



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

FACULTAD DE ESTUDIOS SUPERIORES ACATLÁN

PROGRAMA DE POSGRADO EN CIENCIAS POLÍTICAS Y SOCIALES

MAESTRÍA EN ESTUDIOS BILATERALES MÉXICO-ESTADOS UNIDOS

TESIS PARA LA MAESTRÍA

EN ESTUDIOS MÉXICO-ESTADOS UNIDOS

TEMA

**EL NAFTARAIL, MECANISMO INTEGRADOR DE AMÉRICA DEL NORTE
EN EL MARCO DEL TLCAN 1994-2005**

PRESENTA

CAMELIA DOMINGUEZ HERNANDEZ



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

Agradecimientos:

A mi familia por su apoyo y amor incondicional

A mis amores Andrea y Yavé

EL NAFTARAIL, MECANISMO INTEGRADOR DE AMÉRICA DEL NORTE EN EL MARCO DEL TLCAN 1994-2005

	Pág
Introducción.....	1
I. EL FERROCARRIL COMO MECANISMO INTEGRADOR EN EL PROCESO DE INTEGRACION PARA AMERICA DEL NORTE.	
1.1 Concepto de integración aplicado al modelo Europeo, y su analogía en América del Norte.....	6
1.2 El TLCAN y el ferrocarril, mecanismo integrador para América del Norte.....	20
1.3 Integración territorial del TLCAN, el ferrocarril en el sistema de transporte.....	27
1.4 Origen y desarrollo para la conformación del NAFTA RAIL como mecanismo integrador.....	38
II. LA PARTICIPACION DEL ESTADO Y LAS INSTITUCIONES QUE REGULAN EL SISTEMA DE FERROCARRIL	
2.1 Inserción del ferrocarril en la integración económica de los tres países que conforman el TLCAN.....	48
2.2 Origen, funcionamiento y principios del Departamento de Transporte de Estados Unidos de Norteamérica	61
2.2.1 Departamento de Administración de ferrocarriles (Federal Railroad Administration), Estados Unidos de Norteamérica.....	64
2.2.2 Departamento de Transporte de Canadá.....	68
2.2.3 Secretaría de Comunicación y Transporte en México.....	71
2.3 Empresas que facilitan el proyecto de privatización para el NAFTARAIL.....	74

III. EL DESARROLLO DEL FERROCARRIL EN ESTADOS UNIDOS DE NORTEAMÉRICA, MÉXICO Y CANADA

3.1 Relación Estado-Ferrocarril en los países que conforman el TLCAN.....	84
3.2 Fusión de TFM, Tex Mex, KSC, para la creación del ferrocarril del TLCAN....	90
3.3 Participación integral del sector privado en el sistema de concesiones del ferrocarril mexicano.....	92
3.4 Fondo de Inversión de Norteamérica para promover la integración de la infraestructura entre los países del TLCAN.....	96
3.5 El TLCAN y el intercambio comercial por ferrocarril en el servicio de Door to Door para México.....	98
3.6 El sistema de transporte de ferrocarril se convierte en mecanismo regulador de aduana.....	101

IV.LOGÍSTICA DEL SECTOR AUTOMOTRIZ Y DE AUTOPARTES A TRAVES DEL FERROCARRIL

4.1 Impacto Económico de la Industria Automotriz en México.....	108
4.2 Importancia de las multinacionales. El caso de Chrysler en Estados Unidos de Norteamérica. El desarrollo del sector automotriz en México y del ferrocarril.....	115
4.3 El sector automotriz en la negociación del TLCAN.....	122
4.4 Descripción del proceso del intercambio comercial de mercancías utilizando ferrocarril a través de las fronteras de Canadá, Estados Unidos y México.....	129

Conclusiones	134
---------------------------	-----

Anexos	143
---------------------	-----

Bibliografía	185
---------------------------	-----

EL NAFTARAIL, MECANISMO INTEGRADOR DE AMÉRICA DEL NORTE EN EL MARCO DEL TLCAN 1994-2005

INTRODUCCIÓN

El objetivo de esta investigación es identificar la participación del ferrocarril como un mecanismo¹ que promueve la integración comercial a la entrada en vigor del Tratado de Libre Comercio de América del Norte. También será parte de esta investigación el confirmar si este medio de transporte resulta competitivo para el mercado doméstico, o si lo es solamente para el intercambio de mercancías internacionales. Para ello se establece el lineamiento teórico del proceso de integración, funcionalismo, neofuncionalismo para explicar su origen y su efecto en éste proceso de integración.

Desde su origen el ferrocarril ha contribuido a los procesos de expansión, modernización y distribución de mercancías, y cada vez es más la carga comercial transportada por el ferrocarril que se encuentra ligada al comercio exterior, por lo que contar con un sistema ferroviario eficiente, tanto en su operación como en su reglamentación, permite que el comercio internacional entre México, Estados Unidos de Norteamérica y Canadá sea de suma importancia para lograr el principal objetivo de la creación de una zona de libre comercio.

En el caso de México, el ferrocarril tiene la finalidad de ser más competitivo que otros medios de transporte, en respuesta al principal objetivo del TLCAN: fortalecer la eficiencia de los sistemas económicos integrados y alcanzar los más altos niveles de competitividad internacional.

¹ Mecanismo: Todo proceso que se puede descomponer por análisis en una serie de fases subordinadas y dependientes una de otra. Raluy Pouveida, Antonio, Diccionario Porrúa de la Lengua Española, p. 472

El ferrocarril requiere una costosa infraestructura necesaria para su operación, y el TLCAN sirvió como instrumento para legalizar, actualizar y realizar propuestas para el manejo de este sector con un enfoque a la modernización. El ferrocarril en México es un organismo estratégico por la actividad económica que desarrolla. Las reservas y modificaciones fueron necesarias para reglamentar este sector, ya que de no haberse tomado en consideración, durante la negociación del TLCAN, esto hubiera tenido como consecuencia un sector obsoleto y no competitivo a nivel internacional; además de convertirse en uno de los principales obstáculos para el comercio internacional, puesto que uno de los sectores más importantes (el automotriz) lo utiliza para el desplazamiento de largas distancias y grandes volúmenes.

Para el logro de estas metas económicas es imprescindible la libre interacción de los factores de producción y la facilidad de los traslados físicos de los bienes y mercancías dentro del espacio geoeconómico integrado. La aplicación eficiente de los objetivos implícitos en el TLCAN, requiere de un adecuado sistema logístico que respalde los procesos de producción y comercialización para establecerse en la zona de libre comercio, y que ayude a satisfacer las necesidades de la economía siendo uno de los principales requisitos para el proceso de integración comercial del TLCAN.

Actualmente la red ferroviaria mexicana comunica a 30 entidades federativas y enlaza a sus principales ciudades con centros agrícolas, mineros y desarrollos industriales, en esta investigación lo más importante es su interconexión con los puntos fronterizos de Estados Unidos de Norteamérica. El TLCAN permitió que algunas empresas mexicanas, poseedoras del sistema de ferrocarril realizaran alianzas estratégicas con grupos empresariales mexicanos para obtener la concesión bajo el apego a las leyes y reglamentos de este país.

La hipótesis planteada será corroborada o rechazada mediante la explicación del rol que desempeña el ferrocarril en los países que conforman el TLCAN, la cual describimos de la siguiente forma “ *a partir de la firma del TLCAN se origina la integración ferroviaria Kansas City Southern, Tex Mex, y Transportación Ferroviaria Mexica (TFM) que conlleva a la creación del NAFTARAIL o ferrocarril del TLCAN, como parte del incremento del flujo comercial entre los tres países integrantes*” y tendremos que corroborar o rechazar si esta integración si cumple con niveles óptimos de eficiencia y calidad en el transporte de carga por ferrocarril, y si en realidad apoya el movimiento de mercancías sólo en el intercambio comercial con el extranjero o también apoya el mercado doméstico, cuestionamientos que esperamos darles respuesta durante el desarrollo de este tema.

1) Es por eso que dentro de este trabajo de investigación se abordará en el primer capítulo el esquema de integración para América del Norte, exponiendo la teoría de integración, funcionalismo, neofuncionalismo explicando el efecto causado por el sector de transporte ferroviario en dicho proceso. Se explicará que el ferrocarril funge como un mecanismo integrador dentro de este proceso²; se afirmará que el beneficio de este medio de transporte fue requerimiento de las corporaciones transnacionales y para las corporaciones transnacionales, además se explicará la negociación dentro del TLCAN para el transporte de ferrocarril, y las leyes emitidas para la competencia de este sector.

2) En el segundo capítulo se estudiarán las instituciones que regulan este sistema de transportación de carga, ya que las vías de comunicación pertenecen al Estado para beneficio y seguridad del mismo, explicando el rol que desempeñan

² Aunque el proceso de Integración tiene como modelo de explicación, la integración Europea, México no puede compararse con dicho proceso, ya que nosotros apenas nos encontramos en el segunda etapa del proceso de integración que no terminaría en la unificación del continente norteamericano, es por eso que uno de los objetivos es explicar y demostrar que el ferrocarril se convierte en un **mecanismo integrador** como resultado de la firma del Tratado de Libre Comercio de América del Norte.

las concesiones en México, mostrando la estructura actual de estas instituciones, en cada país de origen Estados Unidos de Norteamérica, Canadá y México, respectivamente.

3) En el tercer capítulo se abordarán los antecedentes de los corredores logísticos del ferrocarril, considerando las empresas mencionadas y las rutas cubiertas (como son Kansas City Southern, Transportación Ferroviaria Mexicana, y Texas Mexican Railway). Y cual ha sido su participación con México en el inicio de su relación comercial, además de abordar los conflictos de litigio que se presentaron al momento de operar, y se explicará cómo el gobierno de México ha manejado el sistema de concesiones a partir de la firma del TLCAN.

4) En el cuarto capítulo se investigará el caso específico del sector automotriz. Se describirá el proceso de intercambio comercial utilizando el servicio de ferrocarril a través de la frontera entre México y los Estados Unidos, pero enfocado a una sola compañía del sector automotriz, mostrando el proceso de documentación, ya que en la actualidad al unirse las tres compañías, sus sistemas de importación y de exportación tienen que estar integrados para evitar los retrasos aduanales y en gran parte para garantizar la seguridad de las importaciones y exportaciones de y hacia Estados Unidos de Norteamérica y Canadá.

El análisis estará basado en el efecto del sistema ferroviario a partir de la firma del TLCAN y la participación de sus multinacionales para el flujo de importación y exportación del sector automotriz de Chrysler. Con ello se busca confirmar que el mecanismo integrador, el ferrocarril como medio de transporte se moderniza, y se desarrolla en beneficio del comercio exterior. Del mismo modo se demuestra la imposibilidad de incrementar la participación del mercado doméstico de este

transporte, debido a que las concesiones resultan en un alto costo en el traslado de mercancías, lo cual evita la competitividad de las empresas domésticas.

Como se explicará a través de una demostración en el capítulo cuatro, podremos observar en el cuadro No. 4.11 el costo de las tarifas que se aplican para los destinos predeterminados, mismos que en el comparativo realizado en la página 126 nos muestra que existen varios factores que no hacen competitivo este sector para el mercado doméstico.

EL NAFTARAIL, MECANISMO INTEGRADOR DE AMÉRICA DEL NORTE EN EL MARCO DEL TLCAN 1994-2005

I. El ferrocarril como mecanismo integrador en el proceso de integración para América del Norte.

1.1 Concepto de integración aplicado al modelo Europeo y su analogía en América del Norte

Aunque existen otros enfoques teóricos para explicar el proceso de integración el modelo Europeo es el proceso de integración más avanzado que en éste momento existe. El antecedente es el trabajo de David Mitrany acerca del proceso de integración y del mismo modo del funcionalismo. Así que para tratar de explicar el concepto se abordará el trabajo de Mitrany que se centra en la importancia que los Estados deben tener para organizar los asuntos económicos, incluidas las actividades comerciales.³ Por ejemplo para la integración Europea surgió como respuesta a la paz que el continente requería para reactivar su economía, era necesaria una Europa unificada como el Canciller Alemán Konrad Adenauer, Robert Schuman y Jean Monnet, lo habían planteado.⁴

Después, el proceso de integración se puede estudiar a través de estos enfoques teóricos tales como el funcionalismo, el neofuncionalismo, el federalismo, transaccionalismo o Interaccionismo comunicativo, el intergubernamentalismo y el modelo de niveles múltiples de gobernabilidad o de competencias, mismas que se explicarán brevemente para tratar de explicar dicho concepto de integración, del mismo modo se abordará el neofuncionalismo, cuyo lineamiento teórico es la base de esta investigación.

³ Mercedes Pereña, Estudios Regionales II apuntes de clase, cita textual de información proporcionada mayo 5,2005 (Cita Textual)

⁴ Gûnter Mûchler y Klaus Hofmann, Helmut Kohl , canciller de la unidad alemana, Departamento de Prensa e Información del Gobierno Federal Bonn, Welckerstraße 1, Mayo 1992, p. 34-35

El funcionalismo, de acuerdo a David Mitrany tenía como principio fundamental evitar nuevos conflictos armados e incrementar la probabilidad de la paz universal, estableciendo organizaciones funcionales, puramente técnicas en el ámbito internacional, las cuales se expandirían “funcionalmente” llenando ese espacio y drenando el poder de los Estados.⁵ Creando con ello organizaciones funcionales despolitizadas que incluso podrían evitar el surgimiento de nuevos gigantes.

Por otra parte el neofuncionalismo como lo describe Ernst B. Hass en su libro *The Uniting of Europe*, se enfoca en la CECA⁶ de una forma descriptiva tal como lo comienza a realizar el funcionalismo, sin embargo en el proceso de esa dinámica que conlleva el proceso de integración el neofuncionalismo se va volviendo prescriptivo, la integración es un proceso de crecimiento sector por sector, mediante “desbordamiento” *spillover*, desde sectores técnicos exitosos a otros técnicos y políticos. Precisamente este proyecto de investigación considera el neofuncionalismo para evaluar lo que el sector del transporte ferroviario significa dentro de un proceso de integración de América del Norte. Dicho proceso permite entender y explicar que el derrame originado por el proceso de integración tenga un efecto en el sector de transporte ferroviario entre los miembros que conforman el TLCAN, que a diferencia del sector de transporte carretero no tuvo restricciones tan fuertes ni presiones sindicales como éste lo tiene en la actualidad.⁷

El federalismo es otra vertiente teórica, basada en el enfoque de Pan-Europa de Coudenhove Kalergi. Esta proporcionó los elementos necesarios que el ámbito político requería en ese momento. El federalismo mantiene una aproximación ideológica que se basa en la concepción filosófica de la persona humana, de la sociedad y de su relación, la cual supera el individualismo, pero no se diluye en el colectivismo. El primer federalismo en Europa necesitaba un acto político-jurídico

⁵ Nicolás Mariscal, *Teorías Políticas de la Integración Europea*, Edit. Tecnos, Madrid, 2003 p. 26

⁶ La Comunidad Europea del Carbón y del Acero o CECA fue un organismo internacional del ámbito europeo que regulaba los sectores del carbón y del acero de los estados miembros

⁷ *Ibidem* p. 26

decisivo, que fuera, o bien un pacto federal entre los Estados, o bien una asamblea constituyente, generador de una Constitución federal. Con ello lo que se propuso fue una federación *sui generis*, dentro de esa federación y de acuerdo a la Constitución cada Estado podría resolver sus problemas internos, anteponiendo siempre la protección de los Estados pequeños a los grandes.⁸

Otra perspectiva teórica es el transaccionalismo o Interaccionismo comunicativo planteado por Karl Deutsch, donde se plantea que la dinámica de la integración se encuentra en el aprendizaje de los grupos sociales o comunidades que interactúan utilizando estructuras de comunicación, cuyas transacciones refuerzan el sentimiento de comunidad. Éste se ha visto en el incremento del volumen de transacciones societales (cartas, comunicaciones telefónicas, turismo, migraciones, intercambio de estudiantes, transferencias monetarias, importaciones y exportaciones). En este sentido el nivel de integración se lograría porque la percepción de ambas partes es de confianza y beneficio mutuo.⁹

En general, los teóricos de la integración sostienen que las personas adoptan un comportamiento integrativo por las expectativas de recompensas conjuntas. Inicialmente tales expectativas se desarrollan entre las élites –gubernamentales y privadas-. Y a ellas corresponde asumir la dirección del proceso integrador.¹⁰

Otra de las teorías es el intergubernamentalismo, como lo planteaba Stanley Hoffmann, era la fehaciente supervivencia y preeminencia de los Estados como actores, no obstante haberse quedado obsoletos para el cumplimiento de sus funciones, él sostenía que las naciones sobrevivían en Europa indudablemente transformadas por la integración, pero viviendo como naciones. Por eso es que se

⁸ Idem p. 22

⁹ B. Rosamond, op. cit; James Dougherty y Robert Pfaltzgraff, Teoría en Pugna en las Relaciones Internacionales, Cristina Piña, Trad. (Buenos Aires: Grupo Editorial Latinoamericano, 1993) 447-447

¹⁰ Mercedes Pereña, Estudios Regionales II apuntes de clase, información proporcionada mayo 5,2005 (cita textual)

da total importancia al Estado dentro de la comunidad y la importancia creciente que comienzan a tener las organizaciones supranacionales para este proceso de integración.¹¹

Mientras que la teoría de modelo de niveles múltiples de gobernabilidad o competencias (gobernanza de multinivel), supone que aunque la integración ha sido estado- céntrica y ha impulsado el nivel supranacional, persiste una dispersión de poder y autoridad en el interior de cada Estado (nivel subnacional), que ha impulsado las políticas regionales en el interior de cada Estado, apoyadas por medidas políticas y económicas de la Unión Europea.¹²

A través de éstos enfoques y autores se ha tratado de explicar las teorías existentes para el proceso de integración del modelo Europeo y al mismo tiempo se ha expuesto la definición que éste proceso tiene para las relaciones internacionales. Sin embargo el lineamiento teórico que sirve como base a esta investigación nos muestra el efecto que el proceso de integración tiene sobre el ferrocarril como medio de transporte definiendo con ello que es un mecanismo integrador que se desarrolla en el marco de la legalidad del TLCAN.

