pág. 83.

2.4 Naturaleza jurídica de Ferrocarriles de México.

Como se ha mencionado en supra líneas Ferrocarriles de México constituyó, desde luego una forma de descentralización por servicio dentro de la organización administrativa del país. Su forma jurídica se mantuvo estrictamente dentro de los moldes de la descentralización administrativa que, según se ha dicho anteriormente, no se presentaba con caracteres únicos e invariables, sino que revestía las más variadas modalidades ya que, en el último extremo, no era sino un medio de conciliar el interés del Estado con la eficacia del servicio y con pretensiones legítimas de los individuos o grupos sociales a participar en el manejo del servicio.

Una vez hecha la expropiación de los bienes de la compañía de los Ferrocarriles Nacionales de México, mediante acuerdo presidencial del 23 de junio de 1937 se creó, por reforma a la ley de secretarías y departamentos de Estado, un nuevo departamento administrativo llamado “el departamento de ferrocarriles nacionales de México” (Decreto de 25 de junio de 1937), cuya existencia estaba subordinada a la conclusión de los arreglos entre el gobierno federal y el sindicato de trabajadores ferrocarrileros de la República, para que este quedara encargado de la explotación de las líneas férreas del país.

De esta manera se estructuró ferrocarriles de México como un *organismo descentralizado* de la administración pública federal, con patrimonio y personalidad jurídica propios; en cuanto a ello es de señalar que la descentralización es un modo técnico-jurídico utilizado para estructurar la administración pública , al respecto señala Paula Gallo que, “*La descentralización consiste en la transferencia de funciones estatales a entes con personalidad jurídica propia, separadas de la administración central*”¹².

De donde resulta que el ejercicio de la actividad administrativa, a través de estos organismos, es llevada a cabo de manera indirecta, mediante los órganos de dirección o administración desinados en sus leyes orgánicas o reglamentos internos.

¹² GALLO, Paula, (2016) DESCENTRALIZACIÓN Y DESCONCENTRACIÓN: ¿EXCEPCIONES A LA IMPROORROGABILIDAD DE LA COMPETENCIA?, México, UNAM.

Disponible en línea en: <http://historico.juridicas.unam.mx/publica/librev/rev/repjurad/cont/3/art/art4.pdf>

Así mismo este organismo administrativo puede estar dotado de personalidad o carecer de la misma según lo establezcan las leyes que les sean aplicables, para el caso de Ferrocarriles de México su ley orgánica estableció en su artículo primero que “*Ferrocarriles Nacionales de México, es un organismo público descentralizado, con patrimonio y personalidad jurídica propios, cuyo objeto es la administración y operación de los ferrocarriles mexicanos*”¹³ por lo que al poseer personalidad propia, este organismo recibió cierto poder de decisión e iniciativa, de ahí que para efectos de su liquidación debiera conservarse dicha personalidad.¹⁴ El control administrativo que conserva la —propia— administración central sobre los órganos descentralizados, guarda ciertas características de la relación jerárquica, así como la posibilidad de intervención excepcional en el órgano inferior, o la facultad de anular o reformar los actos dictados por los inferiores.

Una vez hecha la expropiación de los bienes Ferrocarriles Nacionales de México, mediante acuerdo presidencial del 23 de junio de 1937 se creó, por reforma a la ley de secretarías y departamentos de Estado, un nuevo departamento administrativo llamado “el departamento de ferrocarriles nacionales de México” (Decreto de 25 de junio de 1937), cuya existencia estaba subordinada a la conclusión de los arreglos entre el gobierno federal y el sindicato de trabajadores ferrocarrileros de la República, para que este quedara encargado de la explotación de las líneas férreas del país.

Habiendo concluido dichos arreglos, la ley de 23 de abril de 1938, publicada en el diario oficial de 30 del mismo año, vino a crear, con el carácter de corporación pública descentralizada del Gobierno Federal, la Administración Obrera de los Ferrocarriles Nacionales de México, con personalidad jurídica y patrimonio propio. (Artículos primero y segundo).

Sin embargo, la ley posterior, de 31 de diciembre de 1940, vino a derogar la anterior y a moderar la descentralización que en ella se consignaba, estableciendo con el carácter de corporación pública descentralizada, la administración de los Ferrocarriles Nacionales de México.

¹³ Ídem.

¹⁴ Mediante el decreto publicado en el diario oficial el 4 de junio de 2001 Se decretó la extinción del organismo descentralizado denominado Ferrocarriles Nacionales de México, el cual conservará su personalidad jurídica exclusivamente para efectos del proceso de liquidación.

El régimen administrativo de esta organización se definió por el origen de su creación, por naturaleza de las atribuciones que se tenían encomendadas y por los poderes que se había reservado la administración central sobre el establecimiento del cual se trataba. En efecto, la creación de un nuevo organismo provino de un acto especial del Estado, que fue precisamente la ley antes referida y la personalidad jurídica y facultades que se tenían para el manejo del servicio que reconocían como fuente del propio acto legislativo.

CAPITULO III
EX - ESTACIÓN DE FERROCARRIL RAYÓN

- 3.1 La estación Rayón y su paso por la historia.
- 3.2 Situación actual de la estación Rayón.
- 3.3. La estación Rayón, un factor facilitador del delito.

CAPÍTULO III

EX - ESTACIÓN DE FERROCARRIL RAYÓN

Este capítulo está enfocado al estudio del caso de estación de Ferrocarril Rayón, analizando en primer momento su historia e importancia, su estado actual de hecho y derecho, así como las implicaciones que tiene su abandono en la comunidad de Rayón.

3.1 La estación Rayón y su paso por la historia.

La estación Rayón (antes conocida como estación Francisco) construida el 14 de julio de 1910, es un bien inmueble, patrimonio de Ferrocarriles de México ubicado en Rayón, Tecozautla, estado de Hidalgo, designada como un punto de parada de la línea férrea de México a Nuevo Laredo.



*Ilustración 1. Estación Rayón, Tecozautla, Hidalgo.
(Autoría propia)*

Sin embargo, con el paso de los años, estos inmuebles fueron cayendo en desuso, trayendo consigo grandes afectaciones a la comunidad que lo alberga, al respecto señala Rodríguez;

“Con la llegada del ferrocarril a México, las oportunidades de crecimiento dieron un salto



*Ilustración 2. Vías férreas, México - Nuevo Laredo
(Autoría propia)*

trascendental; la modernización comunicacional, apertura de nuevos mercados agrícolas en el comercio internacional, así como desarrollo económico y social en distintos rubros ya era parte de aquel México del siglo XIX al igual que muchas naciones de Europa y Norteamérica.

A consecuencia de dicha modernidad, surgieron en el paisaje que compone las rutas del ferrocarril, inmuebles que se denominaron “las estaciones”. Dichas instalaciones, que estaban construidas de madera o piedra, contaban también con letreros e indicaciones de la localidad donde transitaba el ferrocarril, cumpliendo siempre con su función básica, la cual era señalar el punto de acceso y partida de viajeros y mercancías.