Al tomar en consideración el TLCAN se define que existen básicamente dos formas de establecer relaciones internacionales en materia de intercambio comercial,¹³ 1) la cooperación que incluye acciones destinadas a disminuir la discriminación, como es el caso de acuerdos internacionales sobre políticas comerciales, 2) la integración que comprende medidas que llevan a la supresión

¹¹ Nicolás Mariscal, *Teorías Políticas de la Integración Europea*, Ed. Tecnos, Madrid, 2003 p. 29-32

¹² Mercedes Pereña, Estudios Regionales II apuntes de clase, cita textual de información proporcionada mayo 5,2005 (Cita Textual)

¹³ Karla, España. Ríos Martínez , Tesis *Análisis comparativo de los impactos económicos del TLCAN en Canadá, y México, 1995-2001*, p.144 op. Cit Mariño, Jorge, *La Supranacionalidad en los procesos de integración regional*, Mave Editor, 1999

de algunas formas de discriminación, como la eliminación de barreras al comercio.¹⁴

El significado de integración surge del latín, *integratio* – *onis*, que según el diccionario de Relaciones Internacionales, significa acción y efecto de integrar o integrarse, constituir las partes un todo, unirse a un grupo para formar parte de él.¹⁵

Pero como también es de nuestro interés explicar la perspectiva de éste proceso desde una perspectiva de relaciones internacionales, se utilizarán dos definiciones de integración, las cuales son complementarias y ayudarán a una mejor comprensión del fenómeno al que nos referimos:

1) León Lindberg define la integración como " los procesos por los cuáles las naciones anteponen al deseo y la capacidad para conducir políticas exteriores e internas clave de forma independiente entre sí, buscando el tomar decisiones conjuntas o delegar su proceso de toma de decisiones a nuevos órganos centrales"¹⁶, 2) Jorge Mariño menciona que "se entiende por proceso de integración regional el proceso convergente, deliberado (voluntario) –fundado en la solidaridad-, gradual y progresivo, entre dos o más Estados, sobre un plan de acción común en aspectos económicos, sociales, culturales, políticos, etcétera"¹⁷.

¹⁴ Políticas comerciales: Define e impulsa estrategias que contribuyan a perfeccionar el proceso de integración económica y fortalece los flujos de comercio con los tres países miembros, mientras que las barreras al comercio se definen como barreras cuantitativas y cualitativas

¹⁵ Anuario Mexicano de Relaciones Internacionales 1997, p. 601

¹⁶ L.N., Lindberg, The Political Dynamics of European Economic Integration, University Press, Stanford, p. 28

¹⁷ Jorge, Mariño, La Supranacionalidad en los procesos de integración regional, Mave Editor, 1999, España.

El proceso de integración de acuerdo al neofuncionalismo se inicia con acercamientos económicos, y dependiendo de cada proceso, conforme a lo estipulado por los países miembros, la agenda económica abarca e incluye nuevos temas en áreas sociales, culturales, jurídicas, y hasta políticas de los países miembros. El objetivo de una integración es la construcción de un mercado único, y *un sistema de transporte unificado* haciendo mención en que éste sector fue el primero en integrarse al nacer la CECA en Europa, y para tratar de lograr el objetivo primordial que era el intercambio comercial.

Podríamos mencionar a Cappeletti quien explica de ésta forma el proceso de integración en un sentido de nación:

"Hablar de integración entre nacionales, aunque se trate solamente de un tímido tránsito por aspectos técnicos referidos a una integración económica que no desdibuje las realidades nacionales, implica de hecho y afecta a ciertos mecanismos de decisión judicialmente reservado al Estado-Nación y dentro de él a las élites políticas que lo controlan a menudo, es decir, un reforzamiento profesional del sentimiento nacionalista. Un sistema integrativo fundamentado en intereses comunes que deben estar basados en la paz social que en definitiva es la que proporciona legitimidad a ese sistema integrativo"¹⁸

Con lo anterior podemos deducir que la integración va de lo político a lo económico o viceversa. Y que puede variar de acuerdo al grado de integración que se origine en esta relación, considerando también el interés nacional de cada uno de los países integrantes y el sector con el se comenzará ese proceso de integración.

¹⁸ Vidal, Cappeletti, Relaciones Internacionales, Integración y Subdesarrollo, Ed. Nueva Visión, Buenos Aires, 1969 pp. 9-10

Sin embargo el argumento básico neofuncionalista¹⁹ considera que dos o más países acuerdan trabajar para lograr la integración sector por sector, mediante “derrame” *spillover*, desde sectores que se pueden considerar técnicos y operativos a otros políticos. Se considera que debe existir una burocracia supranacional por ambos lados, y que es precisamente el sector en que se está trabajando en ese momento el que promueve la integración para alcanzar los beneficios mutuos, que sólo será parcial y no se verá la ventaja de dicha integración a menos que varios sectores económicos también se integren. En el caso de investigación que se está desarrollando, el acuerdo entre los tres países fue el TLCAN, y el objetivo a lograr fue el intercambio comercial a través de la creación de una zona de libre comercio, que a su vez motiva el sector del transporte para aumentar los flujos de intercambio comercial.

De acuerdo a Rosamond²⁰, hay dos procesos automáticos en el modelo neofuncionalista: el primero de ellos, la integración económica automática que incrementa el nivel de transacciones entre los actores involucrados en la región, y el segundo, una tendencia al surgimiento de nuevas organizaciones de sumo interés que reditúa en el ámbito político como en el económico, y se definen en uniones comerciales.

Los neofuncionalistas consideran que esos procesos impactan hasta los procesos políticos internos; aquí el centro de la suposición neofuncionalista es que los beneficios de la integración (aparentemente) llegarían para satisfacer los intereses de grupos localizados domésticamente. Entonces se considera que los grupos internos son los que harán las gestiones ante sus gobiernos. Desde este punto de vista, la integración sería una promesa para servir a los intereses internos y locales. En este punto y debido al interés que se presenta en el mercado de

¹⁹ B. Rosamond, op. cit; p. 60

²⁰ Ibidem p.60

Estados Unidos de Nortamérica, el transporte ferroviario ha servido a los intereses internos pero de las corporaciones transnacionales establecidas en México como se demostrará en los siguientes capítulos.

Pero quizás el concepto más importante y más discutido en el neofuncionalismo, es la idea del *spillover* o derrame, el cual es utilizado para describir los mecanismos que conducen los procesos de integración regional. De acuerdo a Haas²¹, el derrame se refería a la forma en la cual la integración de un sector económico originara presión para acelerar el proceso de integración económico más allá de ese sector. Como se mencionó anteriormente, se trabaja la integración sector por sector cuyos beneficios se verán mostrados al haberse integrado varios de ellos, uno de los ejemplos más fehacientes en el proceso de integración Europea fue el *sector de transporte* (indispensable para el movimiento de materias primas, ya que el acero y el carbón eran materias primas esenciales para la industria de los años cincuenta), así mismo es indispensable el movimiento de mercancías a través de transportes confiables para los países que conforman el TLCAN, tal como lo es el transporte ferroviario.

En relación al proceso de *spillover* en el proceso de integración europeo se cita textualmente:

“[...] no hay modo de obviar la necesidad de explorar los cambios de demandas y expectativas que se desarrollaron después que las instituciones supranacionales comenzaran su trabajo, y no se puede evitar la tarea de proyectar la pauta futura de integración en términos de las esperanzas y demandas liberadas por la unificación del sector carbón-acero. El éxito de la integración debe ser evaluado en términos de las percepciones de los actores cruciales”²²

De los sectores inicialmente fusionados emerge un proceso demostrable de extensión de las expectativas grupales entre industriales, comerciantes y

²¹ Idem op. cit. Kaporaso y Keeler, 1995 p. 83 p. 60

²² Ernst B. Haas, The Uniting of Europe. Political, Social and Economical Forces 1950-1957, Stevens and Sons, London 1958 pp-286-287

sindicatos. Un desbordamiento (*spillover*) en áreas económicas aún no integradas en una preocupación acerca de las técnicas apropiadas para el control de problemas nuevos y mayores es manifiesta”.²³

Se demuestra que aunque el proyecto de integración se basó en el área económica, se identificaron las expectativas que todos los sectores tenían para llevar al cabo la integración considerando también la problemática que otros sectores presentarían al irse sumando a dicha integración. En esta investigación la creación de la zona de libre comercio conlleva a que varios sectores económicos se integren sin dejar de lado el aspecto político pues serán ellos quienes originen el marco legal de éste proceso.

En este punto para los neofuncionalistas, la aparición de tensiones y de crisis que se estaban gestando por la legitimidad que los mismos procesos requerían, así como los actores involucrados y el origen o identificación de **mecanismos** se volvieron de suma importancia para el *spillover*, donde el resultado final o variable dependiente se concebiría como un sistema de decisión colectivo entre naciones, como se cita textualmente:

“... Los actores pueden aumentar el objetivo y el nivel de compromiso (*spillover* o desbordamiento); aumentar el objetivo, manteniendo constante o en la zona de indiferencia el nivel de autoridad (*spill-around* o desparramo); retroceder en objetivo y nivel (*spill-back* o retroceso), o responder a las crisis con modificaciones marginales dentro de la zona de indiferencia (*encapsulation* o enquistamiento)”²⁴

Una pregunta clave para los neofuncionalistas fue: ¿cómo identificar los mecanismos a través de los cuales debiera ocurrir la integración en Europa? Y el principal de ellos para activar la economía fue el comercio y en el continente Europeo la unificación del transporte. Por otro lado el neofuncionalismo en sus

²³Ibidem p 26-27

²⁴Idem p. 28

inicios fue considerado como una teoría de regionalismo que comenzó a despuntar a principios de los 60's, dentro de la integración regional, que se estaba desarrollando en las tendencias mundiales de aquel momento con las propuestas para la formación de áreas de libre comercio en el Pacífico, Latinoamérica y Norteamérica.²⁵

La línea que divide el regionalismo económico y político es muy difícil de trazar, ya que el regionalismo actualmente es de carácter multidimensional ²⁶ y hacemos uso de lo que Joseph Nye, uno de los autores considera acerca de dicha teoría:

Joseph Nye quien toma en consideración que la integración regional es un proceso complejo que cuando se logra, implica cambios en todos los ámbitos de la región, en la economía, política, leyes y sociedad, Nye divide el concepto de integración en:

- a) integración económica – formación de una economía transnacional-
 - b) integración social- formación de una sociedad transnacional- e
 - c) integración política- formación de un sistema político transnacional- y
- deja abierta a la verificación empírica la interrelación entre ellas.

Sin embargo como lo menciona Paolo Riguzzi, se consideraba que se continuaría suponiendo que la integración ocurriría en todos los casos a través de la politización de tareas del sector económico, vía mecanismo del “spillover”. Esencialmente se consideraba una prolongación y extensión física de actividades domésticas,²⁷ que para el caso de estudio la construcción de vías férreas se mostraba como efecto del derrame de dicha actividad en América del Norte.

²⁵ Ben, Rosamond, op. cit. p. 69

²⁶ Louis Fawcett y Andrew Hurrell, Regionalism in World Politics, Regional Organization and International Order, Oxford University Press p. 2-4

²⁷ Paolo, Riguzzi, El surgimiento de la integración económica entre México-Estados Unidos: los años cruciales, 1878-1887, México, p. 19

El proceso de integración económica de México con Estados Unidos de Norteamérica no comienza en 1994, pues se remonta al siglo antepasado, pero se formaliza en 1994 mediante la firma del TLCAN, con ello demuestro que el proceso de integración se da por un interés económico que agiliza y motiva el proceso para iniciar la integración, pero dentro de este proceso la problemática es identificar los mecanismos que puedan ayudar a completar el proceso de integración, el sector transporte es el mecanismo primordial comercial, es decir que es el mecanismo que dentro de nuestra investigación mueve, facilita y crea la zona de libre comercio, pues de ello dependerá la competitividad de la misma.

El objetivo del TLCAN fue adoptar un mercado estable y seguro, y sin duda la respuesta fue negociar un área de libre comercio. Así que para comprender el nivel en el cual se establece el TLCAN se hace referencia a la clasificación que Bela Balassa establece en 5 etapas o grados de integración económica y lo cual es indispensable para entender que en dichas etapas podemos aplicar la comparación con el proceso de integración Europea en donde nos indican que estamos en el comienzo del proceso de integración para América del Norte de acuerdo al referencia que nos indica Balassa.²⁸

Zona de libre comercio, consiste en que los países miembros acuerdan suprimir las tarifas arancelarias y otras barreras como restricciones cuantitativas al comercio recíproco de bienes, conservando cada uno de ellos la autonomía y la independencia respecto de su comercio con terceros países. Para llegar a una Zona de Libre Comercio se fijan plazos, condiciones y mecanismos de desgravación arancelarios. El propósito es incrementar los flujos de los intercambios recíprocos. Como en el acuerdo de libre comercio surge el problema del control de las importaciones, los tres países miembros deben implementar instrumentos que tiendan a establecer el origen de los productos, y de esa forma,

²⁸ Bela, Balassa, JD., Teoría de Integración Económica, p.1-5

diferenciar entre los bienes que se generan en la zona y los que provienen de otras partes: ya que los productos que se deben beneficiar con el acuerdo son los originarios de los países miembros (evitando la triangulación que significaría el ingreso de productos del exterior a la zona a través del país que cobra los aranceles más bajos) esto se obtiene por medio de lo que se denomina "cláusulas de origen", las cuales deben ser muy precisas y severas.

La unión aduanera, implica un proceso en el que los estados participantes, además de liberar las corrientes comerciales por medio de la desgravación arancelaria entre ellos, adoptan frente a terceros países una política arancelaria común o tarifa externa común.

Mercado común, son los países miembros que, componen la unión aduanera, y le agregan la posibilidad de la libre circulación de personas, servicios y capitales sin discriminación, por tanto, se establece la libre circulación de los factores productivos.

En el mercado común, no hay aduanas internas ni barreras tarifarias entre los países miembros; se lleva a cabo una política comercial común, se permite el libre desplazamiento de los factores de la producción (capital, trabajo, bienes y servicios), es decir, las cuatro libertades fundamentales de la comunidad, y se adopta un arancel aduanero exterior unificado.

Unión económica, la unión económica se da cuando los países que han conformado un mercado común, le incorporan la armonización de las políticas económicas nacionales, entre ellas, las políticas monetaria, financiera, fiscal, industrial, agrícola, etc., con la finalidad de eliminar las discriminaciones que

puedan hallarse de las disparidades entre las políticas nacionales de cada uno de los países que la componen.

Por lo que en una zona de libre comercio, es conveniente crear órganos comunes de carácter intergubernamental. Que tengan funciones de coordinación en las medidas que se debe ir adoptando por los miembros. Para lograr el objetivo establecido entre ellos. En este periodo se supone que cada país sigue conservando todo el poder de decisión sin delegación de facultades. Y es en esta etapa en la que existe un compromiso de los países para reducir de forma progresiva las barreras arancelarias hasta llegar a la total desgravación. El ejemplo de ello es el TLCAN, firmado por Estados Unidos de Norteamérica, Canadá y México, mediante la cual se creó una zona de libre comercio, que originó la creación de comisiones tanto de comercio como algunas otras áreas de carácter intergubernamental.

Al abordar el proceso de integración a través del TLCAN haciendo énfasis en las etapas de Balassa podemos establecer que para nuestra investigación la identificación de un mecanismo integrador en ésta zona de libre comercio es el transporte de ferrocarril para el movimiento de mercancías. Desde sus inicios Estados Unidos de Norteamérica y México han buscado la expansión comercial y el sistema de transporte ferroviario estuvo basado en gran parte en desarrollarse, modernizarse y expandirse. Algo muy diferente a lo que se planteo en el modelo Europeo donde se llevo a cabo la unificación del rubro del transporte porque era necesario unificar el transporte mediante un órgano supranacional.

El proceso de integración que se llevó a cabo en la Unión Europea en el sector ferroviario es completamente diferente al que se llevo a cabo en el marco de TLCAN, aunque para integrarse, la problemática rebasó la cuestión de la

estandarización del ancho de vía tal como lo muestra la historia Europea, pues cada país optó por una medida propia y no una estandarizada para el continente así que cuando comienza el proceso de integración lo primero que se realiza es una estandarización del ancho de vía con el fin de cumplir con uno de los requisitos para la integración. Mientras que en México desde el inicio de la construcción de la primera vía alrededor de 1850, las empresas Norteamericanas fueron las que diseñaron, desarrollaron y construyeron las vías ferroviarias de acuerdo a lo establecido en Estados Unidos de Norteamérica.

Este mecanismo integrador tiene un papel central en relación a este sector de transporte, por un lado, la creación y necesidad de flujo de inversiones de capitales estadounidenses en los ferrocarriles y, por el otro el abaratamiento de costos del transporte de mercancías, ya sea en su forma de importación o exportación, pero dicha reducción de costos no beneficia al mercado doméstico²⁹ como se mostrará en el cuarto capítulo, ya que el ferrocarril del TLCAN es sólo un ferrocarril de importación y exportación, y el sector que es beneficiado es el automotriz en primer lugar y en segundo lugar el agrícola por su misma dinámica, mientras que el resto de los sectores no obtienen los beneficios de este medio de transporte.

1.2 El TLCAN propicia que el ferrocarril sea un mecanismo integrador para América del Norte.

En 1990, cuando el Presidente de México, Carlos Salinas de Gortari propuso un tratado de libre comercio con Estados Unidos de Norteamérica y Canadá,

²⁹ Las tarifas que ofrecen estas corporaciones transnacionales como KCSM, no pueden competir con los costos en México, ya que las distancias son menores y es más fácil y competitivo hacerlo por vía terrestre en carretera que en ferrocarril por el tiempo que toma hacer un movimiento de esa magnitud.

entendió que el éxito de la economía mexicana en ese momento dependía de la atracción de grandes sumas de inversión a nuestro país.³⁰

El objetivo era promover la inversión y la única oportunidad que tenía México para insertarse en una economía global, era conformar un bloque comercial con sus países vecinos, cuyo fin era acceder a los mercados internacionales.³¹ Sin embargo, el punto de partida para Estados Unidos de Norteamérica, también por sentido común, era el de dirigir la integración regional, y aunque EUA ya tenía firmado un Acuerdo de Libre Comercio con Canadá (que entró en vigor en 1989) era necesario conformar una integración regional con México.³²

Este estudio considera el sistema de transporte por ferrocarril, que mejora la infraestructura beneficiando en gran medida el comercio internacional, porque de esta forma proporciona los medios para desplazar las mercancías (especialmente en distancias largas y de gran volumen, lo cual reditúa en el abaratamiento de costos ya que el embarque se origina en un punto fijo y llega a otro punto fijo por lo cual la variación en costo no puede afectar el precio final del producto), y contribuye al crecimiento del intercambio del comercio internacional.

Hay que aceptar que no podría existir la actividad económica y, sobre todo, de intercambio comercial en ningún lugar, si no existiera la capacidad de carga, transporte y comunicaciones. Es por ello, que en la actualidad, se ha problematizado en las distancias, puesto que en materia de producción, el reducir los tiempos de entrega es de vital importancia sobre todo para un país como

³⁰ Carlos, Salinas de Gortari, Un paso difícil a la modernidad, Parte I. La construcción del Tratado de Libre Comercio de América del Norte "cómo entenderse con un adversario histórico que, además, pasa a concentrar el poder mundial", Plaza & Janes Editores, México, 2000 p. 15

³¹ Idem p..34

³² Markus, Perkman, Ngai-Ling Sum, Globalization, Regionalization and Cross Border Regions, Printed and Boundain, Great Britain 2002, p. 193

México que a partir de la firma del TLCAN se convierte en un país netamente maquilador³³. Por eso no existe duda: el ferrocarril tiene y proporciona un alto contenido estratégico para la vida económica, pues no sólo permite la capacidad de volumen, sino también proporciona seguridad y es, tal vez, el sistema más seguro dentro de los modos de transporte, especialmente para Estados Unidos de Norteamérica y para Canadá.³⁴

El principal marco legal del TLCAN se basa en el artículo 101³⁵ el cual explica el proceso para el establecimiento de una zona de libre comercio, en la cual se consideran de suma importancia, los siguientes puntos:

*Eliminar obstáculos al comercio y facilitar la circulación transfronteriza de bienes y servicios

*Promover condiciones de competencia leal en la zona de libre comercio

*Aumentar sustancialmente las oportunidades de inversión

*Proteger y hacer valer, de manera adecuada y efectiva, los derechos de propiedad intelectual

*Crear procedimientos eficaces para la aplicación y cumplimiento del Tratado, para su administración conjunta y para la solución de controversias

*Establecer lineamientos para la ulterior cooperación trilateral, regional y multilateral encamina a ampliar y mejorar los beneficios de este tratado.

³³ Markus, Perkman, Ngai-Ling Sum, Globalization, Regionalization and Cross Border Regions, Printed and Boundain, Great Britain 2002, p. 192

³⁴ Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles (ALAF), Seminario: La importancia estratégica de las conexiones ferroviarias internacionales, Publicado en Buenos Aires Argentina, Mayo 1990, p. 5

³⁵ Subsecretaría de negociaciones comerciales internacionales, A 10 años de la entrada en vigor del TLCAN, Coordinación de asesores p.1

Los primeros tres objetivos descritos en la página anterior enmarcan legalmente el manejo que se daría al sector ferroviario, pues el primer objetivo claramente establece que es necesario e indispensable la eliminación y facilitación del intercambio comercial, precisamente en este punto el ferrocarril asume la autoridad para ser éste, quien coordina el proceso de exportación/importación; lo cual no se aplica para otros modos de transporte. Ya que a diferencia del movimiento de mercancía en autotransporte, el ferrocarril no puede ser detenido en cualquier punto para la inspección aduanal, sobre todo en el sector automotriz.

Otro de los objetivos indiscutibles para este sector era aumentar la inversión, la cual fue necesaria por grandes grupos norteamericanos para modernizar y remodelar la infraestructura ferroviaria en México cuyo aspecto quedará ampliado en el capítulo II de la presente investigación.

De la misma forma dentro del marco legal del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (Anexo III) se indica cuales son las actividades en lo que respecta al ferrocarril y que son reservadas al Estado,³⁶

“...Punto No. 8. Ferrocarriles

(a) Descripción de actividades: la operación, administración y control del tráfico dentro del sistema ferroviario mexicano; la supervisión y manejo del derecho de vía; operación, construcción y mantenimiento de infraestructura básica ferroviaria.

(b) Medidas que se llevaron a cabo en material legal: Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, Artículos 25, 28³⁷

(c) Ley Orgánica de los Ferrocarriles Nacionales de México ...”

³⁶ Armando Oscar, Rico Galeana, La integración del autotransporte de carga en el marco del TLCAN, Publicación Técnica No. 169, Sanfandila, Qro, 2001. p.101

³⁷ Véase Anexo No. 2 , pág. 149

México, desde 1979³⁸ no había modernizado su infraestructura ferroviaria, y es precisamente con la firma del TLCAN y la privatización de Ferrocarriles Nacionales de México que este sector de transporte comienza a repuntar y es durante la negociación de este acuerdo que hubo modificaciones al artículo 25 y 28³⁹ de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos que se refiere a las actividades reservadas al Estado. Y por otro lado, la Ley Orgánica de los Ferrocarriles que fue derogada en 1997 a raíz de la participación de empresas estadounidenses en el sector ferroviario, creándose con ello la Ley reglamentaria del Servicio ferroviario⁴⁰

Por lo tanto, el efecto, que tuvo el TLCAN en el proceso de intercambio comercial es muy importante para el sector ferroviario. En este estudio se abordará solamente la ruta del NAFTARAIL o ferrocarril del TLCAN que cubre el Kansas City Southern(KCS), Texas Mexican Railway (Tex Mex),Transportación Ferroviaria Mexicana (TFM), ahora extensión de Kansas City Southern en México a través del corredor que intersecta la aduana de Nuevo Laredo. Ya que sólo Transportación Ferroviaria Mexicana (TFM)⁴¹ y Ferrocarril Mexicano (Ferromex⁴²) son las dos empresas que hacen intersección en las aduanas de Nuevo Laredo, Brownsville, y Eagle Pass, respectivamente.

Adicional a ello como se mostró en el cuadro No.1.1 página 16, las demás rutas dirigidas por otras compañías que tienen cobertura en territorio mexicano y que son consideradas rutas cortas en comparación con las rutas del Naftarail o de Ferromex por el volumen de carga que manejan y la distancia que transitan.

³⁸ Senado de la República, Dictámenes de la Comisión de Comunicaciones y Transportes, 24 de marzo 2004

³⁹ Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, (última reforma DOF 20-06-2005) p. 20
Véase artículo completo. Anexo 1, p.141-146

⁴⁰ Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, Nueva Ley DOF 12-05-1995, p. 1

⁴¹ Nota: A partir del 5 de diciembre 2005 asume el nuevo nombre Kansas City Southern de México SA de CV

⁴² Union Pacific tiene participación en las acciones de Ferrocarril Mexicano (Ferromex)

Así que fue necesario que también dentro del marco legal mexicano se modificara la ley correspondiente a ferrocarriles, y es el artículo 17 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario en la que se menciona:

“La inversión extranjera podrá participar hasta el cuarenta y nueve por ciento en el capital social de las empresas concesionarias a las que se refiere esta Ley. Se requerirá resolución favorable de la Comisión Nacional de Inversiones Extranjeras para que la inversión a que se refiere el párrafo anterior participe en un porcentaje mayor. Dicha comisión deberá considerar al resolver, que se propicie el desarrollo regional y tecnológico, y se salvaguarde la integridad soberana de la nación...”⁴⁵

Dentro de un Acuerdo de Libre Comercio, como lo es el TLCAN nos permite comprender que no fue una unificación del transporte como se sugiere en la Teoría aplicada en el modelo de integración Europeo⁴⁶, sino fue una absorción de este sistema de transporte que se permitió con la legalización del acuerdo comercial, ya que a partir de la firma se hacen modificaciones en el marco legal de éste sector lo que permitió que también fueran las corporaciones transnacionales las que se establecieran con parte de la operación en México. Por otro lado como se comentó el TLCAN permitió la inversión ya que la infraestructura de ferrocarril requiere de un alto nivel de inversión que sólo la IED (Inversión Extranjera Directa) puede proporcionar y, por el otro, lado fueron precisamente tres compañías que modernizaron la infraestructura del ferrocarril existente en México.

⁴⁵ Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, Nueva Ley DOF 12-05-1995 , Anexo No. 2, pág. 149

⁴⁶ La unificación del transporte se origina precisamente de la necesidad de comercializar el carbón y el acero, y el sector ferroviario es de suma importancia para estos dos productos, pues permite disminuir considerablemente los costos y fue necesario que las mismas empresas pudieran integrarse para llevar a cabo el traslado de este producto.

1.3 Integración territorial del TLCAN, el ferrocarril en el sistema de transporte.

El transporte no existiría (y los ferrocarriles tampoco) si no se tuviera que superar el espacio, pero es muy difícil hablar de transportes y de ferrocarriles sin hablar de territorio, donde éste se concibe como un espacio de poder de gestión y de dominio del Estado, de individuos, de grupos y organizaciones de empresas locales, nacionales y transnacionales.

Las estrategias de integración a través de sistemas de transporte de redes multimodales e interoperables se diseñan a futuro, es decir, como van a evolucionar hacia el futuro. En el territorio que van a servir esas redes; cuál será su dinámica y cuáles redes son de mayor potencia, pues dentro de los territorios transnacionalizados, hay ciudades y regiones que existen con ventajas y desventajas.⁴⁷ Por eso es necesario argumentar que la firma del TLCAN permitió en gran parte modernizar la infraestructura actual por una moderna pero que ésta fuera diseñada por los Estados Unidos de Norteamérica y Canadá para favorecer a sus multinacionales establecidas en México.

De hecho, haciendo una analogía en la “Estrategia territorial europea: hacia un desarrollo equilibrado y sostenible del territorio de la Unión”⁴⁸, se contemplan cuatro ejes aplicables al transporte ferroviario de los tres países de América del Norte:

⁴⁷ Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles (ALAF), Temas de Divulgación ferroviaria, No. 8/Septiembre 2003, p. 5

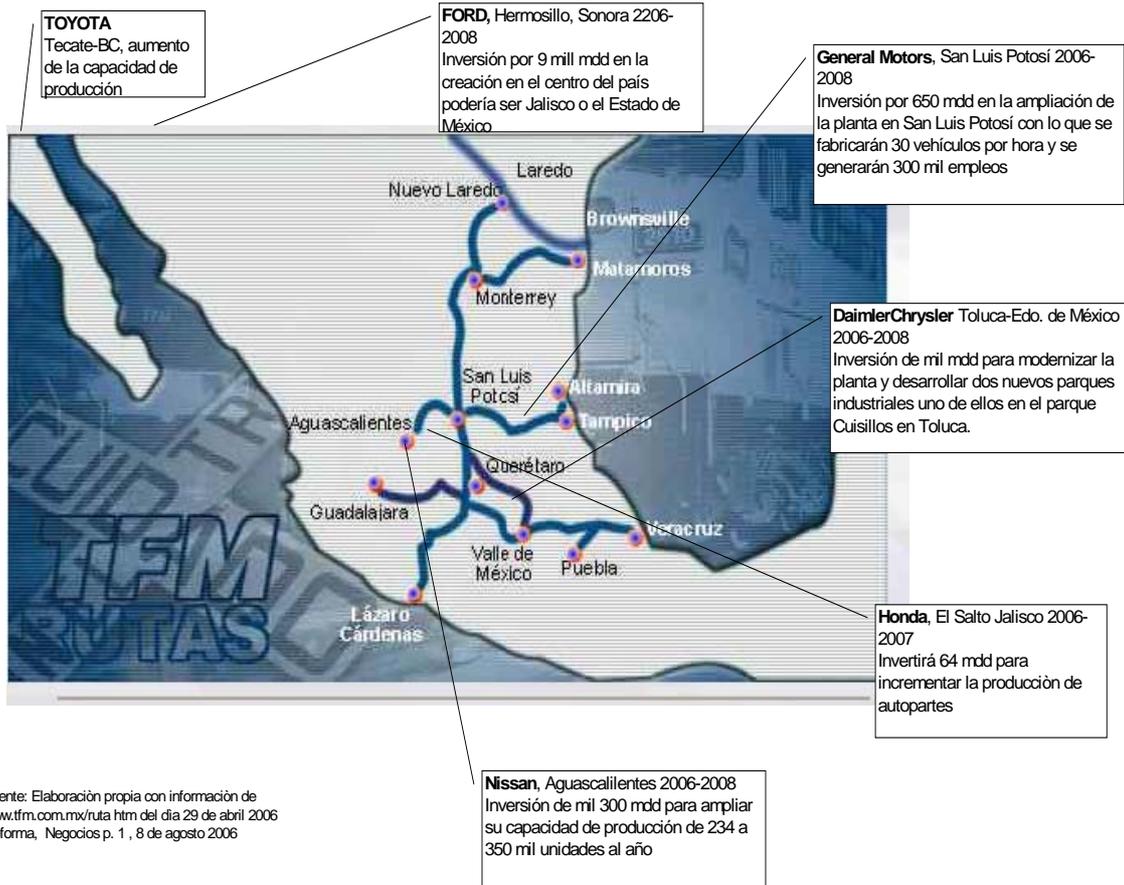
⁴⁸ Ibidem p. 6

1.-El primer eje es cómo van a evolucionar las metrópolis, las ciudades, la localización de las industrias en esas ciudades, de los servicios, los polos tecnológicos (lo que hoy se llaman tecnópolis)⁴⁹, y tal como se muestra en el cuadro No. 1.3 exhibe la ubicación de las armadoras automotrices más importantes de México (establecidas en Tecate B.C., Hermosillo, San Luis Potosí, Toluca, Jalisco, y Aguascalientes).