Una de las características de las estaciones, era ofrecer movilidad a localidades cercanas, transportación de productos locales para su venta, funciones de control aduanal, entre otras.

La construcción rápida de vías férreas en nuestro país tuvo lugar en el porfiriato (1876-1911) con la prioridad del proyecto de enlace económico con el mercado norteamericano, en dicho periodo se otorgaron importantes concesiones a compañías extranjeras del ramo, donde las estaciones se equiparon con tendencias internacionales y arquitectónicas de los concesionarios que las construyeron ”¹⁵.

En consecuencia, parece ser que la concepción generalizada del patrimonio cultural de la nación no otorga ni la importancia ni la protección y valoración adecuada a las estaciones decimonónicas del ferrocarril en nuestro país, ya que muchas se encuentran en el abandono. Sin embargo, es bien conocido que se cuenta con disposiciones y políticas de protección para inmuebles históricos que datan de la época prehispánica, hasta las construidas en las primeras décadas del siglo XX, dejando a un lado las especificaciones suficientes para considerar a las antiguas estaciones en el mismo nivel de las zonas arqueológicas, catedrales o lugares que datan de épocas coloniales.

3.2 Situación actual de la estación “Rayón”

Tras la liquidación del organismo descentralizado, la estación de ferrocarril “Rayón” se puso a disposición de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público¹⁶, quien designó al Servicio de Administración y Enajenación de Bienes (SAE), como órgano liquidador de Ferrocarriles de México, (en sustitución del banco nacional de obras y servicios públicos), en fecha 17 de agosto de 2010.

Debiendo elaborar con base en las disposiciones aplicables, y posteriormente cometer a la aprobación de la coordinadora del sector, un *Plan de Liquidación del Organismo*, documento en el que se identificarán objetivos y acciones. Una vez aprobado, dicha coordinadora lo someterá a la consideración de la Comisión Intersecretarial de Gasto Público, Financiamiento y Desincorporación, para los efectos procedentes.

¹⁵ (RODRÍGUEZ, Ana, GALLEGOS, Ángel, (1998). “México desconocido; México en el Tiempo "Estaciones y Ferrocarriles". (En línea, Fecha de consulta: 31 de marzo de 2016).

¹⁶ en su carácter de dependencia coordinadora del sector.

Este decreto estableció de igual manera que el plan de liquidación creado por el SAE podría ser modificado y actualizado en la medida de las necesidades propias de la liquidación, las modificaciones y actualizaciones, mismas que debían ser remitidas a la coordinadora del sector (STC) para su aprobación y presentación a la Comisión Intersecretarial de Gasto Público, Financiamiento y Desincorporación, para los efectos conducentes.

Debido a lo anterior se estableció un plan de liquidación del organismo, mismo que tocó diversas temáticas, entre ellas el de bienes inmuebles, contemplando diversas acciones que permitían de una forma integral, tener certeza jurídica y conocer el estado de la posesión de su patrimonio, para así decidir y otorgar el destino óptimo de estos bienes inmuebles. Plan contemplado para la aprobación de la comisión intersectorial de gasto público, financiamiento y desincorporación.

De esta manera, derivado de la situación legal en que se encuentra este inmueble histórico, se requiere de la aprobación para su desincorporación y su posible licitación al público, así como para que se le dé la mejor utilidad de acuerdo con las políticas públicas que se puedan implementar hacia el futuro en beneficio del monumento y de la sociedad.

Cabe señalar que las autoridades mencionadas anteriormente han tenido un rezago en la cuestión relativa a brindar una mayor agilidad e importancia al destino que se le tiene que dará estos inmuebles, ya que, el tiempo transcurre y estos monumentos siguen sufriendo un deterioro gradual que se traduce en negligencia, conforme pasa el tiempo esto se va tornando más triste para las personas que tienen la oportunidad de observar y analizar cómo día con día están sufriendo estos monumentos históricos. El inmueble descrito es un monumento histórico que fungió como una herramienta de gran importancia, tanto para el servicio ferroviario, para las poblaciones aledañas cercanas a esta, así como para su



*Ilustración 3. Estación Rayón en abandono
(Elaboración propia)*

utilización como vía de comercio y de transporte de pasajeros. Este se encuentra ubicado en la localidad de Rayón, municipio de Tecozautla, estado de Hidalgo.

La concepción más generalizada y predominante que se tiene respecto del patrimonio cultural de la nación parece negarles la importancia, protección y valoración social suficientes a las estaciones, talleres, infraestructura en general y demás instalaciones ferroviarias distribuidas a lo largo y ancho del país. La legislación vigente contempla la protección de aquellos inmuebles que datan de la época prehispánica y hasta las primeras tres o cuatro décadas del presente siglo, sin embargo, respecto de los ferrocarriles, estos no gozan de la protección Estatal dado que no existen las especificaciones suficientes para considerarlos en el mismo rango que una zona arqueológica, una catedral, un convento o un antiguo barrio colonial. Tal vez esa carencia provenga del carácter funcional y operativo que a simple vista parecen tener esas instalaciones, a las que se debe renovar, ampliar o readaptar de acuerdo con los nuevos requerimientos de los sistemas de transportación multimodal, que, desde hace dos décadas por lo menos, permiten el enlace comercial entre mercados continentales de importación y exportación.

Ahora bien este bien inmueble ha sido considerado como un “activo remanente” del extinto Ferrocarriles de México al no ser considerado aptos para otorgarse en concesión o permiso a otras dependencias de estado por no ser necesarios para la prestación del servicio público de transporte ferroviario, ya que no fue materia de los acuerdos de destino expedidos en su oportunidad a favor de la SCT, por la entonces Secretaría de Contraloría y Desarrollo Administrativo, (ahora Secretaría de la Función Pública), al respecto el órgano sectorial no ha celebrado algún acto jurídico que pudiera impedir su donación para beneficio social.

Cabe resaltar que el acuerdo publicado en el Diario Oficial de la Federación el 16 de agosto de 2018, por medio del cual que se derogaron, reformaron y adicionaron diversas disposiciones de las “Reglas para la donación de activos remanentes propiedad de Ferrocarriles Nacionales de México en Liquidación, publicadas el 24 de julio de 2015” estableció que se debe entender como “beneficio social” al “efecto positivo a la comunidad derivado del uso directo o indirecto de los Activos Remanentes en materia de educación, recreación, cultura, salud, desarrollo social, medio ambiente, economía, comunicaciones, transportes, agricultura,

ganadería, desarrollo rural, pesca, alimentación, trabajo, previsión social y turismo; así como de los Programas Sociales impulsados por el Gobierno Federal. A manera de ejemplo y de manera enunciativa, mas no limitativa, se distingue la fundación, conservación, mejoramiento y crecimiento de centros de población; la ejecución de planes o programas de desarrollo urbano; la constitución de reservas territoriales para el desarrollo urbano y la vivienda; la regularización de la tenencia de la tierra en los centros de población; la edificación o mejoramiento de vivienda de interés social y popular; la ejecución de obras de infraestructura, equipamiento y servicios urbanos; la protección del patrimonio cultural de los centros de población y la preservación del equilibrio ecológico y la protección al ambiente de los centros de población”¹⁷.