De hecho la situación geográfica en México, el costo de la mano de obra, la calidad de la manufactura, hace factible la creación de capacidades industriales en los estados del Norte, lo que hace de México uno de los lugares más atractivos para la inversión de la industria automotriz y esto hace indispensable la infraestructura ferroviaria, la cual tiene servicio preferencial y cuotas preferenciales para este sector industrial

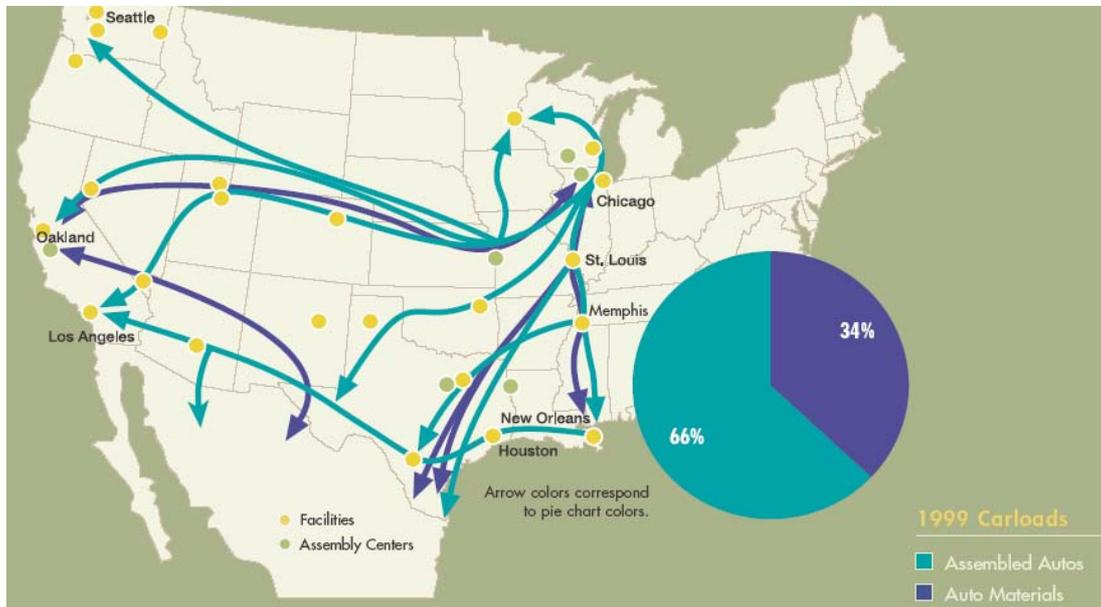
⁴⁹ Tecnópolis o tecnopolos: ciudades que incorporan las tecnologías más avanzadas a sus procesos productivos y a su organización (Javier Delgadillo Macías, Felipe Torres Torres, José Gasca Zamora, El desarrollo regional de México en el vértice de dos milenios, UNAM, México, 2001, p.13

Cuadro No.1.3, Ubicación de las armadoras automotrices en México



Fuente: Elaboración propia con información de www.tfm.com.mx/ruta.htm del día 29 de abril 2006 Reforma, Negocios p. 1, 8 de agosto 2006

Cuadro No.1.4 Localización de ensambladoras en Estados Unidos de Norteamérica y las rutas cubiertas por el ferrocarril en esta investigación, incluyendo Kansas City Southern y Union Pacific



Fuente: <http://www.up.com/investors/factbooks/factbook99/uprrcom99.pdf>. 16 junio 2006

Como se puede observar en la cuadro No. 1.4 el 66% pertenece a las ensambladoras y el 34% a los materiales para el área automotriz, sin embargo lo importante es que nos permiten visualizar de manera general, como es la ruta de KCS que se puede apreciar en el cuadro No.1.2 ya que al sobreponer los dos mapas coinciden de forma dependiente pues estas autoensambladoras están ubicadas en la ruta del KCS.

2.-El segundo eje se refiere a la forma en que van a evolucionar los espacios económicos, la reconversión productiva de los espacios industriales, la reconversión productiva de las zona agropecuarias, y el planteamiento de escenarios futuros para el establecimiento de los centros de producción.

3.-El tercer eje está relacionado con la protección ambiental de ese desarrollo, ya sea en los espacios abiertos, y en las áreas protegidas.

4.-El cuarto eje, hace referencia a las redes de infraestructura para la integración de esos espacios en función de los escenarios correspondientes, y de ahí surge otro enfoque donde los ferrocarriles tienen que trabajar, que es en la integración física de los países, al hacer la analogía de la situación actual de México la red de infraestructura se ha realizado de acuerdo a los escenarios que han planteado los centros productivos.

La integración física depende directamente del transporte pero no hay tal, si no hay tráfico y el tráfico es generado por las áreas productivas que son las que tienen que conectarlos. En este caso el objetivo del TLCAN fue incrementar y promover la actividad comercial entre los tres países. La importancia en el comercio radica precisamente en ese proceso de integración de la infraestructura, la movilidad, los servicios, y la logística. En relación a nuestro tema de investigación no cabe duda que las rutas de ferrocarril se modernizaron de acuerdo a las áreas productivas del área automotriz como se mostró en el cuadro No.1.3.

Para México, dentro de su inserción en el TLCAN estos puntos quedaron resueltos, ya que básicamente la ruta que cubre TFM-KCS conecta los corredores industriales ofreciendo principal interés al sector automotriz. Es importante recalcar que uno de los requerimientos para el sector automotriz en cuestión de seguridad, es que ninguno de los ferrocarriles que transporte de los productos terminados es decir automóviles, autotractores, y camiones deberá detenerse, ni aún para el custom clearing (liberación en aduana) ya que la carga de autopartes

en el sector ferroviario se inicia en un punto de origen sin detenerse para otra revisión o para consolidar otro producto. Es decir utilizando un servicio de Door to Door o puerta a puerta.

La expansión y nuevos lineamientos para la construcción de nuevas vías en México compete totalmente al Estado, pues como se mencionó éste debe mantener el control y coordinación del sistema. Por ello promueve la existencia de los concesionarios y la regulación que debe establecer para que se lleve al cabo esta actividad, dicho sistema no se puede desarticular porque es una actividad estratégica designada para el Estado. Por lo que se requiere que se atraigan inversiones que sólo puede realizar el sector privado que se abordará en los siguientes capítulos en el tema de concesiones.

Como consecuencia la integración del ferrocarril debe buscar un desarrollo armónico para poder interconectar las regiones, y poder insertarse en un dinámico movimiento de mercancías, aquí se mencionará la ecuación desarrollada en el Albert Institute Business School⁵⁰, donde el escenario que se plantea nos muestra el ingreso de Chile a los mercados internacionales y cual fue la participación del ferrocarril al respecto. Así que sí se compara esta ecuación para México en el TLCAN, este sigue siendo un eje del desarrollo económico y social que deben recorrerse, tal como se hizo en Chile al ingresar a Tratados Comerciales tales como los que firmó con El Salvador, Costa Rica y Honduras, donde la cercanía permitía la participación del sistema ferroviario como medio de transporte de mercancías.

⁵⁰ Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles (ALAF) Temas de Divulgación, Estudio realizado por el WEF (World Economic Forum) sobre 80 países en el cual los Estados Unidos de Norteamérica ocupan en 2002 la primera posición en competitividad y Haití en la última op. cit. p.30

Cuadro No.1.5 La ecuación el desenvolvimiento armónico (EDH)

<p style="text-align: center;">La ecuación el desenvolvimiento armónico (EDH)</p> <p style="text-align: center;">EDH=(DT + DS+DE).K</p> <p>Desenvolvimiento tecnológico (DT)=Infraestructura física + Energía + Comunicaciones + Logística</p> <p>Desenvolvimiento social (DS) = Educación + Salud + Ambiente + Política Integradas</p> <p>Desenvolvimiento económico (DE) = Desenvolvimiento técnico + Productividad</p> <p>Desenvolvimiento armónico (DH) = Desenvolvimiento social + desenvolvimiento económico.</p> <p>La variable K es función de la competitividad de cada país y de cada subregión. Es esta variable la razón de ser para que se continúe en esta tarea de conquistar mejores índices de desenvolvimiento armónico.</p>
--

Fuente: Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles (ALAF)

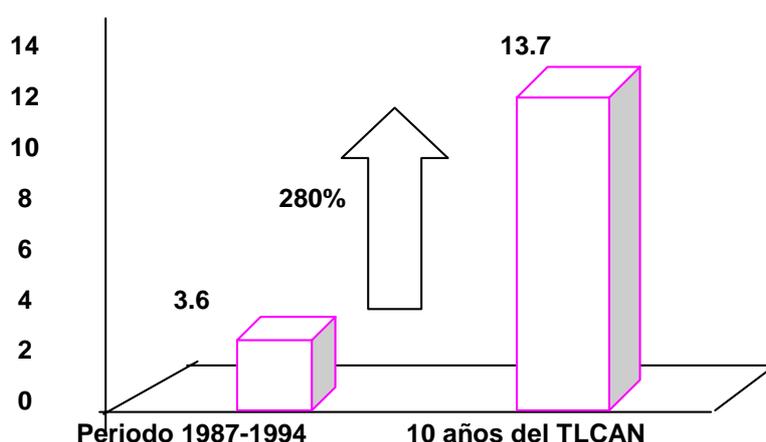
Se observa que los componentes son: la estructura física, la energía, las comunicaciones, la logística, la educación, la salud, el ambiente, las políticas integradas la variable "k" que no depende de las estrategias externas sino de las propias, en este caso de México. Sin embargo, aunque la teoría nos establece la unificación, ésta no puede existir para el sector ferroviario, ya que en México como en otros países en desarrollo la inversión que se requiere para este rubro no puede ser proporcionada por el Estado. Y por eso es necesario el sistema de concesiones, que sólo se puede proveer a través de grandes inversiones. Para México como se detalla a continuación podemos ver el comparativo de las inversiones antes de la firma del TLCAN y posterior a ello, hecho que beneficio en gran medida la atracción de inversiones a México.

Gráfica No. 1.6 Flujos de Inversión para México 1990-2007

INVERSION EXTRANJERA DIRECTA (IED)						
Años seleccionados.						
(Porcentaje en millones de dólares)						
Flujo de IED		1990-2000	2004	2005	2006	2007
MEXICO	interno	porcentaje anual				
		9 368	22 883	20 945	19 291	24 686
		Como porcentaje de la formación de capital				
		1990-2000	2005	2006	2007	
		porcentaje anual				
interno		12.2	12.3	9.8	13.3	

Fuente: <http://www.unctad.org/Templates/Page.asp?intItemID=3198&lang=1>

Gráfica No.1. 7 Crecimiento de inversión en millones de dólares a partir de la firma del TLCAN



Fuente: DGIE: Secretaría de Economía, en miles de millones de dólares

Esta gráfica muestra que se ha tenido un incremento en inversiones extranjeras, en gran medida, esto es una respuesta al incremento comercial entre los tres países que firmaron el TLCAN. Pero esto ha sido como consecuencia de la agilización de cruces fronterizos que sólo se lograron con la modernización y mejoramiento de la infraestructura fronteriza al mismo tiempo que se requirió de una mejora en los sistemas de transporte de carga terrestre, en nuestro caso el ferroviario. Más adelante se detallará el proceso de estas operaciones y como la meta es modernizar aún más los sistemas existentes, cumpliendo los requisitos de seguridad en Estados Unidos de Norteamérica.

Es importante especificar que el objeto de esta investigación es el transporte por ferrocarril que se vincula a la operación de movimiento de mercancías del sector automotriz en su forma de importación lo cual nos permite observar el beneficio que dicho sector ha tenido desde su inserción en el TLCAN. Mencionando algunos de los sectores más importantes que han tenido un incremento representativo a raíz de la entrada en vigor de dicho tratado.

Efectos del TLCAN en la Industria Mexicana				
Industria	TCPA Exportaciones	PIEUA		Nuevos empleos
		A %	D %	
Eléctrica y Electrónicos	19.0	10.1	18.1	110 mil
Autotransporte y autopartes	14.8	7.1	14	200 mil
Textil y Confección	19.1	4.4	10.6	260 mil
Alimentos, be- bidas y tabaco	16.7	4.3	8.1	100 mil
TCPA = Tasa de crecimiento promedio anual PIEUA A-D= Participación en las importaciones de EE.UU. A= Antes del TLCAN D=Después del TLCAN				

Cuadro No. 1.8 Efectos del TLCAN en la Industria Mexicana

Fuente: Elaboración propia con información de la Secretaría de Economía <http://www.economia.gob.mx/?P=2261#>

Cuadro No.1.9 Importaciones totales de México desde 1993-agosto 2006

Secretaría de Economía Subsecretaría de Negociaciones Comerciales Internacionales Importaciones totales de México enero-agosto Valor en millones de dólares							
País	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
TOTAL	42,527.60	50,982.40	47,018.70	56,489.60	68,825.70	80,988.10	89,763.70
NORTEAMÉRICA	30,432.00	36,226.50	35,373.90	43,875.10	52,564.50	61,444.80	68,652.10
Estados Unidos	29,749.70	35,236.70	34,468.20	42,845.20	51,297.10	60,007.90	66,924.50
Canadá	682.3	989.8	905.7	1,030.00	1,267.40	1,436.90	1,727.70
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
TOTAL	111,792.80	112,051.30	109,960.60	109,321.70	125,672.90	140,660.60	165,836.10
NORTEAMÉRICA	85,023.60	80,430.60	72,746.80	70,859.30	75,664.70	79,814.10	90,567.40
Estados Unidos	82,414.90	77,700.70	69,897.20	68,210.60	72,465.80	76,054.10	85,885.30
Canadá	2,608.70	2,729.90	2,849.60	2,648.80	3,198.90	3,760.00	4,682.10

http://www.economia-snci.gob.mx/sphp_pages/estadisticas/cuad_resumen/impmx_ae.htm
Fuente: SE con datos de Banco de México
Nota 1: Las estadísticas están sujetas a cambio, en particular las más recientes
Nota 2: Las importaciones son a valor aduanal
1/ Estos países pertenecen a la Unión Europea a partir de enero de 1995
2/ Este país pertenece a la ALADI a partir del 25 de agosto de 1999

En el cuadro No.1.9 se muestra cual ha sido el total de importaciones en millones de dólares para México provenientes de sus dos socios comerciales del TLCAN el incremento que se tuvo a favor nos permite observar que fue un gran acierto la firma del TLCAN en cuanto al crecimiento comercial que nuestro país ha reportado a partir de la firma del acuerdo. La Secretaría de Economía registra que antes de que entrara en vigor el acuerdo trilateral de libre comercio nuestro país proveía a Estados Unidos de Norteamérica de 6.8 por ciento del total de las importaciones y creció al 10.6 por ciento márgenes bastante representativos para nuestra relación comercial.⁵¹

⁵¹ Ivette, Saldaña "Agotados, los beneficios del TLCAN, a doce años de su entrada en vigor", El financiero, p. 8

Cuadro No. 1.10 Exportaciones totales de México desde 1993-2006

Secretaría de Economía Subsecretaría de Negociaciones Comerciales Internacionales Exportaciones totales de México enero-agosto Valor en millones de dólares							
Pais	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
TOTAL	33,166.30	38,830.20	51,564.60	61,342.20	70,708.00	76,340.70	86,916.80
NORTEAMÉRICA	28,194.20	33,989.70	43,498.20	52,192.10	60,994.30	66,802.90	77,565.40
Estados Unidos	27,234.90	32,867.40	42,048.20	50,744.20	59,438.90	65,660.90	75,214.70
Canadá	959.3	1,122.30	1,450.00	1,447.90	1,555.40	1,142.00	2,350.70
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
TOTAL	107,718.00	106,928.40	105,951.30	106,464.00	122,525.70	136,747.70	165,280.70
NORTEAMÉRICA	97,145.90	94,034.40	95,339.00	95,053.10	109,458.20	120,337.60	143,971.70
Estados Unidos	94,805.70	91,820.00	93,389.40	93,053.30	107,285.60	117,763.10	140,715.00
Canadá	2,340.20	2,214.50	1,949.60	1,999.80	2,172.60	2,574.50	3,256.70
http://www.economia-snci.gob.mx/sphp_pages/estadisticas/cuad_resumen/expmx_ae.htm Fuente: SE con datos de Banco de México Nota 1: Las estadísticas están sujetas a cambio, en particular las más recientes Nota 2: Las exportaciones de 1990 a 1994 la atribución de país sigue el criterio de país comprador. A partir de 1995 el criterio utilizado es el de país exportador. Nota 3: Las exportaciones incluyen fletes más seguros 1/ Estos países pertenecen a la Unión Europea a partir de enero de 1995 2/ Este país pertenece a la ALADI a partir del 25 de agosto de 1999							

Fuente: http://www.economia-snci.gob.mx/sphp_pages/estadisticas/cuad_resumen/expmx_ae.htm

Mientras que en el cuadro No.1.0, el impacto que se tuvo en el sector de exportaciones a la entrada en vigor del acuerdo trilateral también reportó un incremento de 127 por ciento un año después de haber sido firmado el TLCAN, pero después del 2001, este incremento se vió limitado debido a los sucesos del 11 de septiembre en el país vecino. Sin embargo la balanza comercial de 2001 era deficitaria con un saldo negativo de 5 mil 122 millones de dólares.⁵²

⁵²Ivette, Saldaña, "Crece la dependencia con Estados Unidos", El Financiero, p. 8.

El incremento en exportaciones para Estados Unidos de Norteamérica significó un 354 por ciento mientras que para Canadá fue del 229 por ciento tal como se indicó en el cuadro No. 1.10 ese porcentaje fue aplicado desde 1994 hasta 2005.

1.4 Origen y desarrollo para la conformación del NAFTA RAIL como mecanismo integrador

A partir de la firma del TLCAN, y de la modificación al artículo 25 y 28 de la Constitución política de los Estados Unidos Mexicanos, el sector ferroviario fue promovido y modernizado por tres empresas que se denominaron "Nafta rail" o el ferrocarril del Tratado de Libre Comercio.