3.3. La estación Rayón, un factor facilitador del delito.

En este orden de ideas es menester señalar que este inmueble ha caído en deterioro y abandono por parte del órgano administrativo a cargo, sin recibir ningún tipo de mantenimiento ni tener algún uso posible, en este sentido la estación Rayón, se convirtió en lo que se ha denominado por la



*Ilustración 4. Condiciones actuales de la estación Rayón
(Elaboración Propia)*

criminología como un “factor facilitante del delito”, clasificado dentro de los factores de riesgo exógenos, esto debido a que las condiciones en las que se encuentra propician conductas delictuosas como vandalismo, asociación delictuosa u otros de mayor gravedad, respecto a ello señala Hikal que, *“Para estudiar las conductas criminales es necesario analizar a la sociedad y sus factores de riesgo. De este modo, al estudiar el comportamiento de la colectividad, estaremos adentrándonos a sus áreas de oportunidad, y por lo tanto en todos los aspectos que perjudican al ser humano en su conducta”*¹⁸, así este factor de riesgo exógeno de

¹⁷ ACUERDO por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de las Reglas para la donación de activos remanentes propiedad de Ferrocarriles Nacionales de México en Liquidación, publicadas el 24 de julio de 2015. DOF 16-08-2020

¹⁸ HIKAL, Wael. (2017); Factores de Riesgo que provocan criminalidad, revista ciencia, vol.68, No. 4, Octubre – Diciembre.

tipo ambiental facilita el espacio al sujeto activo para la comisión de una conducta criminal, en conjunto con los factores endógenos¹⁹.

En este sentido señala el mismo autor una vez que se conoce el factor de riesgo y a modo de prevención es indispensable que el estado actúe respecto a ello, pues el factor que provoca el problema es lo que lo soluciona, así mismo señala que para reducir los factores de riesgo de la criminalidad, para ello es necesario que participen todos los sectores del estado comunidad, gobierno y empresas.

De manera símil señala García Álvarez que *“Si conocemos las debilidades o causas que llevan a una sociedad a ser delictiva, y a los sujetos de los diferentes estratos sociales, estaremos dando el primer paso hacia la realización de políticas públicas y criminales que vayan de acuerdo con la realidad social.”*²⁰ Haciendo referencia de esta manera a que para la creación de las políticas públicas y criminales es necesario conocer las problemáticas del estrato, así como sus respectivas causas y consecuencias, de ahí la importancia del estudio realizado respecto a este bien inmueble y la propuesta que analizaremos en siguientes capítulos.

¹⁹ Se considera como un factor endógeno a aquel de tipo inmaterial que influye de manera interna en el sujeto activo del delito.

²⁰ GARCÍA, Álvarez, M. F. (2013); “Importancia del estudio de las causas delictivas y otros aspectos para estructurar las políticas criminales”, Archivos de Criminología, Seguridad Privada y Criminalística, 1(1). Disponible en: <https://drive.google.com/file/d/0B_cni943DKuqM3dvT2tnNS0yb2c/view?pli=1>.

CAPÍTULO IV
PROPUESTA DE TRASLADO DE LA EX – ESTACIÓN RAYÓN DEL DOMINIO DE
LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA FEDERAL A LA SOCIEDAD CIVIL O
PARTICULARES

- 4.1 Importancia de la propuesta estructural administrativa.*
- 4.2 Estado y Uso Actual de las Estaciones Ferroviarias: Rayón*
- 4.3 Traslado de dominio de la estación Rayón, una política pública de prevención y beneficio social.*
- 4.4 Participación de la Sociedad Civil en el Rescate Turístico de las Estaciones Ferroviarias y Rescate del Transporte Humano*

CAPÍTULO IV
PROPUESTA DE TRASLADO DE DOMINIO DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA
FEDERAL A LA SOCIEDAD CIVIL O PARTICULARES

Este capítulo considera la importancia de la propuesta estructural administrativa, al respecto el primer apartado de este capítulo analiza los factores culturales, económicos y sociales del traslado de dominio del remanente el segundo apartado considera el uso actual de las estaciones del ferrocarril, el tercer apartado analiza la propuesta como una política pública de prevención y beneficio social; por lo que ve al cuarto apartado, se analiza la importancia de la participación ciudadana en el rescate de las estaciones y del ferrocarril como transporte y los objetivos que se pretenden.

4.1 Importancia de la propuesta estructural administrativa.

Como se ha expuesto en capítulos anteriores la desincorporación, traslado de dominio o donación de los bienes inmuebles y remanentes del organismo desconcentrado es un tema de suma importancia para la administración pública y el cumplimiento de sus fines, de ahí que a través de esta investigación se proponga el traslado de dominio de la estación “Rayón” de la administración pública, a la sociedad civil, en concordancia con dispuesto por las bases de liquidación, los acuerdos de donación y traslado expedidos tras la extinción del organismo descentralizado “Ferrocarriles de México”, de ahí la importancia de analizar los beneficios de prevención social que le acompañan; en primer lugar se establece que las políticas públicas deben servir a las necesidades de la sociedad de acuerdo al cambio que va sufriendo a través de los años, en segundo que esta propuesta busca establecer a este bien inmueble como un punto de referencia de tránsito en varios kilómetros a la redonda, pues pretende propiciar un polo de desarrollo económico que beneficie a toda la población circunvecina y todos los pequeños caseríos, así como reactivar la actividad económica de esos caseríos intermedios, y por último se resalta la necesidad de aplicar medidas de prevención mediante la creación y aplicación de políticas públicas respecto a dos puntos torales, el primero la prevención social y el segundo crear un impacto positivo a la comunidad derivado del uso directo de este activos remanente; para tales efectos se busca con el traslado de dominio de este bien inmueble se pretende la conservación, mejoramiento y crecimiento de la comunidad de Rayón, a través de la protección de su patrimonio cultural.

4.2 Estado y Uso Actual de las Estaciones Ferroviarias: Rayón

Antes de examinar la factibilidad de esta propuesta se debe señalar que la estación Rayón se encuentra administrada por la Secretaría de Comunicación y Transportes en su carácter de dependencia coordinadora, quien ha sido la encargada de administrar este activo remanente hasta su enajenación, donación o reversión, de igual manera se debe señalar que a la fecha no se encontró registro o antecedente de que se haya realizado alguna gestión respecto de este inmueble, para su desincorporación, así mismo no existen antecedentes de que se encontrara en posesión de alguna institución pública o privada, alguna asociación que no persiga fines de lucro, por último se establece que no existe gestión por particulares a fin de que este activo remanente se utilizado para beneficio social.

Ahora bien, como se ha venido mencionando en supra líneas, este inmueble se encuentra en desuso, pues si bien se han creado y reformado bases para la donación o traslado de los bienes y remanentes de este organismo tras su extinción, el órgano liquidador, ha omitido aplicar de manera puntual las reglas y bases a este inmueble, lo que ha provocado un riesgo a la comunidad circunvecina.