Nafta Rail está conformada por Transportación Ferroviaria Mexicana (TFM), Kansas City Southern (KCS), y el Tex Mex (Texas Mexican Railway). Tras la privatización de la industria de ferrocarriles en 1996, ésta fue adquirida por parte de TMM (Transportación Marítima Mexicana) con el 31 por ciento de sus acciones que consideraban también parte de las acciones del Tex Mex o Mexrail y por KCS el 49 por ciento de las acciones que conformaban el total de acciones de TFM, adicional al 20 por ciento propiedad del gobierno mexicano⁵³ por eso este ferrocarril es denominado el ferrocarril del TLCAN o el NAFTA RAIL⁵⁴ la ruta que cubre es un servicio proporcionado por las tres empresas mencionadas.

⁵³ Cruz, Serrano Noé, "Vence TFM al gobierno", El Universal, sección B, 14 septiembre 2005 Finanzas, Sección B.

⁵⁴ En inglés el NAFTA Rail

Dentro del proceso de integración del TLCAN fue requerida la modernización de la infraestructura en México, indispensable para el intercambio comercial de la región. La ruta de Laredo es estratégica para la transportación de bienes a Estados Unidos de Norteamérica y México. Además de considerarse la entrada comercial más grande entre México y Estados Unidos de Norteamérica, el resultado ha sido que aproximadamente “el 55% de todo el tráfico ferroviario entra por esta aduana, estando sólo habilitados los cruces ferroviarios a través de Eagle Pass, Laredo y Brownsville como los puntos de cruce más transitados, de 1998 a 2002, el número de cruces de carros de ferrocarril en Laredo creció 10.4%, en comparación con los años anteriores en tanto que Tex Mex y Union Pacific, son los únicos ferrocarriles que conectan en Laredo con las líneas de TFM”⁵⁵.

“En México el 46 por ciento de las mercancías que se importan transportadas por ferrocarril son productos agrícolas, mientras que el 57 por ciento de las exportaciones que se movilizan vía férrea son vehículos automotores, cemento y cerveza, mercancías de medio y gran volumen.”⁵⁶

La teoría nos muestra que en el caso del NAFTA RAIL se cumple el requisito del establecimiento del mecanismo integrador dentro de una zona de libre comercio, y también es cierto que tal como lo menciona el Dr. Robert Pastor *en su libro Toward a North American Community, lessons from the Old World for the New: Sí* la década de los 90's fue la década de los acuerdos de libre comercio, entonces la primera década de este siglo, debe ser la década de los acuerdos de transporte⁵⁷

⁵⁵ Lillian, Cruz, “Sistema Ferroviario, mueve deficiencias”, en *El Reforma*, México, Octubre 2005, p. 10

⁵⁶ Cynthia, Bibian, “Industrial del Transporte”, en *El Reforma*, México octubre 2004, p.19

⁵⁷ Robert, A. Pastor, *Toward a North American Community, lessons from the Old World for the New*, Pastor, Institute for International Economics, Washington, DC, 2001 P. 107-108

Y es que sin duda el ferrocarril cambió la situación de este sector en México por un lado la participación de empresas de ferrocarril norteamericanas, y por otro lado la importancia que representa para el ferrocarril canadiense, ya que como se puede observar en el cuadro No. 1.2 la ruta que cubre el Canadian, KCS y TFM conecta en su trayecto a las principales regiones económicas automotrices en estos tres países, esta orientación como se podrá observar en el siguiente capítulo debido a que los Estados Unidos de Norteamérica apoyaron a construir gran parte del sistema ferroviario mexicano.

Sí está fuera la década de los acuerdos de transporte, México tendría que ser el país más interesado en establecer dichos acuerdos, pues la misma situación geográfica lo posiciona como un socio inalterable para Estados Unidos de Norteamérica y Canadá.

Los Acuerdos de Transporte, que se están gestando en la actualidad permiten prever a futuro un escenario óptimo para el transporte y en donde los puertos desempeñan el papel preponderante para el transporte multimodal, será el puerto de Lázaro Cárdenas la ruta atractiva para embarques de gran volumen con un bajo costo en relación a los problemas que actualmente presenta el puerto de Long Beach en Estados Unidos de Norteamérica, el cual se centra básicamente en la incapacidad para poder recibir más barcos, los puertos mexicanos podrían ser el catalizador para desahogar parte de ese gran volumen en este puerto estadounidense de por sí saturado.

En un escenario futuro se podría considerar que la ruta desde Lázaro Cárdenas a territorio estadounidense podría cubrirse mediante un sistema multimodal, es decir recibiendo mercancías por vía marítima y ofreciendo el servicio por medio del

ferrocarril hasta Estados Unidos de Norteamérica en un lapso de no más de 48 horas.

Sin embargo existe la problemática interna de México; donde la infraestructura se desarrolla de acuerdo a la localización o establecimiento de centros productivos que se proponen debido a la presencia de maquiladoras y de corporaciones transnacionales.⁵⁸

La problemática de los medios de transporte para la importación desde México, corresponde principalmente a varios factores que a continuación se detallan:

a) Medio de transporte terrestre en cajas de 48' o 53'

Durante la negociación del TLCAN este fue un rubro del sector de transporte que no se ha resuelto debido a la intervención de los sindicatos estadounidenses, el cual hasta la fecha ha causado gran controversia, ya que las cajas estadounidenses pueden cruzar a territorio mexicano pero las mexicanas no lo pueden hacer a territorio estadounidense, debido a los requerimientos que se hacen para que éstos puedan ingresar, un problema tan simple el equipo mexicano no se encuentra ni modernizado ni cumple las reglas ambientales solicitadas en su mayoría.

Otra gran problemática son las carreteras que se encuentran en malas condiciones y aunado a ello el alto costo de las casetas de cobro, además por si fuera poco el robo de mercancías en México deja ver la gran inseguridad que existe para el transporte de mercancías a través del movimiento carretero. Uno de los principales puntos es que los reglamentos en Estados Unidos de Norteamérica

⁵⁸ Carlos Martner Peyelonga, José Arturo Pérez Sánchez, Alfonso Herrera García "Diagnóstico General sobre la Plataforma logística del Transporte de carga en México", Publicación Técnica 233, Sanfandila, Qro. 2003

y Canadá se cumplen al 100 por ciento mientras que en México es muy difícil que la misma Secretaría de Comunicaciones y Transporte regule las medidas de los transportes tanto en el peso de carga como en sus dimensiones, por lo tanto esto es poco viable para la mercancía de gran volumen por carretera.

b) Medio de transporte marítimo.

Este medio ofrece una compleja relación con mercancía proveniente de mercados europeos y asiáticos, el problema de esta mercancía no radica en el costo del transporte marítimo sino en el costo que los puertos mexicanos tienen que cobrar para poder liberar los embarques, el promedio de maniobras puede ir de 4,500 pesos a 5,000 pesos⁵⁹ por contenedor de 20' 40', los tiempos que ofrecen las aduanas para hacer los trámites de importación y el servicio de las compañías que ofrecen el servicio para la liberación en aduana no son óptimos para la reducción de costos. Por ejemplo pueden considerarse factores como una consignación errónea que se corrige cuando el barco ha llegado a México, un cambio de tarifa cuando el medio de transporte en destino final no es el apropiado, el pago de cualquier cargo que en vez de hacerse más fácil entorpece la operación⁶⁰.

c) Medio de transporte aéreo,

Es uno de los más eficaces en cuestión de reducción de tiempo, sin embargo es el más caro en relación a todos, y no aplicable para embarques de gran volumen, además es uno de los transportes, que a partir de los atentados en Nueva York, han incrementado los requisitos que las mercancías deben tener al momento de ser documentadas. De hecho las compañías de paquetería tales como DHL, UPS, son las que están brindando este servicio porque lo hacen de forma eficaz, sin embargo el costo puede incrementarse considerablemente.

⁵⁹ Costos reales basados en importaciones provenientes de Asia, en el sector de resina plástica. Cuentas de gastos del agente aduanal Servicios Aduanales González, Segrove.

⁶⁰ Pago de fletes, o incremento por cambio de tarifa en el servicio de entrega, se tiene que realizar en una cuenta bancaria en Estados Unidos, éste es un requerimiento por parte de Hapag Lloyd, lo cual en ocasiones no es factible ya que empresas mexicanas no tienen cuentas bancarias en el extranjero,

d) Medio de transporte por ferrocarril

Cuenta con algunas características propias del sistema de ferrocarril que no se aplican a otro modo de transporte, tales como:

-Ofrecer seguridad, impedir el robo del total de la carga (en el caso del sector automotriz, el robo puede ser parcial y se aplica sólo en refacciones, o artículos tales como espejos o radios; el robar un carro multinivel automotriz no es posible, pero es precisamente donde el ferrocarril ha desarrollado sistemas de seguridad el cual están aplicados para este sector en un 80%).

-Es un servicio de transporte de gran volumen

-Sus tarifas son las más bajas en relación al volumen que transporta

-Para el sector automotriz, ofrece rapidez en el tiempo de tránsito

-La liberación en aduana es la más simple de todas⁶¹

-Al no manejar productos perecederos su operatividad depende de la conformación de trenes unitarios, que en su mayoría se generan con la mercancía del sector automotriz, que es preferencial porque es el único sector que requiere de reducción de tiempos de tránsito.⁶²

Por lo tanto los acuerdos en transporte deben de darse en esta década en los países que conforman el TLCAN, pero de acuerdo a las necesidades y condiciones de cada uno de ellos. Como se verá en el cuadro No. 2.7 nuestro parque vehicular y de transporte es el más bajo de los tres pero también va en relación al volumen de carga transportada tal como se muestra en el cuadro No. 2.6 en el cual también nuestro país tiene la cifra más baja.

⁶¹ Oscar, Cruz, S. Corzo, " Corredores multimodales y Sistema ferroviario Mexicano", Mundo Logístico, Año 2, núm. 7,2005 p. 26-32

⁶² Miguel Angel, Castillo Ortiz, "Servicios ferroviarios en México aún no cubren necesidades de perecederos", publicado en http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history_1.php?story_id=142 abril 25, 2005.

Los acuerdos de transporte no son fáciles en el transporte terrestre por carretera, debido a que no es posible que los sindicatos de Estados Unidos de Norteamérica lo deseen realizar. El transporte marítimo será uno de los más atractivos cuando se consolide en el servicio intermodal, y por su parte el sector aéreo es uno de los más restrictivos (hay restricción en peso, volumen, líquidos, polvos etc., el riesgo lo minimizan). Mientras que el sector de ferrocarril por acuerdo ya está en su totalidad más que reglamentado pues son empresas estadounidenses las que se encuentran establecidas en México y que sólo obedecen una directriz que se sigue en Canadá y Estados Unidos de Norteamérica.

El cuadro que se presenta a continuación es un análisis propio y en resumen sintetiza las ventajas y desventajas de cada uno de ellos, sin embargo también es importante describir que para el sector automotriz al que se referirá nuestra investigación se tomarán en consideración el transporte terrestre por camión, ferrocarril y aéreo que son los más comunes en la logística actual. El marítimo tiene un alto grado de restricción ya que su travesía no es del todo aplicable por el sistema "just in time" que manejan empresas del sector automotriz, sin embargo no quiere decir que no se aplique sino que se pueden ver afectados negativamente por fenómenos naturales impredecibles.

El acuerdo que se pudiera dar en el sector ferroviario dependerá de la competencia misma que se presente en otras áreas de los productos que transportan y no sólo el automotriz. Hasta éste momento el sector automotriz es el que ha podido ser beneficiado porque el resto de las empresas dependen de su dinamismo para el movimiento de sus mercancías tal como el agrícola que no es perecedero y bien puede ceder su lugar en el tren a un carro multinivel automotriz.

Desde su privatización el transporte ferroviario ha tenido un ascenso en el volumen de carga, mismo que en la actualidad se ha mermado por los altos costos del combustible, con lo cual su competencia y crecimiento está en riesgo. La dependencia que surja para utilizar este servicio será en función de las grandes empresas que deseen utilizarlo teniendo como ganancia una mano de obra barata.

Y si bien es un sector de transporte que regirá los precios de acuerdo a oferta y demanda, el gran volumen no se tendrá a nivel de mercado doméstico, sino a nivel de comercio internacional con los países miembros del TLCAN, los cuales pueden acceder a tarifas preferenciales manejando un volumen constante con las compañías de ferrocarril, en la actualidad y debido a la problemática que se está presentando para el cobro de sus fletes ferroviarios, están optando por hacer los viajes en una modalidad de pago Door to Door o puerta a puerta, es decir un pago de flete desde punto "a" hasta punto "b"

PAIS	MEDIO DE TRANSPORTES	VENTAJAS	DESVENTAJAS
MEXICO	CARRETERO	*DISPONIBILIDAD	*VIAS EN MAL ESTADO *EQUIPO EN MAL ESTADO *NO HAY REGLAMENTACION, PARA EL VOLUMEN *PERSONAL NO CAPACITADO *TRANSPORTE FAMILIAR *INSEGURIDAD DE MERCANCIAS
	FERROVIARIO	*SEGURIDAD *RUTAS DEFINIDAS *NO HAY MANIPULACION PERSONAL *TARIFAS ACCESIBLES	*RETRASOS POR CONGESTION * INCREMENTO DE DEMORAS
	MARITIMO	*COSTO BAJO EN COMPARACION CON LOS OTROS MEDIOS *POR FUERZA SE COMPLEMENTA CON EL SERVICIO MULTIMODAL *UNE LARGAS DISTANCIAS	*NO HAY CONTROL DE TEMPORAL *RETRASOS INMINENTES
	AEREO	*TARIFA MAS CARA DE TODOS EN RELACION AL VOLUMEN	*EL TIEMPO JUEGA UN PAPEL PREPONDERANTE, TODO ES EXPRESS, DOCUMENTACION Y TRASLADO.
USA	CARRETERO	*SINDICATOS QUE CONTROLAN EL SERVICIO *GRANDES EMPRESAS *VIAS EN EXCELENTES ESTADO *SEGURIDAD *SE RESPETA EL VOLUMEN A TRANSPORTAR	
	FERROVIARIO	*SEGURIDAD *RUTAS DEFINIDAS *NO HAY MANIPULACION PERSONAL *TARIFAS ACCESIBLES	*PRIORIDAD EL SISTEMA DE FERROCARRIL PARA PASAJEROS *TARIFAS SIMILARES A LAS DE CARRETERA
	MARITIMO	*COSTO BAJO EN COMPARACION CON LOS OTROS MEDIOS *POR FUERZA SE COMPLEMENTA CON EL SERVICIO MULTIMODAL *UNE LARGAS DISTANCIAS	*SUS PUERTOS DEBIDO AL ALTO VOLUMEN COMERCIAL SE ENCUENTRAN SATURADOS O EN SU DEFECTO LAS MERCANCIAS SUFREN RETRASO DEBIDO A LA INSPECCION
	AEREO	*TARIFA MAS CARA DE TODOS EN RELACION AL VOLUMEN *LIMITACION A LA CARGA	* EL TIEMPO JUEGA UN PAPEL PREPONDERANTE, TODO ES EXPRESS, DOCUMENTACION Y TRASLADO.
canada	CARRETERO	*SINDICATOS QUE CONTROLAN EL SERVICIO *GRANDES EMPRESAS *VIAS EN EXCELENTES ESTADO *SEGURIDAD *SE RESPETA EL VOLUMEN A TRANSPORTAR *ESTAN EN SINCRONIA CON USA	
	FERROVIARIO	*SEGURIDAD *RUTAS DEFINIDAS *NO HAY MANIPULACION PERSONAL *TARIFAS ACCESIBLES	*PRIORIDAD EL SISTEMA DE FERROCARRIL PARA PASAJEROS *TARIFAS SIMILARES A LAS DE CARRETERA
	MARITIMO	*COSTO BAJO EN COMPARACION CON LOS OTROS MEDIOS *POR FUERZA SE COMPLEMENTA CON EL SERVICIO MULTIMODAL *UNE LARGAS DISTANCIAS	*EN NUESTRA INVESTIGACION NO SON APLICABLES PUES NO CUENTAN DENTRO DE LA RUTA DEL TILCAN
	AEREO	*TARIFA MAS CARA DE TODOS EN RELACION AL VOLUMEN *LIMITACION A LA CARGA	* EL TIEMPO JUEGA UN PAPEL PREPONDERANTE, TODO ES EXPRESS, DOCUMENTACION Y TRASLADO.

Cuadro No.1. 11 Ventajas y Desventajas en las diferentes modalidades de transporte.

II. LA PARTICIPACION DEL ESTADO Y LAS INSTITUCIONES QUE REGULAN EL SISTEMA DE FERROCARRIL

Como se ha mencionado desde el primer capítulo de esta investigación la participación del Estado es inevitable, ya que las actividades de infraestructura y comunicación en los tres países son regulados por el Estado mediante diversas dependencias, agencias y secretarías.

La teoría neofuncionalista nos permite considerar que el ferrocarril surge a partir del establecimiento de una zona de libre comercio, dónde se le considera un mecanismo integrador. Originado para incrementar el intercambio comercial en la apertura que se tuvo a los mercados internacionales o creado para abastecer la actividad comercial en esa región.