4.3 Traslado de dominio de la estación Rayón, una política pública de prevención y beneficio social.

Como se vio en apartados anteriores, la estación rayón ha constituido un factor de riesgo en la comunidad de rayón, pues facilita la comisión de ilícitos al no contar con vigilancia alguna, por lo que la propuesta de traslado de dominio como política de prevención y beneficio social, supone una intervención necesaria a los principios y bases de liquidación de los activos remanentes de este organismo, que han constituido una ineficaz e ineficiente política administrativa.

4.4 Participación de la Sociedad Civil en el Rescate Turístico de las Estaciones Ferroviarias y Rescate del Transporte Humano

Partiendo de que existe un conflicto de atribuciones y un vacío de estas para su mantenimiento y resguardo, la alternativa es que se desincorpore del gobierno federal y se transfiera a la sociedad civil para su uso, disfrute y mantenimiento conservándole como un bien patrimonial de la misma sociedad circunvecina.

CAPITULO V
ANÁLISIS DE FACTIBILIDAD PARA LA TRASFERENCIA DE USO Y
USUFRUCTO DE LA EX ESTACIÓN RAYÓN TECOZAUTLA HIDALGO

5.1 Alternativa de Factibilidad

5.1.1 Análisis de Factibilidad para la Transferencia de Uso de la Ex – Estación Rayón Tecozautla Hidalgo

5.1.2 Estudio de Factibilidad Económica

5.1.3 Estudio de Viabilidad Financiera

5.1.4 Estudio de Viabilidad Social

5.1.5 Estudio de Viabilidad Cultural

5.2 Prospectiva del Proyecto

5.3 Alternativa para la Factibilidad de Implementar un Proyecto Integral de Desarrollo Turístico Vinculado a la Historiografía del Tren en la Comunidad de Rayón

5.4 Propuestas

CAPITULO V

ANÁLISIS DE FACTIBILIDAD PARA LA TRASFERENCIA DE USO Y USUFRUCTO DE LA EX ESTACIÓN RAYÓN TECOZAUTLA HIDALGO

Este capítulo tiene el carácter de análisis de factibilidad desde la perspectiva de la Administración Pública Estatal y Municipal, respecto a dos alternativas posibles: la primera consiste en adaptar la estación con la finalidad de convertirla en un museo histórico y cultural, en beneficio de la comunidad; y la segunda alternativa estudia la factibilidad de implementar un proyecto integral de desarrollo turístico vinculado a la historiografía del tren, encaminado a la implementación de un corredor turístico que enlace diversos municipios y maximice su industria turística, esto en lo relativo a la transferencia de uso de la ex – estación Rayón, mediante los requisitos legales y conforme a la Administración Pública Federal. Aunado a lo anterior, se analiza la factibilidad económica, financiera, social y cultural del proyecto de administración. Por último, el sexto apartado va encaminado a la prospectiva del proyecto de investigación elaborado.

5.1 Alternativas de Factibilidad

Resulta importante el poder analizar alternativas que puedan ser factibles para el desarrollo del proyecto de investigación. La factibilidad en la transferencia de uso de la ex estación de ferrocarril Rayón, así como los estudios de factibilidad económica, financiera, social y cultural, son indispensables para la elaboración de resultados y su evaluación correspondiente.

5.1.1 Análisis de Factibilidad para la Tráferencia de Uso de la Ex - Estación Rayón Tecozautla Hidalgo

El análisis de factibilidad es un instrumento que sirve para orientar la toma de decisiones en la evaluación de un proyecto y corresponde a la última fase de la etapa preoperativa o de formulación dentro del ciclo del proyecto. En este sentido, es pertinente para este proyecto de investigación el realizar este análisis de acuerdo a la factibilidad y viabilidad de las propuestas, establecidas para el mejor uso económico, financiero, social y cultural de la ex estación de ferrocarril Rayón que mejor encausen su destino y aprovechamiento.

De acuerdo con lo anterior, el proyecto pretende realizarse mediante una transferencia de dominio del bien inmueble mencionado, esto, mediante la desincorporación o licitación realizada por parte del órgano administrativo que actualmente está a cargo que es; la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, a través del Servicio de Administración y Enajenación de Bienes (SAE), por parte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, relacionada con Ferrocarriles Nacionales de México en liquidación, siendo este último un organismo público descentralizado de la Administración Pública Federal nombrando al (SAE) como el liquidador del organismo público en cuestión, en sustitución del banco nacional de obras y servicios públicos, en fecha 17 de agosto de 2010.

El precio base para la licitación lo fija directamente la dependencia desincorporadora, con base en los precios de salida de otras estaciones semejantes.

Los criterios que se usan para la fijación de este precio son los siguientes:

- Debe tener una ubicación estratégica, como lo es encontrarse ubicado en una zona urbana.
- Debe contar con bienes y servicios urbanos como lo son electricidad, agua potable y drenaje.
- Debe existir algún centro de producción cercana.

Una vez analizadas estas variables (que inciden directamente en el precio de salida) y comparado este con los precios de bienes inmuebles semejantes, se determina que el 90 por ciento de estas características son adversas, al solamente encontrarse ubicado a cinco kilómetros de una comunidad denominada san francisco, en el Municipio de Tecozautla, Estado de Hidalgo, y estando, además, ubicado a cinco kilómetros de la carretera principal, careciendo del resto de particularidades referidas.

Asimismo, cabe mencionar que existe un precio subjetivo, el cual no se puede fijar con los criterios señalados toda vez que es un bien histórico patrimonial, y por lo tanto, carece de referentes financieros por ser un casco que data de 1922; época posterior al diseño original de influencia y periodos históricos del porfiriato.

Por ser un bien inmueble, el Instituto de Antropología e Historia (INAH), fija determinados criterios y parámetros, esencialmente requiere de tres factores para su respectivo análisis: análisis de factibilidad económico, análisis de viabilidad financiero, y análisis de viabilidad social.

Uno de los requisitos para la desincorporación del bien inmueble, propiedad y en posesión del Gobierno Federal es que dicho proceso debe hacerse mediante el procedimiento de licitación pública.

Las licitaciones son la regla general para las adquisiciones de arrendamientos y servicios, son publicitadas mediante una convocatoria pública para que se presenten propuestas libremente en sobre cerrado, mismo que es abierto públicamente para que sean aseguradas al Estado las mejores condiciones en cuanto a calidad, precio, financiamiento, oportunidad,

crecimiento económico, generación de empleo, eficiencia energética, uso responsable del agua, optimización y uso sustentable de los recursos, así como la protección del medio ambiente.

Los tres procedimientos que pueden utilizar las dependencias para adquirir productos son:

- Licitación Pública.
- Invitación a cuando menos tres personas
- Adjudicación directa.

Licitación Pública

Las licitaciones públicas pueden ser presenciales, electrónicas o mixtas.

Presenciales:

Aquellas en las que solo se podrán presentar propuestas en sobre cerrado, de forma documental, durante un acto de presentación y apertura de propuestas y en donde todo acto de la licitación (ya sea Junta de Aclaraciones, Acto de presentación y apertura o acto de fallo) deben ser presenciales, es decir, que el licitante debe estar presente físicamente en dichos actos.