El Estado es el regulador a nivel interno que dará origen a las dependencias o instituciones que a nivel nacional puedan homologar, reglamentar y establecer las normas para el transporte en nuestro caso el ferrocarril al cruzar o transitar dentro de territorio mexicano. Tal como las otras dependencias lo harán en su país respectivamente, considerando que precisamente ellas a través de sus organismos estatales y federales logran conciliar el mejor uso de sus vías de comunicación. Para Estados Unidos de Norteamérica y Canadá, la prioridad es el movimiento de pasajeros dejando en segundo término la carga de producto, sin embargo para México y aunque por el momento sólo se dedica al movimiento de carga, la transportación de pasajeros se consolidará sólo para rutas cortas tal como lo establecen en el proyecto del tren suburbano que se está construyendo. En los siguientes incisos se abordará de manera breve la función de cada una de estas dependencias en su respectivo país.

2.1 Inserción del ferrocarril en la integración económica de los tres países que conforman el TLCAN.

Como se mencionó en el capítulo anterior, México se ha insertado en un acuerdo de libre comercio (TLCAN). Esta integración económica no comenzó en México a partir de 1994, sino que se originó en el siglo antepasado, y es que sin duda, la localización geográfica junto al principal mercado mundial era entonces una oportunidad para un país dotado de recursos naturales como México. Ya que mientras el vecino país estaba en una contienda interna (Guerra Civil) su necesidad de avance comercial estaba en la conquista que tenía que llevar a cabo en el sur del país, con el objeto de seguir con su expansión comercial. Es por ello que su primer objetivo era centrarse en los proyectos ferroviarios de la red norteamericana en México.⁶³

Para Estados Unidos de Norteamérica, el ferrocarril fue el mecanismo integrador de las 13 colonias y después pasó a ser uno de los promotores del crecimiento económico del país como se podrá apreciar en el desarrollo de los siguientes capítulos.

Como lo menciona Paolo Riguzzi “La vinculación ferroviaria entre los dos países a partir de 1880 tuvo un papel central en modificar las bases materiales de las relaciones: por un lado creando un flujo de inversión de capitales estadounidenses en los ferrocarriles, que dinamizara diferentes sectores productivos en México, por el otro abaratando los costos de transporte de mercancías para compensar la protección arancelaria y los otros obstáculos al comercio bilateral”.⁶⁴

⁶³ Paolo, Riguzzi, El surgimiento de la integración económica entre México-Estados Unidos: los años cruciales, 1878-1887, UEM, Estado de México, p.8

⁶⁴ Ibidem p. 8

El ferrocarril entre la ciudad de México y la frontera americana fue construido a finales del siglo antepasado por compañías estadounidenses, en México existía una necesidad de modernización, crecimiento económico y la visión política del ferrocarril como unificador del país. Es también durante ese siglo que el enlace ferroviario era la visión de sus promotores con el objetivo del predominio comercial estadounidense en México, vinculando a los dos países en una unión duradera por medio de las vías del ferrocarril y los intereses económicos de ambos países.

Durante el porfiriato los ferrocarriles comienzan a tener un auge comenzando a construir nuevas rutas para el movimiento comercial de aquellos días, posterior a ello el ferrocarril tuvo sólo un efecto de transportación de carga para el mercado interno. Es en los noventas donde el ferrocarril se convertiría en uno de los mecanismos que se reactivaron a partir de la firma del TLCAN para continuar el proceso de integración comercial. La construcción de ferrocarriles en México generó la necesidad de grandes inversiones que a raíz del TLCAN crearon los instrumentos y regulaciones necesarios para ese nuevo tipo de inversiones en el sector de transporte de carga (ferrocarril).

Las empresas bostonianas fueron las que dominaron la primera etapa de la industria ferroviaria en México, reconocieron el trato gubernamental y definieron explícitamente su posición amistosa hacia México. De hecho se puede decir que durante la época porfiriana se estableció el modelo de cooperación económica que se gestó entre los intereses privados estadounidenses, grupos regionales y gobierno mexicano.

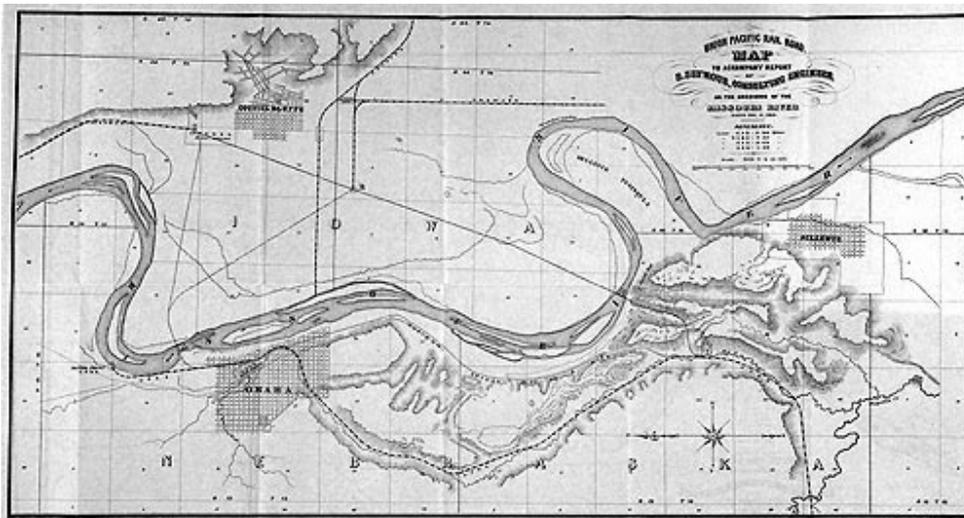
Hablar del ferrocarril en Estados Unidos, México y Canadá, es también tratar de entender las condiciones que cada país presentaba, cuando se inició el sistema de transporte de ferrocarril. Para Estados Unidos este sector llegó a ser uno de los

mecanismos que aumentó y propició el crecimiento económico de Estados Unidos de Norteamérica y es que sin duda en esta región la Guerra Civil estimuló en todo sentido el desarrollo económico, en primer lugar el florecimiento industrial, pero su efecto mayor quizás tuvo lugar en **el sistema de transporte de carga.**

A los ferrocarriles estadounidenses les correspondió estimular el crecimiento y establecimiento de esta industria, debido a la necesidad bélica que se produjo en la primera fase de su desarrollo y la expansión originada en tiempos de paz. Una analogía del sistema de ferrocarril es la de América del Norte y México y su intervención en la inestabilidad interna de México a principios de siglo XIX.

En 1860, la red ferroviaria tenía en los EUA una extensión de 30,000 millas, veinte años después había triplicado esa distancia, y para 1930 ya tenía establecidas 260,000 millas⁶⁵ el mapa que se muestra es uno de los primeros mapas que mostraban las rutas iniciadas por el ferrocarril Union Pacific en 1866

Cuadro 2.1 Mapa de las rutas de Union Pacific 1866



Fuente: <http://www.uprr.com/aboutup/photos/maps.shtml#0>, Septiembre 28,2006

⁶⁵ John, F. Stover, The Chicago History of American Civilization, American Railroads, Chicago y Londres, 5ta. Ed. Impreso USA 1968, P. 80

Es durante ese año (1860) que para trasladarse de Nueva York a Buffalo (aproximadamente 400 millas) había que efectuar once trasbordos, y en ese aspecto los ferrocarriles trataban de trabajar en conjunto con los prestadores de servicios, ya que los horarios se disponían de manera que los viajeros tuvieran que quedarse para almorzar, cenar o pasar la noche, entre los trasbordos de ferrocarril. Históricamente este medio de comunicación significó un paso adelante, ya que la compra de diversas líneas que pertenecían a diferentes compañías fueron incorporándose en una sola línea continua.⁶⁶

La primera ruta transcontinental no tardó en ser seguida por otras rutas, alrededor de 1884 había cuatro líneas ferroviarias para el transporte de pasajeros y carga entre el Mississippi y el Pacífico. Los estadounidenses comprendieron rápidamente que el transporte era esencial en lo relativo al desenvolvimiento económico del país.

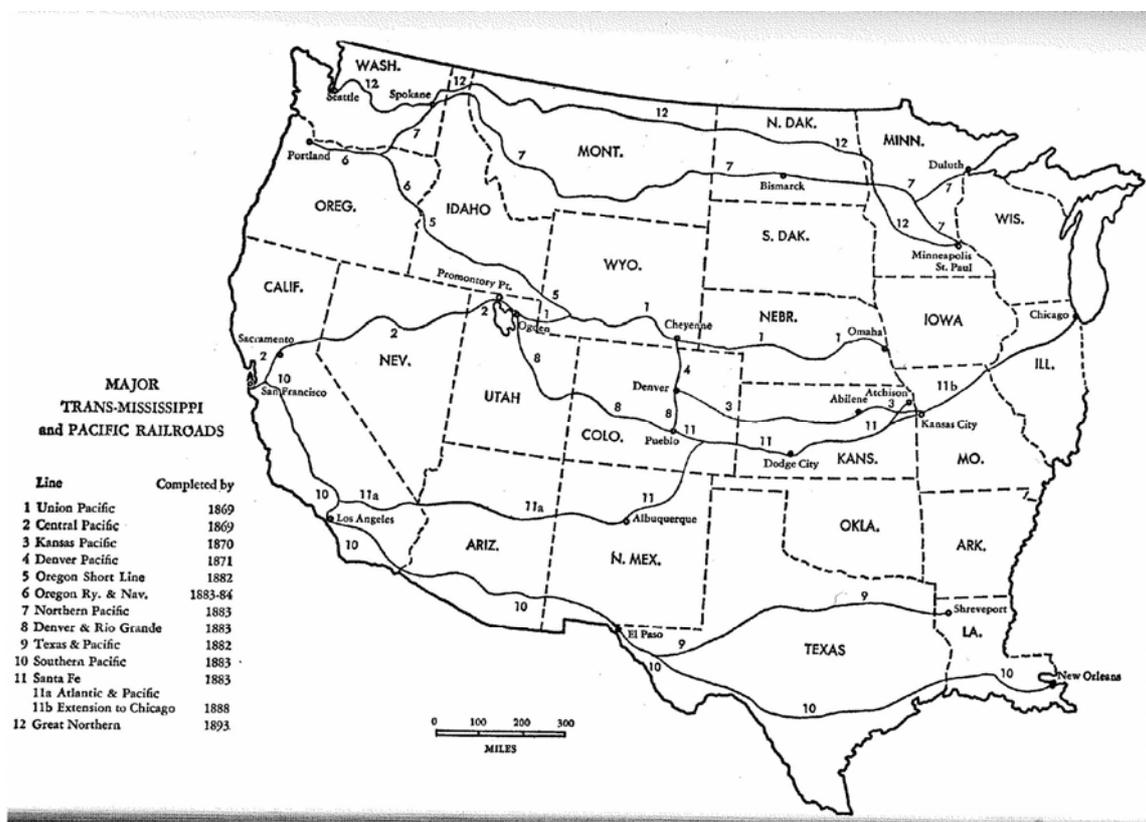
El beneficio que se dió a las compañías de ferrocarril, fue el otorgamiento de extensísimos tramos de tierras fiscales; el congreso se mostró especialmente generoso con la Central Pacific y la Union Pacific⁶⁷, a cada una de estas compañías les fueron concedidos sectores alternados de tierras que ocupaban una franja paralela a ambos lados de sus carriles de veinte millas de ancho; el Congreso les dio por cada milla de vía colocada un empréstito de \$ 16,000 a \$48,000 usd.⁶⁸

⁶⁶ Mapa publicado en: <http://www.uprr.com/aboutup/photos/maps.shtml#0>, Septiembre 28,2006

⁶⁷ John, F. Stover, The Chicago History of American Civilization, Americal Railroads, Chicago y Londres, 5ta. Ed. Impreso USA 1968, p.85

⁶⁸ Leo, Hubermas, Nosotros, el pueblo": Historia de los Estados Unidos, Traductor Gerardo Dávila, Ed. Nuestro Tiempo, 1ª. Ed. 1977, Impreso en México, p. 80

Cuadro No. 2.2 Major Trans-Mississippi and Pacific Railroads



Fuente: John, F. Stover, *American Railroads*, The University Chicago Press, 1a. Ed. Printer in USA, p.85

En muchos sitios se duplicaron las comunicaciones, comenzaron a construirse de dos a tres líneas de ferrocarril, donde una sola bastaba para atender todo el tráfico. Además, las líneas rivales solían disputarse el comercio, estableciendo una práctica de guerra de precios, en el cual las líneas competidoras bajaban sus tarifas con el fin de atraer más clientela. En el mapa del cuadro No. 2.3 se muestran claramente cuales fueron las rutas de los ferrocarriles y las empresas a las que pertenecían. Union Pacific es una de las empresas que continua ofreciendo el servicio en la actualidad y es la más importante en la ruta que estamos abordando en éste tema.

Esto llegó a extremos tales que en 1876 un vagón lleno de ganado podía cotizarse desde Chicago hasta Nueva York -mil millas- por sólo \$1 dólar. Durante ese mismo año el costo de pasajero para realizar todo el viaje hasta Boston, partiendo de Cleveland, lo podía hacer con una tarifa en aquel entonces de 6 dólares con 50 cts.⁶⁹

Los ferrocarriles debían reducir sus tarifas en los puntos donde se ofrecía competencia, trataban de lograr una compensación mediante tarifas sumamente elevadas en los puntos donde no tenían competencia, los granjeros del Oeste fueron en particular víctimas de este absurdo sistema, funcionaba aproximadamente como sigue: La distancia existente entre Minneapolis y Chicago, era el punto de partida para suponer que la tarifa pactada para el transporte de trigo desde Fargo a Duluth sería consideraba a la mitad del precio que se tenía establecido para el recorrido desde Minneapolis a Chicago.

También se quejaban de que los hombres eran los que dirigían los ferrocarriles y no el gobierno pues ellos entregaban pases gratuitos a funcionarios, gobiernos estatales, sacerdotes y editores de periódicos. Los de Sur hacían los mismo, e incluso el periódico el Progressive Farmer de Raleigh Carolina del Norte mostraba: "Acaso no son (los ferrocarriles) dueños de los periódicos"⁷⁰. En resumen eran los ferrocarriles los que controlaban al mejor talento legal del Estado.

El intercambio comercial y la especialización de las regiones se estaba gestando en Estados Unidos de Norteamérica y fueron los ferrocarriles a quienes les correspondió proporcionar ese medio de transporte de carga, por ejemplo en el Sur se especializaron en el cultivo del algodón, la faja de maíz, y del trigo mientras

⁶⁹ Leo, Hubermas, Nosotros, el pueblo: Historia de los Estados Unidos: Historia de los Estados Unidos, Traductor Gerardo Dávila, Ed. Nuestro Tiempo, 1ª. Ed. 1977, Impreso en México, p. 81

⁷⁰ Idem p.81

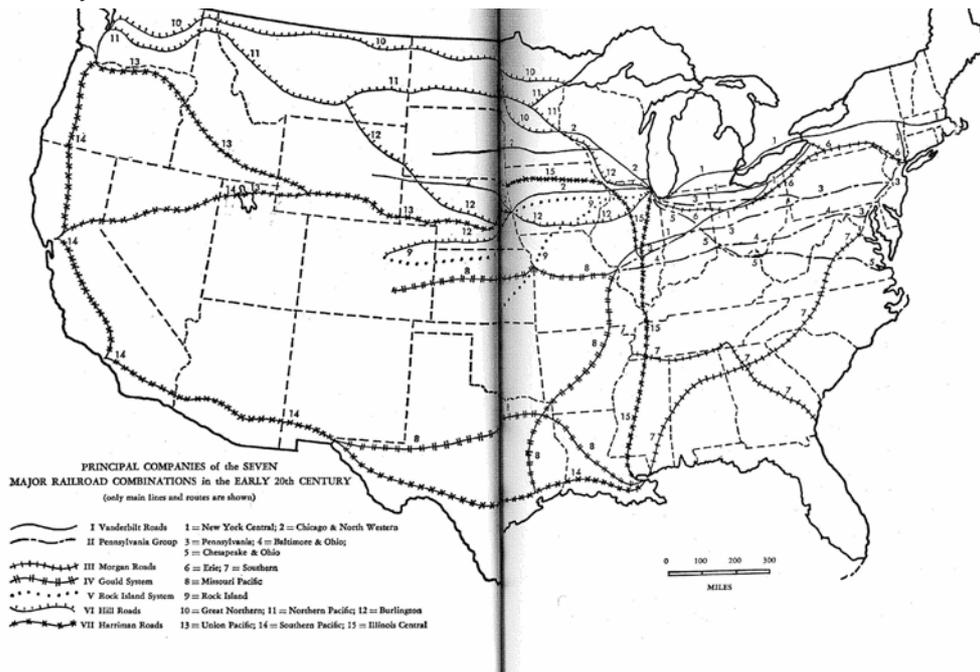
que los Estados Centrales y Occidentales desarrollaron el sector manufacturero y era indispensable el transporte de carga; se consideraba que la finalidad de los ferrocarriles consistía en brindar al país un servicio lo más barato y eficiente que se pudiera proporcionar y en la mayoría de los casos los ferrocarriles consideraban que su principal función era hacer dinero y cuanto más, mejor. Además que su misión no era facilitar el servicio de transporte de pasajeros al menor costo posible, sino que consideraban que el servicio de carga era el que les proporcionaría más beneficios.