Electrónicas:

Son aquellas donde únicamente se permite la participación de los licitantes a través de COMPRANET, utilizando los medios de identificación electrónica que son proporcionados por la Secretaría de la Función Pública.

Mixtas:

Cuando las licitaciones sean de las llamadas mixtas, los licitantes, a su elección, podrán participar de manera presencial o electrónica en todos los actos de la licitación (junta de aclaraciones, acto de presentación y apertura de propuestas o acto de fallo).

Excepciones a la Licitación

Toda selección de los procesos de excepción a la licitación pública que realicen las dependencias debe estar fundada y motivada, según las circunstancias y de acuerdo con los criterios establecidos en la Ley de adquisiciones.

En cualquier supuesto, invitarán a personas que cuenten con capacidad de respuesta inmediata, así como los recursos técnicos y financieros que aseguren al Gobierno las mejores condiciones.

Las excepciones a la licitación pública son:

- Invitación a cuando menos tres personas
- Adjudicación directa.

Las dependencias podrán contratar mediante estos esquemas cuando:

- No existan bienes o servicios alternativos o sustitutos, o bien solo exista un posible oferente, o se trate de una persona que posea la titularidad o el licenciamiento exclusivo de patentes, derechos de autor, u otros derechos exclusivos, o por tratarse de obras de arte.
- Peligre o se altere el orden social, la economía, la salubridad, seguridad y el ambiente como consecuencia de caso fortuito o fuerza mayor.
- Existan circunstancias que puedan provocar pérdidas o costos adicionales importantes.
- Las que se realicen con fines exclusivamente militares y su contratación ponga en riesgo la seguridad nacional.
- Derivado de caso fortuito o fuerza mayor, no sea posible obtener bienes y servicios por medio de licitación pública.
- Que se le haya rescindido un contrato adjudicado a través de licitación pública a un licitante, en cuyo caso se le adjudicará al siguiente concursante en precio.
- Que se haya declarado desierta una licitación pública o se trate de adquisiciones de bienes perecederos o existan razones justificadas para la adquisición de bienes de marca determinada o se trate de servicios de consultorías, estudios o investigaciones.

Se podrán contratar adquisiciones, arrendamientos y servicios sin sujetarse al proceso de licitación en el supuesto de que no se excedan en cada operación los montos máximos establecidos en el presupuesto de egresos de la federación.

Invitación a Cuando Menos Tres Personas

Los procesos de Invitación a cuando menos tres personas son llevados a cabo de forma parecida a una licitación, ya que la invitación es difundida a través de Internet (COMPRANET) y en la página WEB de la dependencia o entidad. Los actos de presentación y apertura podrán ser sin la presencia del licitante, pero siempre se invitará al Órgano Interno de Control. Para que se realice la adjudicación se debe contar con un mínimo de tres propuestas solventes. Los plazos se fijan atendiendo el tipo de bienes o servicios requeridos.

5.1.2 Estudio de Factibilidad Económica

Este proyecto pretende obtener los beneficios sociales y económicos referidos con anterioridad, para lograr esto deberá realizarse la venta del inmueble, ya sea a una sociedad legalmente establecida o a un particular en específico, pero de igual manera exclusivamente sin fines de lucro.

De acuerdo con un análisis establecido, los costos que se manejarían de acuerdo con las características son los siguientes:

Costos:

En lo relativo al precio por el cual se pretende adquirir, de acuerdo a su estructura con los estándares ya mencionados con anterioridad que se buscan para este proyecto, este no debe exceder el costo fijo de venta de \$350,000.00 pesos en moneda nacional, que, de acuerdo a un análisis de adquisición subjetiva, al no contar con bienes y servicios, y estar alejado de la población y de las vías terrestres principales, es un precio accesible en concordancia con sus características de abandono y deterioro.

Actualmente la ex estación se encuentra delimitada por malla ciclónica, se considera que abarca una superficie total de 500 metros cuadrados.

Como se ejemplifica el estudio de caso mediante anexo 1,2,3,4.

5.1.3 Estudio de Viabilidad Financiera

La viabilidad financiera de este proyecto se pretende alcanzar desde dos posibles maneras:

1. Mediante el establecimiento y conformación de una sociedad sin fines de lucro, para su aprovechamiento con fines exclusivamente culturales.
2. Mediante un apoyo por parte de la Administración Pública, en su caso del H. Ayuntamiento del Municipio de Tecozautla en el Estado de Hidalgo, ya sea mediante un fideicomiso, para su posible adquisición por parte de un particular o una sociedad, donde se fomenten recorridos y viajes con motivos de crecimiento, que aceleren y puedan potencializar y fomentar el desarrollo turístico, tanto de Querétaro, como también del resto de los polos turísticos que se encuentran cercanos.

5.1.4 Estudio de Viabilidad Social

Resulta de gran importancia el estudio de viabilidad social. Aunado a todos los aspectos antes mencionados, y con respecto a lo social, es posible realizar este proyecto de acuerdo con la gran apertura cultural y económica que puede generar el poder tener este centro como atractivo formativo. se pretende que este resulte ser un polo de atracción en beneficio de la población, considerando, además, del impacto que puede generar el aportar fuentes de empleo académicas y de diversas índoles, derivado de sus posibles usos.

5.1.5 Estudio de Viabilidad Cultural

El análisis de factibilidad cultural resulta ser uno de los temas principales en este proyecto de investigación, ya que la finalidad del proyecto administrativo recae en esta cuestión.

Primeramente, hay que destacar que el poder tener un monumento histórico con estas características, beneficiaría plenamente a la sociedad y le daría al inmueble un uso de suma importancia

El factor cultural, que como se ha mencionado es el tema primordial de esta política pública, es factible y viable en lo que respecta a esta población, ya que la finalidad y el motivo de la misma es que exista un mayor movimiento social y turístico, no solo de la población cercana sino de todos aquellos que tienen el interés y aprecio cultural por el ferrocarril en México, así como aquellos a los que les gustaría poder recordar la historia y el gran avance que significó para el país este medio de transporte, el cual hoy en día sigue vigente como uno de los principales medios para el movimiento de mercancías.

5.2 Prospectiva del Proyecto

El futuro y prospectiva del proyecto que se ha desarrollado en el presente trabajo de investigación pretende y busca materializarse siguiendo el mejor cause que se dé a estos monumentos muchos de los cuales siguen en incertidumbre y abandono, por lo cual requieren de este tipo de propuestas y focos de atención, para que se tomen medidas en beneficio de dichos inmuebles, así como también de la sociedad al perseguirse principalmente el uso cultural de las mismas.

5.3 Alternativa para la Factibilidad de Implementar un Proyecto Integral de Desarrollo Turístico Vinculado a la Historiografía del Tren en la Comunidad de Rayón

Con esta segunda opción, se tiene el propósito de poder evaluar cuál de las dos alternativas que se presentan en este proyecto será la más factible, de acuerdo con una evaluación que se observará al término este capítulo.