Llegó el momento en que terminó la competencia entre los ferrocarriles, las líneas cortas se consolidaron formando las principales líneas de ferrocarril que permanecen en la actualidad⁷¹ (cuadro No. 2.2), con ello se dio paso a la historia de los ferrocarriles. De hecho, la condición presente de los ferrocarriles en los Estados Unidos de Norteamérica se debe en gran medida a su fraudulento pasado⁷². Al final de esta investigación se demostrará que la regulación de tarifas para México, serán determinadas por la oferta y la demanda que se pueda suscitar entre los clientes que utilizan una sola ruta y no por la competencia que pudiera existir, pues en la actualidad en México se sigue debatiendo sobre el excesivo cobro que se hace en los derechos de paso para que una compañía de ferrocarril pueda transitar en la ruta concesionada a otra compañía diferente.

⁷¹ Véase cuadro No. 2.3 Principal Companies of the 7 major railroads combination in the early 20th Century

⁷² Leo, Hubermas, Nosotros, el pueblo: Historia de los Estados Unidos, Traductor Gerardo Dávila, Ed. Nuestro Tiempo, 1ª. Ed. 1977, Impreso en México, p. 65

Cuadro No. 2.3 *Principal Companies of the seven major railroads combination in the early 20th Century*



Fuente: John, F. Stover, *American Railroads*, The University Chicago Press, 1a. Ed. Printer in USA, p.160-161

En Estados Unidos de Norteamérica, este sector despuntó porque su intervención en la Guerra Civil marcó el rumbo de este transporte, sin embargo en México se trató de adaptar el mismo esquema, pero carente de inversiones no podría llegar a tener el sistema de ferrocarril que se tenía en Estados Unidos de Norteamérica, lo importante era que las mismas empresas estadounidenses fueron las que apoyaron, dirigieron y construyeron el sistema de ferrocarril en México, con el fin de crear un sistema de transporte de carga que permitiera el desarrollo comercial entre México y Estados Unidos.

Durante esa época todos los ferrocarriles tenían su base en Boston y el ferrocarril Central tenía vinculación con Atchinson Topeka & Santa Fe con base en Boston, el ferrocarril de Sonora filial de Atchinson, Ferrocarril Sinaloa con Atchinson, Topeka & Santa Fe, el ferrocarril Nacional William Palmer con base en Denver Colorado, el ferrocarril Internacional Huntington (Southern Pacific).

En este punto los norteamericanos tomaron en cuenta a los grupos inversionistas en relación a sus raíces o ámbitos regionales, algunos de ellos fueron descartados, tales como las empresas de Texas y California por ser considerados exponente de proyectos hostiles a México y a su integridad, ya que ambos estados estaban ligados a concepciones agresivas y expansionistas, en cambio los intereses de la región del este de Estados Unidos parecían a los gobernantes mexicanos inversionistas deseables por ser ajenos a ambiciones políticas y representar un contrapeso a los intereses de las regiones del oeste y suroeste.⁷³

Para México de igual forma se puede considerar que los ferrocarriles en México han influido en la economía y en la integración territorial del país. En México, los ferrocarriles hicieron su aparición a finales del siglo XIX, coincidiendo con la etapa histórica del Porfiriato, señalada como la época de la gran expansión ferroviaria nacional. Y es que, en aquel tiempo, la población se había acostumbrado al uso y al tráfico constante de los ferrocarriles, y su significado era símbolo de modernidad y cosmopolitismo, tratando de implementar los modelos de producción que se estaban generando en nuestro país vecino, Estados Unidos.⁷⁴

El estudio de la historia moderna de los ferrocarriles tiene como punto de partida desde el sindicalismo ferrocarrilero de 1940⁷⁵, hasta el impacto económico de este

⁷³ Paolo, Riguzzi, El surgimiento de la integración económica entre México-Estados Unidos: los años cruciales, 1878-1887, UEM, Estado de México, p.11

⁷⁴ Luis F. López, Calva, Private Participation in infrastructure and Labour Issues, the privatization of Mexican railroads, El Colegio de México, abril 2001 p. 3

⁷⁵ Emma, Yáñez Rizo, Vida y Muerte de Fidelita, la novia de Acámbaro: Una historia social de la tecnología en los años cuarenta, el caso de los ferrocarriles nacionales de México, 1ª. Ed. 1991, p. 197

medio de transporte en el mercado interno, y el papel del Estado Mexicano como operador y regulador de este modo de transporte.

El crecimiento de los ferrocarriles, la minería y el petróleo durante el Porfiriato se basó en maquinaria y habilidades extranjeras, lo que redundó en la falta de estímulo para impulsar ampliamente la educación profesional técnica, esto también afectó a la ingeniería, pues fue necesario crear la especialización de ingenieros en este sector.

Como hace mención Coatsworth en su libro *Latin American and the World Economy since 1800*, donde establece que el impacto económico de los ferrocarriles en el Porfiriato atrajeron las grandes inversiones en ferrocarriles entre 1880 y 1910⁷⁶, disminuyeron los costos de transporte interno, y abrieron la oportunidad para nuevas producciones a la vez, que integraron económicamente al país con las grandes corporaciones ferroviarias y mineras de los Estados Unidos de Norteamérica. La llegada de los ferrocarriles a México no sólo significó modernización en la tecnología ferroviaria sino el ingreso de un país agrícola a los escenarios del comercio y la competencia internacional. En la actualidad es el TLCAN que inserta a México en los mercados de Estados Unidos de Norteamérica y Canadá.

Como ya se mencionó la construcción de vías férreas en nuestro país tuvo lugar en el Porfiriato (1876-1911), cuando el proyecto nacional estableció como prioridad el enlace económico con el mercado norteamericano, considerándolo como el destino más urgente y necesario en los contextos que planteaba la modernidad. El ferrocarril Mexicano prestaba los servicios como empresa privada, cuando fue adquirida por el Estado, en los años sesentas con su infraestructura y

⁷⁶ John, H. Coatsworth and Alan M. Taylor, *Latin American and the world economy since 1800*. Cambridge, The David Rockefeller Center for Latin American Studies, Harvard University, USA 1998 p. 128

equipo se constituyó como Ferrocarriles Nacionales de México (FNM),⁷⁷ periodo en el que prestaba servicio como transporte de pasajeros y de carga.

Así que antes de la privatización, entre 1970 y 1995 la participación del transporte de ferrocarril en la economía mexicana había caído de un 23 a un 12 por ciento. Ferrocarriles Nacionales de México incurrió en un déficit que le llevó inminentemente a la privatización, la importancia de este transporte en el mercado interno mostraba la incapacidad del Estado para su manejo, la ausencia de incentivos económicos apropiados; lo que dio lugar a una compañía sin capital y con una gran responsabilidad para ofrecer uno de los medios de transporte más importantes en cuestión de volumen y cantidad en territorio mexicano.

Los mayores problemas que FNM resintió en los comienzos de 1990's, estuvo basado en su estructura tarifaria, que era totalmente anacrónica. Debido a estrategias de funcionamiento obsoletas y a una cantidad muy importante de redundancia de trabajo. La misma organización y el mismo sindicato evitaron varias veces una posible reestructuración de la compañía. Es a partir de 1997 a tres años de haberse firmado el TLCAN que comienzan a establecerse las modificaciones en la Ley del transporte ferroviario como consecuencia de dicho acuerdo.⁷⁸

Cuando apenas comenzaba la reestructuración de los ferrocarriles mexicanos a principio de 1995, pocos eran los que observaban la necesidad de los cambios que estaban por realizarse, ya que para 1998 se pasó de un monopolio estatal que cubría todas las rutas a un conjunto de empresas ferroviarias (tales como

⁷⁷ Ibidem, p. 197-201

⁷⁸ Luis F. López, Calva, "Private Participation in infrastructure and Labour Issues, the privatization of Mexican railroads", El Colegio de México, abril 2001 p. 4

KCSM, FXE, FSR, Ferrocarril Chiapas Mayab) que prestaban el servicio de transportación de carga.⁷⁹

Las razones de este cambio se encontraban en la insuficiencia de los recursos públicos para superar el fuerte desgaste de la infraestructura y los servicios, producto de un retraso acumulado en la inversión y mantenimiento de las vías y el equipo ferroviario. La intensificación de los intercambios comerciales entre México y nuestros principales socios (Estados Unidos de Norteamérica y Canadá) demandaban una infraestructura más moderna, que disminuyera los costos de transporte y los tiempos de entrega. Los cuales sólo serían posibles con mayor inversión, tal como se podrá observar en el cuarto capítulo de este trabajo, la reducción de costos de transporte sólo se aplican para el comercio internacional.

Para Canadá, la formación del ferrocarril llamado Canadian National comenzó en 1915, cuando el gobierno canadiense inició la tarea de la construcción del ferrocarril transcontinental nacional. El gobierno canadiense consideraba que su responsabilidad era unir a la región, incentivar el desarrollo económico, y promover la migración de extranjeros así como de los propios ciudadanos hacia el este y aún más importante hacia el occidente de esa región, esa fue la razón por la que comenzó el subsidio por parte del gobierno, para la construcción del ferrocarril.⁸⁰

Las rutas fueron elegidas en base al servicio que podían ofrecer y también en relación a los centros de comercio más importantes, tales como: Moncton, New Brunswick, y la ciudad de Québec. La importancia del ferrocarril radicaba en el establecimiento de este modo de transporte en los principales sitios donde la actividad comercial era preponderante. Así que en ese momento además de ayudar a unificar las provincias, los puertos jugaban un papel de suma importancia con el resto de Canadá.

⁷⁹ Emma, Yáñez Rizo, Vida y Muerte de Fidelita, la novia de Acámbaro: Una historia social de la tecnología en los años cuarenta, el caso de los ferrocarriles nacionales de México, 1ª. Ed. 1991, p. 197

Ver Sandra, Kuntz, Op. Cit, p. 210

⁸⁰ Tom, Murray, Canadian National Railway, MBI publishing, St. Paul, MN, p. 11

Después de la Segunda Guerra Mundial, Canadá llegó a ser uno de los más importantes proveedores de recursos a nivel mundial, exportando granos, sulfuro, potasio y productos derivados del petróleo, y el medio de transporte utilizado era precisamente el ferrocarril. Así que para 1990 cuando la economía de Norteamérica requería estar más integrada, el CN (Canadian National) siguió su expansión y presencia en Estados Unidos de Norteamérica, por lo que retomó las rutas de norte a sur para dicha expansión.

En el siguiente mapa cuadro No. 2.4 se puede observar que las rutas más importantes de Canadá y que cruzan Estados Unidos de Norteamérica⁸¹, conectan con Kansas City Southern para cruzar por la aduana de Laredo.

Cuadro No. 2.4 Ruta que cubre el Canadian National desde Canadá hacia USA



Fuente: Tom, Murray, Canadian National Railway, MBI publishing, St. Paul, MN, p. 7

⁸¹ Véase las rutas que cruzan Canadá y Norteamérica, Tom, Murray, Canadian National Railway, MBI publishing p. 7

2.2 Origen, funcionamiento y principios del Departamento de Transporte de Estados Unidos de Norteamérica.

El departamento del transporte fue establecido por el congreso, firmado por el presidente Lyndon B. Johnson el 15 de octubre de 1966. Entró en operación el 1 de abril de 1967⁸². La Secretaría de Transporte también por sus siglas en inglés (DOT)⁸³ establece la política general de comunicaciones para toda la nación mediante nueve unidades operativas que abarcan la planificación, desarrollo y construcción de carreteras, tránsito masivo urbano; ferrocarriles; aviación civil; y la seguridad de vías fluviales, puertos, carreteras, oleoductos y gasoductos. Se conforma el departamento con las siguiente agencias: Office of the Secretary of Transportation, Federal Aviation Administration (FAA), Federal Highway Administration (FHWA), Federal Motor Carrier Safety (FMCSA), Federal Railroad Administration (FRA), Federal Transit Administration (FTA), Maritime Administration (MARAD), National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA), Office of inspector general (OIG), Pipeline and Hazardous Materials Safety and Administration (PHMSA), Research and Innovative Technology Administration (RITA), Saint Lawrence Seaway Development Corporation (SLSDC), Surface Transportation Board (STB).⁸⁴

Las Agencias más relevantes son la Administración Federal de Aviación, Administración Federal de Carreteras, Administración Nacional de Seguridad en las Carreteras, Administración Marítima, La Guardia Costera, que es la principal agencia de la nación que aplica la Ley en el mar y otorga licencias, previene daños y contaminaciones al mar y también participa en las programas de rescate y combate el tráfico.⁸⁵

⁸² consulta publicada en la Biblioteca del Congreso: <http://dotlibrary.dot.gov/Historian/history.htm>, diciembre 18,2006, (traducción propia)

⁸³ Department of Transportation (Departamento del Transporte)

⁸⁴ Consulta publicada en: <http://www.usembassy-mexico.gov/bbf/bfgobiernoEU.htm> abril 24, 2005

Durante el periodo en que nace el DOT lo que se tenía en consideración es que se necesitaba un sistema de transporte eficaz y coordinado que permitiera la libre y eficiente movilidad tanto de pasajeros como de mercancía, y para ello era necesario obtener lo mejor de cada uno de los medios de transporte.”⁸⁶

En lo que respecta a este estudio donde el ferrocarril es tema de investigación fue precisamente durante la administración del presidente Richard M. Nixon, quien efectuó varios cambios o eventos que repercutieron indudablemente en la forma de manejar los ferrocarriles, como se mencionan a continuación algunos de ellos fueron considerados como los sucesos más importantes que modificaron la base del funcionamiento de los ferrocarriles en América del Norte.

- El desalojo urgente del ferrocarril central de Penn donde el gobierno asumió el control transitorio del ferrocarril, para asegurar que los servicios de esa empresa que estaba en bancarrota no paralizara el servicio.
- El inicio de Amtrak que es uno de los objetivos primordiales de jurisdicción de la FRA (Federal Railroad Administration).
- La participación en el problema de CONRAIL (donde 6 ferrocarriles estuvieron en bancarrota y las líneas de ferrocarril sólo cubrían algunas rutas como eran el centro de Nueva-Jersey, Erie Lackawanna, Río de Lehigh y de Hudson, Valle de Lehigh, hasta en Centro de Pennsylvania. Ese problema originó que en la década de los setenta la subvención del gobierno fuera para el transporte por carretera, mientras que éste a su vez no podía responder a las necesidades del mercado, por eso fue necesario

⁸⁶ Consulta publica en la Biblioteca del Congreso: <http://dotlibrary.dot.gov/Historian/history.htm>, diciembre 18,2006, (traducción propia)

que se creará AMTRAK⁸⁷ como órgano regulador del servicio de pasajeros y adicional al de carga.

- La creación de CONRAIL como empresa del gobierno fue con el fin de reconstruir vías, proporcionar mantenimiento y aumentar el equipo de transporte ferroviario).
- También uno de los puntos que se involucraron con el ferrocarril fue el programa de ayuda a Chrysler Corporation, que consistía en un esquema de préstamo en garantía que el Congreso había autorizado en 1979 debido a la crisis energética y a las cambiantes preferencias del mercado estadounidense. Sus autos no encontraron mercado dentro de Estados Unidos de Norteamérica y estaban prefiriendo los autos de importación, derivado de dicho préstamo que hizo el gobierno, se implementó una cuota de importación a los automóviles provenientes del mercado asiático.⁸⁸
- Los últimos eventos de gran relevancia fueron la transferencia del ferrocarril de Alaska al propio Estado de Alaska, además de ayudar a la negociación de CONRAIL y a la privatización de Amtrak.

Para 1994 lo más importante era poder ofrecer un plan de sistema intermodal que fuera eficaz para el transporte; lograr la inversión estratégica en infraestructura del transporte; y crear una nueva alianza entre el transporte de la nación y las industrias de tecnología para hacerlas más eficientes y económicamente

⁸⁷ La Corporación Nacional de Pasajeros de Ferrocarril ("Amtrak") permite el ejercicio de la Actividad de la Primera Enmienda sobre la propiedad que controla Amtrak ("Propiedad de Amtrak") donde las actividades son compatibles con la misión de Amtrak' de operar de manera segura un sistema ferroviario nacional para pasajeros, y de hacerlo con un servicio óptimo para el público, así como el buen manejo de los recursos que hacen posible la operación. Por razones de seguridad, hay actividades que no se permiten a bordo de los trenes de Amtrak ni en las plataformas para trenes, recurriendo al contenido de la primera enmienda. Consulta publicada: http://www.amtrak.com/pdf/First_Amendment012406.pdf 17 de abril 2007

⁸⁸ Consulta realizada en: http://www.aipenet.com/Indice/article.asp?Articulo_Id=1612, abril 28,2005

competitivas; la promoción de un seguro para la cobertura de los mismos en cuestión de accidentes.

Sin embargo todo lo que se había establecido cambió repentinamente con los sucesos del 11 de septiembre, así que el Departamento⁸⁹ tuvo que diseñar un nuevo plan sobre todo la seguridad en los medios de transporte que cruzan o se mueven dentro de Estados Unidos de Norteamérica. A partir de dichos sucesos las compañías de ferrocarril han tenido que invertir una gran suma de dinero para establecer un mayor número de dispositivos que puedan revisar la carga.