Esta, además, se relaciona con la implementación de un proyecto integral que se enfoque en el desarrollo del turismo, así como el fomento de la historiografía del ferrocarril en la comunidad de Rayón Tecozautla Hidalgo.

5.4 Propuestas

Posibles Aplicaciones y Usos Del Proyecto

Las aplicaciones posibles de dicho proyecto son en beneficio de los monumentos históricos y, en particular, de la mencionada ex – estación de Rayón, la cual además servirá como posible antecedente para aquellos interesados en alguna otra estación ferroviaria que se encuentre en las mismas o en condiciones similares y en el supuesto de abandono y deterioro, por la cual sea necesaria una intervención en su beneficio y para mejorar su mejor utilidad. Para, de esta manera poder conservar su etiqueta como monumento histórico, tanto para el beneficio del propio inmueble, como para las poblaciones que se encuentren a su alrededor, para así además poder alcanzar los fines que mejor encausen la persecución de una política pública benefactora para la sociedad civil organizada.

En pocas palabras, servirá para lo siguiente:

- Marcar las pautas para determinar el tipo de necesidades que se tienen, en materia de política pública, en los casos similares.
- Para que este tipo de espacios puedan ser remodelados y adaptados para su reactivación y contribución en las actividades del municipio de Tecozautla Hidalgo, y que así se construya un foro pequeño, con escenario, cabina de audio y gradería al aire libre, a fin de poder llevar a cabo ahí otro tipo de actividades culturales tales como conciertos u otros tipos de presentaciones escénicas, gratuitas y aptas para todo público.
- Para que se desarrolle también un estacionamiento para autobuses de visitantes, así como jardineras y locales donde puedan encontrar puestos de todo tipo, por ejemplo, de dulces artesanales típicos de la región, recuerdos de Tecozautla (tazas, platos, y demás utensilios elaborados con barro y cerámica), puestos de comida, entre otros.

CONCLUSIONES

El surgimiento del ferrocarril ha sido uno de los acontecimientos más importantes para el desarrollo y crecimiento en la historia de México, así como en países como Inglaterra donde este representó el principal pilar para su revolución industrial. Derivado de ello, se permitió al capital privado inglés invertir en México para generar una fuente de lucro que derivó en un instrumento fundamental para nuestra economía.

Del presente trabajo se concluye que cuando la administración pública pone interés en herramientas tales como el ferrocarril, este se impulsa, propiciando su uso e impacto dentro de la economía nacional, lo que, además, conlleva al uso y mejora de la infraestructura. Este genera impactos que contribuyen al desarrollo no sólo económico, sino que también social, fomentando el desarrollo de las zonas en que se establece y continuar con su mantenimiento y uso adecuados. Esto lo podemos ver reflejado en casos tales como los acontecidos durante los gobiernos de los presidentes Benito Juárez y Porfirio Díaz, los cuales son reconocidos como aquellos que llevaron las vías férreas hasta los puertos marítimos para el transporte de mercancías y personas desde la capital del país hacia el puerto de Veracruz, para vincular el transporte marítimo al continente europeo. Durante este intervalo de tiempo (bajo los regímenes referidos), se construyó la mayor cantidad de vías de ferrocarril en comparación con aquellas desarrolladas por las diez administraciones subsecuentes, privilegiando el transporte terrestre vía carreteras y autopistas, y dejando a un lado el ferrocarril.

Asimismo, lo anterior lo podemos identificar durante la administración del presidente Lázaro Cárdenas, en el año de 1937, donde se nacionalizaron los ferrocarriles para beneficio público, administrándose de manera eficaz y eficiente bajo la responsabilidad de la administración pública federal por medio de una empresa paraestatal denominada “Ferrocarriles Nacionales de México”, misma que fungió como tal durante gran prolongado periodo, hasta su privatización. A consecuencia de la nacionalización y expansión del ferrocarril se abrieron grandes oportunidades de mercado, el ferrocarril estuvo en auge y prosperidad durante muchos años, beneficiando el desarrollo y crecimiento nacional mediante la intervención de un estado benefactor quien tenía intervención directa en la economía.

Posterior a dicha nacionalización hubo un gran crecimiento (gracias a dicho estado benefactor), que perduró durante varias décadas del siglo XX, hasta llegar a su privatización, tras la cual podemos observar que, al ya no ser de interés prioritario para la administración pública federal, comenzó su declive. Se cambió la vocación de transporte masivo de individuos para convertirse exclusivamente en transporte de carga, causa por la cual se suspendieron los usos de las “estaciones de ferrocarril”. Esto generó y dejó en total abandono dichos inmuebles, que resultaban muy útiles en aquellos años, causándoles incertidumbre, situación en la cual actualmente se encuentra la ex – estación de ferrocarril Rayón. Al privatizar los ferrocarriles, las empresas privadas se quedaron con la mayor parte de bienes, convirtiéndose en parte de los mayores terratenientes del país, derivado de las grandes extensiones de tierra por donde recorrían las vías férreas. Sin embargo, no fue así el caso de las estaciones de ferrocarril, ya que, por estar en zonas federales restringidas, el gobierno federal continuó con su proceso jurídico de desincorporación, quedando estas relegadas y en desuso.

Las amenazas, ignorancia y atentados contra el patrimonio ferroviario de México no sólo provienen de factores externos. Por una parte, existen personas que pretenden adjudicarse la posesión de estos inmuebles de manera ilegítima, por otra parte, existe el saqueo, desmantelamiento y abusos del que son presa fácil estas estaciones, así como la infraestructura de las rutas en las que se ha suspendido el servicio regular de trenes. Asimismo, identificamos la degradación, deterioro y pérdida de construcciones realizadas en estilos originales y con materiales propios o únicos de la región que les brindó asentamiento. Lo anterior ha ocurrido en distintas épocas con distintas estaciones y complejos ferroviarios, tales como la de Rayón Tecozautla Hidalgo; Cambalache, Tequisquiapan, Querétaro; Buenavista, Colonia y San Lázaro en centro y la gran metrópoli mexicana, y, en el curso de este siglo, con las de los ferrocarriles Interoceánico y Mexicano del Sur en la ciudad de Puebla, esto sólo por mencionar algunos casos tan irremediables como absurdos e injustificables, en lo referente a la destrucción inadmisibles del patrimonio edificado.

Es urgente renovar el marco legislativo de protección, cuidado, estudio y valoración del patrimonio cultural aludido en este trabajo, con el objetivo de actualizar sus concepciones, reglamentos y disposiciones generales, para así lograr una protección más efectiva de esos

testimonios que integran otra vertiente patrimonial situada especial y cronológicamente en la transición de la época post independiente y la consolidación del modelo capitalista industrial en el país que necesitó, como condición innegable para su predominio, de un moderno sistema de transportes encabezado y sostenido por los ferrocarriles.

Aquí los esfuerzos gubernamentales y civiles pueden hallar coincidencias oportunas, imaginativas y originales, que se traduzcan en acciones concretas, efectivas de rescate, conservación y usos alternativos de las estaciones y de otros inmuebles afines, tal y como está ocurriendo ya en varias entidades, municipios y comunidades. No sería ocioso avanzar de tal modo en una discusión acerca de esta problemática, con el propósito de generar un capítulo legislativo especial para el patrimonio en cuestión, a fin de reconocer, salvaguardar, difundir y reintegrar los bienes inmuebles, muebles y grupos documentales de los ferrocarriles a sus custodios, estudiosos, aficionados y admiradores académicos, individuos o asociaciones distintas.

Por supuesto que el llamado patrimonio intangible, ése que se manifiesta, reproduce y renueva con el pulso de la vida, el contacto humano y el intercambio social, merece un lugar, un reconocimiento y una oportunidad. Es oportuno recordar que, a pesar de la disminución en el servicio de transporte de pasajeros, y su consagración casi obligada como sitios para el manejo de cargas diversas, buena parte de nuestras estaciones siguen siendo espacios vivos, auténticas puertas de las novedades, los contrastes, los cambios, las oportunidades. Donde la nostalgia y los tiempos ultramodernos se encuentran, entrelazan, contradicen y prosiguen sus caminos en la dirección que han llevado los ferrocarriles desde sus orígenes mexicanos: la de búsqueda y exploración de rutas alternas hacia realidades heterogéneas.

GLOSARIO

ADMINISTRACIÓN PÚBLICA: La administración pública está conformada por un conjunto de instituciones y de organizaciones de carácter público que disponen de la misión de administrar y gestionar el estado y algunos entes públicos.

CPEUM: Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

ESTACIONES DE FERROCARRIL: Inmuebles que gradualmente compitieron en estilo, dimensiones y funcionalidad al servicio del ferrocarril, para uso comercial, uso de parada para viajeros y casetas de transporte

FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO (FNM): fue un organismo público descentralizado de México, creado por Porfirio Díaz en 1907, nacionalizado por Lázaro Cárdenas del Río en 1937 y puesto en liquidación por Vicente Fox Quesada tras la desincorporación del Sistema Ferroviario Mexicano iniciada por Ernesto Zedillo Ponce de León en 1997.

FIN CULTURAL: Es una entidad que se caracteriza por participar de la naturaleza de los objetos reales y de los ideales sin confundirse con ellos. Los objetos culturales cuentan con una base o sustrato material, una significación espiritual y, sobre todo, sentido. Son los objetos producidos por el hombre en atención a algo significativo, y pueden ser de carácter estético, utilitario, o algún otro fin propuesto por el mismo hombre.

INAH: Instituto Nacional de Antropología e Historia.

LICITACIÓN: Sistema por el que se adjudica la realización de una obra o un servicio, generalmente de carácter público, a la persona o la empresa que ofrece las mejores condiciones.

MONUMENTO HISTÓRICO: Los lugares, ruinas, construcciones y objetos de propiedad fiscal, municipal o particular que por su calidad e interés histórico o artístico o por su antigüedad, se han declarados como tales por decreto supremo, dictado a solicitud y previo acuerdo del Consejo, en México considerando además los que considere el Instituto Nacional de Antropología e Historia.

PRIVATIZACIÓN: Es un proceso jurídico-económico mediante el cual las actividades empresariales son transferidas del sector público al sector privado, es decir, traspasadas o tomadas ya sea desde el Estado o la comunidad (ver Bien público y propiedad comunitaria) hacia agentes económicos privados.

ORGANISMO CENTRALIZADO: Es aquel que tiene la personalidad propia del Estado, y se identifica con las Secretarías de Estado, Ministerios y Procuradurías.

ORGANISMO DESCENTRALIZADO: A diferencia del centralizado, goza de personalidad jurídica y patrimonio propio, así como de autonomía técnica y orgánica, por lo que si bien sus directivos son nombrados por la Administración Central pueden tomar sus propias decisiones y plantear su propio organigrama, sin consultarlo con otro órgano.

ORGANISMOS DESCONCENTRADOS: Sólo tienen autonomía técnica, y la personalidad de la Secretaría o Ministerio a la que pertenecen.

POLÍTICA PÚBLICA: Son acciones de gobierno con objetivos de interés público que surgen de decisiones sustentadas en un proceso de diagnóstico y análisis de factibilidad, para la atención efectiva de problemas públicos específicos, en donde participa la ciudadanía en la definición de problemas y soluciones.

RAYÓN: Localidad establecida en el Municipio de Tecozautla, perteneciente al Estado de Hidalgo, donde cercanamente transita el ferrocarril.

TRASLADO DE DOMINIO: Es el proceso de "transmitir" la gestión desde un registrador a otro.

TECOZAUTLA: Es una población que se encuentra al poniente del Estado de Hidalgo, México; constituye la cabecera municipal del municipio del mismo nombre, uno de los 84 que conforman el estado.

BIBLIOGRAFÍA

ALLIER CAMPUZANO, Jaime. *Derecho Patrimonial Cultural Mexicano*. Miguel Ángel Porrúa. México. 2006.

ÁVILA ORTIZ, Raúl. *El Derecho Cultural en México: Una Propuesta Hacia la Modernidad*, México. Miguel Ángel Porrúa-Coordinación de Humanidades-UNAM. 2000.

BARREIX MOARES, Juan y Castillejos Bedwell, Simón. *Derecho Metodología y Método en la Praxis Comunitaria*. Editorial Fontamara. México. 1986.

BECERRIL, MIRO, José Ernesto. “*El Patrimonio Histórico-Artístico en México*”. Miguel Ángel Porrúa. Mexico.2003.

BIELZA, RAFAEL, *Anuario del Instituto de Derecho Público*, Rosario, Rep. Argentina, 1941.

BOSH GARCÍA, Carlos. *La Técnica de la Investigación Documental*. Editorial UNAM; Facultad de Economía. México. 1972.

BUNGE, Mario. *La Ciencia. Su Método y su Filosofía*. Editorial Siglo Veinte; Facultad de Economía. Buenos Aires, Argentina. 1981.

D STRABAU, Gilberto, “*El Ferrocarril. México*”, Secretaría de Comunicaciones y Transporte, México, 1988.

DE CORAIL Jean Louis, “*La crice de la notion juridique de service publique en droit administratif francais*”, Paris, 1954.

DE GORTARI, Eli. *Fundamentos de la Lógica. La Actividad Científica y su Explicación Dialéctica*. Editorial Océano. Barcelona, España. 1984.

DUGUIT, León, *Traite du Droit Constitutioneel*. 1921-1925. Tomo II.

ECO, Umberto. *Como se Hace una Tesis. Técnicas y Procedimientos de Investigación, Estudio y Escritura*. Editorial Gedisa. Barcelona, España. 1986.

FRAGA, Gabino, *Derecho Administrativo*, México, 1948.

FUENTES DIAZ, Vicente, *El Problema Ferrocarrilero de México*, México, 1951.

GARCÍA, Álvarez, M. F. (2013); “Importancia del estudio de las causas delictivas y otros aspectos para estructurar las políticas criminales”, Archivos de Criminología, Seguridad Privada y Criminalística, 1(1). Disponible en: <https://drive.google.com/file/d/0B_cni943DKuqM3dvT2tnNS0yb2c/view?pli=1>.

GONZALES ROA, Fernando, *El Problema Ferrocarrilero y la Compañía de los Ferrocarriles Nacionales de México*, Carranza e Hijos, Impresora, México, 1915.

GURZA, Jaime, *La Política Ferrocarrilera del Gobierno*, Tipografía de la oficina impresora de estampillas, México, 1911.

HABERMAS, Jürgen. *La Lógica de Las Ciencias Sociales*. Editorial Tecnos. Madrid, España. 1986.

HARIOU, Maurice, *Précis du Droit Administratif*, 9ª ed., Paris, 1919.

HIKAL, Wael. (2017); Factores de Riesgo que provocan criminalidad, revista ciencia, vol.68, No. 4, Octubre – Diciembre.

LITVAK KING, Jaime, GONZALES R, Luis y GONZALES, María del Refugio. “*Arqueología y Derecho en México*”. UNAM. 1980.

PEREZ CASTRO, Lorenzo, *El Estado y los Ferrocarriles*, México, 1923.

POPPER, Karl. Adorno. Dahrendorf. Habermas. *La Lógica de Las Ciencias Sociales*. Editorial Grijalbo. México. 1978.

SARTORI, Giovanni. *La Comparación en las Ciencias Sociales*. Alianza Editorial. México. 1994.

SERRA ROJAS, Andrés, *Derecho Administrativo*, México, 1959.

SCHMELKES, Corina. *Manual para la Presentación de Anteproyectos e Informes de Investigación (tesis)*. Oxford, 2ª ed., México, 1992, 201 p.

TECLA JIMÉNEZ, Alfredo. *Teoría, Métodos y Técnicas en la Investigación Social*. Editorial Taller Abierto. México. 1985.

ZAPATA, Oscar A. *Metodología de la Investigación. Herramientas para Elaborar Tesis e Investigaciones Socio educativas*. Editorial Pax. Primera Edición México 2012.

Zenón Cano Santana, Artículo **¿cómo escribir una tesis?** Departamento de Biología, Facultad de Ciencias, Universidad Nacional Autónoma de México. *Ciencias* 65 Enero-Marzo 2002.

REFERENCIAS ELECTRÓNICAS

RODRÍGUEZ, Ana, GALLEGOS, Ángel, (1998). “**México desconocido; México en el Tiempo "Estaciones y Ferrocarriles"**”. (En línea, Fecha de consulta: 31 de enero de 2022).

Delgado de Cantú, Gloria M. (2004). «5 El régimen de Porfirio Díaz». *Historia de México, legado histórico y pasado reciente* (2 edición). Pearson educación. p. 246. ISBN [9789702612742](#) (En línea, Fecha de consulta: 3 de febrero de 2022).

Vicente Fox Quesada (4 de junio de 2001). «Decreto por el que se extingue el organismo público descentralizado Ferrocarriles Nacionales de México y se abroga su Ley Orgánica.». *Diario*

Oficial de la Federación (Distrito Federal, México: Presidencia de la República) (2): 94-95. (En línea, Fecha de consulta el 13 de febrero de 2022).

Secretaría de Gobernación SEGOB DOF 10-10-12 BASES para llevar a cabo la liquidación de Ferrocarriles Nacionales de México. (En línea, Fecha de consulta: 13 de febrero de 2022).

http://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5271908&fecha=10/10/2012

http://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=763792&fecha=04/06/2001

LEGISLACIONES

Constitución Política de Los Estados Unidos Mexicanos. Cámara de Diputados del H Congreso de la Unión. Secretaría General. Secretaría de Servicios Parlamentarios. Dirección General de Servicios de Documentación, Información y Análisis, última reforma publicada en el Diario Oficial de la Federación el 26 de febrero de 2016

[www.diputados.gob.mx.] 3.VI.2016: 14:22.

CÁMARA DE DIPUTADOS DEL H. CONGRESO DE LA UNIÓN, Secretaría General. Secretaría de Servicios Parlamentarios. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, [04.04.2016; 22:56].

http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/1_29ene16.pdf

Ley Federal de los Trabajadores al Servicio del Estado. Cámara de Diputados del H Congreso de la Unión. Secretaría General. Secretaría de Servicios Parlamentarios. Dirección General de Servicios de Documentación, Información y Análisis última reforma publicada en el Diario Oficial de la Federación el 03 de mayo de 2006.

[www.diputados.gob.mx.] 3.VI.2014: 14:22.

Ley Federal de Responsabilidades Administrativas de los Servidores Públicos. Cámara de Diputados del H Congreso de la Unión. Secretaría General. Secretaría de Servicios Parlamentarios. Dirección General de Servicios de Documentación, Información y Análisis última reforma publicada en el Diario Oficial de la Federación el 09 de abril de 2009.

[www.diputados.gob.mx.]. 3.VI.2013: 14:22.

Ley federal sobre monumentos y zonas arqueológicas, artísticas e históricas.

Ley general de bienes nacionales.

Ley Orgánica de la Administración Pública.

UNESCO (United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization).

Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura.

ENCICLOPEDIAS

Universidad Nacional Autónoma de México. Instituto de Investigaciones Jurídicas. Enciclopedia Jurídica Mexicana tomo VI Segunda Edición. Editorial Porrúa. México. 2004.

REVISTAS

RODRÍGUEZ, Ana, GALLEGOS, Ángel, *“México en el Tiempo "Estaciones y Ferrocarriles; MEXICO DESCONOCIDO". 1998.*

CICERO Y GARITA, Ricardo, *Nuestros Primeros Ferrocarrileros*, Revista Mensual Ilustrada. Divulgación Histórica, 1942.

DIARIOS OFICIALES

23 de junio de 1937 Se nacionalizan los ferrocarriles.

30 de abril de 1938 Se crea la administración obrera

31 de diciembre de 1940 Se crea ferrocarriles nacionales de México y su ley orgánica

19 de marzo de 1944

15 de febrero de 1945

1 de julio de 1946 Se compra Ferrocarril mexicano México-Veracruz

30 de diciembre de 1948 Se moderniza ferrocarriles

19 de diciembre de 1960 Se fusiona ferrocarriles mexicanos

27 de enero de 1960

5 de enero de 1966

27 de agosto de 1966

7 de julio de 1972 Destino de casas y terrenos

30 de diciembre de 1972

5 de agosto de 1996 Se privatiza la ruta México-Laredo

18 de agosto de 1998 Se privatiza la ruta México-Ciudad Juárez

22 de febrero de 1999 Se privatiza la ruta México-Yucatán

4-5 de junio de 2001 Extinción de ferrocarriles nacionales de México.

4 de junio de 2001 Vicente Fox Quesada (4 de junio de 2001). «Decreto por el que se extingue el organismo público descentralizado Ferrocarriles Nacionales de México y se abroga su Ley Orgánica.». *Diario Oficial de la Federación* (Distrito Federal, México: Presidencia de la República) (2): 94-95