2.2.1 Departamento de Administración de Ferrocarriles (Federal Railroad Administration), Estados Unidos de Norteamérica.

La administración federal del ferrocarril (FRA)⁹⁰ fue creada por el departamento de transporte de 1966 (49 U.S.C. 103, sección 3(e)(1)). El propósito del FRA es: promulgar y hacer cumplir las regulaciones en el aspecto de seguridad, administración de programas, coordinar la investigación, dirigir el desarrollo de este medio y contribuir al mejoramiento de la política nacional. La FRA es una de las agencias que se conforman dentro del departamento de transporte. A continuación se muestra una breve explicación de cada una de esas agencias que conforman el FRA.

Administración y Finanzas.

La oficina de la administración dirige y coordina los programas y los servicios administrativos del FRA, a través de las siguientes oficinas regionales: recursos humanos, tecnología de información, tecnología de sistemas de ayuda, servicios para la adquisición, servicios para las concesiones, servicios financieros, y una oficina que se encarga del manejo del presupuesto asignado.

⁸⁹ Véase el organigrama como se encuentra actualmente el DOT <http://www.dot.gov/dotorgchart.pdf>, anexo 4 p.164

⁹⁰ FRA por sus siglas en inglés (Federal Railroad Administración) traducción propia Administración Federal de Ferrocarriles

Objetivo principal del Consejo Administrativo.

La división de la ley de seguridad desarrolla planea las regulaciones de la seguridad de la agencia, determina las penas civiles para aquellos que violen las regulaciones y los estatutos de la seguridad del ferrocarril y de la seguridad misma de la FRA, de la misma forma proporciona apoyo legal para el programa de seguridad. La división general proporciona servicios jurídicos en las diferentes oficinas de la FRA a excepción de la Ley de seguridad.

Los Derechos Civiles

La oficina de los derechos civiles ayuda a la atención de quejas internas y externas así como funciones operacionales.

Política

Esta oficina proporciona el análisis y recomendaciones en temas relacionados a la industria del ferrocarril por ejemplo: fusiones y reestructuración; regulación económica; estabilidad financiera; patrones de tráfico y análisis de red; ediciones de gerencia de trabajo; datos y operaciones de la carga; servicio intermodal; programas ambientales; y programas internacionales.

Relaciones Públicas

Esta oficina trabaja en relación a la información de debe emitir el departamento de transporte y que ayuda en los objetivos del orden público de la administración.

Desarrollo Del Ferrocarril

La oficina del desarrollo del ferrocarril (RDV) es responsable de la inversión y de la participación federal a la industria del ferrocarril así como el desarrollo y la puesta en práctica de la política de administración del servicio de pasajeros y al de alta velocidad, además apoya las actividades de investigación y del desarrollo. Proporciona las oportunidades de inversión para los proyectos pequeños del ferrocarril de la carga, sobre todo con el programa de RRIF (Railroad Rehabilitation and Improvement Financing).

Seguridad

La oficina de seguridad promueve y regula la seguridad a través de la industria del ferrocarril de la nación. Emplea a más de 415 inspectores federales de seguridad, que funcionan desde ocho oficinas regionales nacionales. Los inspectores del FRA se especializan en cinco disciplinas de seguridad y de prevención: Pistas, señal y control del tren, energía y equipo, prácticas de funcionamiento, materiales peligrosos, y seguridad de la travesía del ferrocarril al intersectar con las carreteras. La oficina entrena y certifica a inspectores para la seguridad del propio Estado y su deber es hacer cumplir las regulaciones federales para contar con un ferrocarril seguro. El éxito consiste en poder entender la naturaleza de los accidentes y analizar las tendencias con el fin de maximizar la seguridad del ferrocarril.

La Administración Federal de Ferrocarriles sostiene activamente el desarrollo del sistema interurbano de pasajeros, su principal objetivo son las reformas para el sistema interurbano de pasajeros y no tanto al de carga, pues éste en Norteamérica juega un papel preponderante tanto en movimiento de pasajeros como de carga, lo cual no sucede en México, ya que el principal objetivo en México es el transporte de carga y no aplica para pasajeros.

El FRA es el patrocinador Federal del Transporte de alta velocidad, su función es administrar y revisar el desarrollo de la tecnología para proporcionar un mejor servicio, y aunado a ello realizar revisiones ambientales, que obviamente se aprueban de forma federal

El FRA mantiene el desarrollo de la política nacional, su prioridad es ofrecer y mejorar los servicios que proporciona la FRA tales como: Administrar los subsidios Federales a Amtrak; mantener al Secretario del Transporte como miembro de la junta directiva de Amtrak, y administrar los subsidios Federales al Ferrocarril de Alaska.

El FRA proporciona apoyo financiero, investigación y desarrollo tecnológico, así como análisis de la política y hace las recomendaciones pertinentes de todo lo que se relaciona a la industrial y al sistema ferroviario general de la nación.

Su oficina ofrece asistencia financiera, investigación y desarrollo tecnológico de patrocinadores, y proporciona ayuda técnica. Estos programan actividades así como soporte técnico, además se incorpora a la rehabilitación y mejora ferroviaria que Financian el Programa (RRIF), las revisiones ambientales, el desarrollo tecnológico a la seguridad y al mismo tiempo en este punto evalúan proyectos con el fin de aumentar la seguridad en el sistema ferroviario como un recurso nacional de transporte. Esto ayuda a obtener beneficios en el proceso de regulación para proveedores ferroviarios, al mismo tiempo a los ferrocarriles implicados en transporte de carga.

El Departamento de Transporte desde 1988 ha hecho énfasis en 2 programas por un lado el TIFIA (Transportation Infrastructure Finance and Innovation Act) y el

RRIF (Railroad Rehabilitation and Improvement Financing), los cuales juegan un papel fundamental en el desarrollo y mantenimiento de la infraestructura existente.

2.2.2 Departamento de Transporte en Canadá

El Departamento de ferrocarriles y de Canales se creó en 1879 y es el antecedente al actual Departamento de Transporte en Canadá, su responsabilidad era la construcción operación y mantenimiento de ferrocarriles gubernamentales federales, así como la operación de los canales existentes en Canadá. La primera tarea que desempeñaba era la administración de los ferrocarriles que eran posesión de Canadá y de Edward Island Railway, su papel fundamental era el de motivar e iniciar la financiación para la nueva construcción ferroviaria.

Éste fue uno de los Departamentos que logró tener más presencia, así que ya bajo el dominio del gobierno canadiense, se unió al Departamento de Marina, y al de Aviación que en aquel entonces pertenecía al Departamento de la Defensa Nacional. Hasta 1936 que se conforma en lo que se conoce actualmente como Ministerio de Transporte, la ley que rige al Departamento de Transporte hizo efectivo su anuncio el 2 de noviembre 1936.⁹¹

Anterior a la reorganización que se realizó en el gobierno federal en 1994, el Departamento de Canadá amplió sus responsabilidades incluyendo la de la guardia costera, aeropuertos, VIA Rail (que es la empresa que ofrece servicios de transporte de pasajeros)⁹², y el ferrocarril CN que es la empresa que cubre gran parte del territorio, el Transporte en Canadá precisamente terminó conformándose

⁹¹ Consulta publicada en : <http://www.tc.gc.ca/en/menu.htm>, mayo 24,2005

⁹² Consulta publicada en: http://www.viarail.ca/en_index.html, junio 5,2005

con una política de regulación enfocada precisamente al mejoramiento de la operatividad del transporte

En Canadá el Departamento de Transporte⁹³ tiene como principio fundamental promover un sistema seguro y eficiente de transporte, respetando las normas ambientales establecidas en Canadá, al mismo tiempo están convencidos que en la actualidad y debido a las amenazas terroristas se requiere de medidas de seguridad rigurosas y eficaces que han tomado como uno de los estandartes para el transporte ferroviario en Canadá⁹⁴. Aquí se puede considerar que uno de los medios de transportes más seguros es el ferrocarril, esto debido a que la carga se origina en un punto de embarque propio de la industria que elabora en este caso las autopartes o que va a recibir los automóviles (no hay intermediarios en los puntos de embarque que salen de Canadá o de América del Norte hacia México o viceversa, ésto en lo que a transporte ferroviario únicamente se refiere sin considerar el tránsito intermodal donde otros medios de transporte intervienen; es la compañía de ferrocarril la única que está a cargo de los materiales tanto a importar como a exportar), los cambios de destino durante el tránsito deberán ser solicitados por el embarcador (shipper)⁹⁵ original

En Canadá los ferrocarriles se encuentran reglamentados por la Política Nacional de Transporte la cual está regulada por el gobierno federal de acuerdo a los requisitos planteados en la Constitución Canadiense. El transporte es considerado un punto clave en el desarrollo económico regional y la viabilidad comercial que éste proporciona para alcanzar los objetivos comerciales. Así mismo muestra la fortaleza y potencial económico que cada una de sus regiones tiene.

⁹³ Organigrama de Agencia de Transporte de Canadá publicado en http://www.cta-otc.gc.ca/rail-ferro/index_e.html, mayo 24, 2005, anexo No. 5, p.167

⁹⁴ Consulta publicada en: http://www.tc.gc.ca/pol/en/Report/anre1997/ANNUAL97/TC97_C10.HTM, mayo 24,2005

⁹⁵ Shipper vocablo inglés que en el proceso de importación es utilizado por el departamento de atención a clientes de los ferrocarriles.

La ley del Transporte de Canadá ha sido elaborada para cumplir los objetivos planteados por la autoridad legislativa del Parlamento que se encuentra relacionado al transporte, ya que consideran que todos los modos o medios de transportes son viables económicamente hablando.

En cuanto al ferrocarril se refiere, la Ley del Transporte establece los puntos en que se debe interconectar cada uno de los ferrocarriles, cuáles son las empresas autorizadas, cuántos kilómetros están autorizados a tomar en consideración para la interconexión.

Se ha discutido que los ferrocarriles de carga al transitar zonas conurbanas deberán ser exhaustivamente revisados por lo cual se han desarrollado nuevos sistemas con dispositivos altamente eficaces para la revisión de carga.⁹⁶

El punto fundamental del ferrocarril Canadian National es el que cubre la mayor parte del territorio canadiense y es también el que se interconecta con el ferrocarril estadounidense. El Canadian National tenía establecido antes de la firma del TLCAN que debían cubrir desde Canadá hasta el Golfo de México y en un escenario futuro podría ser la ruta definida desde Canadá hasta el puerto de Lázaro Cárdenas en México, que sería punto para otro tema de investigación. Esta es una ruta bastante atractiva y además interesante, ya que México cuenta con el mayor número de acuerdos comerciales a nivel global como se muestra en el anexo No. 7⁹⁷

⁹⁶Chris Holloway, Gary McLaughlin, Panel de revisión del CTA; "Seguridad ferroviaria y acceso competitivo" Habitación 750, calle de 130 pizarreros, Ottawa, Canadá K1E 6P2Teléfono: (613) fax 598-4656: (613) 594-8700 Investigación conducida para la revisión de la Ley del Ttransporte de Canadá, Grupo de Transporte, Diciembre de 2000.

⁹⁷ Ivette, Saldaña, "Agotados, los beneficios del TLCAN, a doce años de su entrada en vigor", El Financiero, enero 10, 2006, p. 8

2.2.3 Secretaría de Comunicaciones y Transporte.

La legislación mexicana ha reflejado en la Ley de Vías Generales de Comunicación y en la Ley ferroviaria, los principios básicos para la seguridad, aprovechamiento, explotación y concesión del transporte ferroviario en territorio nacional, y también tiene como objetivo regular la construcción, administración y operación de las vías ferroviarias.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes⁹⁸, en materia de infraestructura ferroviaria, establece como objetivos específicos ampliar su cobertura y accesibilidad, garantizar la seguridad en zonas urbanas, promover su modernización, facilitar la interconexión de la infraestructura⁹⁹ (Véase cuadro No. 2.5; en el siguiente mapa las rutas que cubren las vías ferroviarias en México) con otros modos de transporte y mejorar la operación de la red.

Cuadro 2.5 Sistema ferroviario Mexicano



Fuente: <http://dgtfm.sct.gob.mx/index.php?id=440> (Líneas ferroviarias que cubren territorio mexicano) enero 9, 2007
Corrección: TFM nueva razón social por KCSM

⁹⁸Véase el organigrama del transporte ferroviario y multimodal, anexo No. 6, Pág. 168 http://dgtfm.sct.gob.mx/fileadmin/Tronco/08_Logos/organigrama.pdf

⁹⁹ mapa publicado en: <http://dgtfm.sct.gob.mx/index.php?id=440> (Líneas ferroviarias que cubren territorio mexicano) enero 9, 2007

Corrección: TFM cambio su razón social por KCSM (Kansas City Southern Mexico) a partir de 2005.

Actualmente, los ferrocarriles mexicanos están concesionados en su operación al sector privado (en el mapa se muestran las empresas que cubren el territorio mexicano) y tienen en sus títulos de concesión; compromisos de inversión para la infraestructura los cuales se están cumpliendo. La Secretaría se divide en direcciones que regulan las vías férreas, carreteras, marítimas y aéreas.

La SCT ha vigilado desde sus orígenes la participación del sector privado en la construcción de vías férreas a partir de 1850¹⁰⁰ año en que se inició la construcción de la primera vía de ferrocarril Veracruz en su tramo “el Molino” la cual equivalía a 13.6 kms de longitud. A partir de ese momento es necesario que la inversión privada permanezca regulada por parte del Estado, así que la tendencia de los ferrocarriles en el siglo antepasado fue debido a su origen manejado completamente por el sector privado, y es que sin duda las vías construidas por la actividad exportadora de materia primas y minerales tenía como principal interés los puertos para acceder en la actividad exportadora, en su mayoría importantes destinos para el mercado de Estados Unidos de Norteamérica y para Europa, pero es hasta 1898¹⁰¹ que surge la primera Ley de Ferrocarriles, la cual se ha ido adecuando a este medio de transporte dependiendo de su transferencia de Estatal a Privado o viceversa.

Hay que señalar que la tendencia actual de los ferrocarriles ya no es en gran medida la exportación como lo fue en el siglo antepasado (sobre todo lo relacionado a materias primas y recursos naturales) sino la importación y exportación de materias primas y productos terminados. Sin embargo dichas etapas también se han visto modificadas dependiendo de las políticas de comercio establecidas en ciertos periodos, por ejemplo la política arancelaria del Porfiriato mostraba un objetivo claro y explícito de disminuir el nivel general de protección

¹⁰⁰ Luis, F. López Calva, “Private participation in infrastructure and labor issues, the privatization of Mexican railroads”, México, Colegio de México, abril 2001 p.10

¹⁰¹ Ibidem p. 10

mientras se protegía selectivamente a los sectores que se deseaban promover, entre los cuales estaba primordialmente el de manufacturas.

Esta medida indica cómo durante el Porfiriato se hizo una racionalización de las tarifas arancelarias ordenándolas en cascada a modo que los aranceles sobre productos finales fueran más altos que sobre los insumos, aplicando políticas dirigidas a estimular el desarrollo industrial y como mencionamos este fue el periodo de gran desarrollo para el transporte por ferrocarril.¹⁰²

En resumen dichas instituciones en los tres países miembros del TLCAN son únicamente reguladoras de la operación del ferrocarril, que cumplen los requisitos de las Constituciones de cada uno de los países a través de las Leyes Federales y Estatales. Y el papel que han desempeñado ha sido fundamental para poder coordinar el tránsito de los ferrocarriles en conjunto con las aduanas, se considera que el mayor mérito que se ha tenido para el comercio exterior es precisamente el de conjuntar el transporte con las aduanas bajo un marco legal establecido, para cada uno de los países participantes. Es decir que bajo el marco del TLCAN se ha promovido un esquema de participación trilateral para que existan puntos específicos de inspección para los ferrocarriles, dejando total responsabilidad de la liberación (modo exportación e importación) aduanal al ferrocarril.

Esto no hubiera sido posible de no haberse insertado México al TLCAN, y es el punto medular de los actuales exportadores de América del Norte. Sin embargo existe la parte favorable y desfavorable:

¹⁰² Edward Beatty, *The political basis of industrialization in Mexico before 1911*, tesis de doctorado, Stanford University 1996; Graciela Márquez, "Tariff Protection in Mexico, 1892-1910: Ad Valorem Tariff Rates and Sources of Variation", en John Coatsworth y Alan Taylor (edit), *Latin America and the World Economy*, Cambridge, The David Rockefeller Center for Latin American Studies, Harvard University, 1998.

Favorable para Estados Unidos de Norteamérica y Canadá, debido a que fueron sus sistemas bajo los cuales se hizo el esquema de trabajo para México.

Desfavorable para México porque internamente aún no cuenta con la tecnología de punta con que se cuenta en América del Norte, quizás una de las demoras que pudieran suscitarse en éste intercambio sería en el momento de entrar un ferrocarril a América del Norte, pero las medidas y dispositivos que se han implementado han logrado minimizar ese impacto de retraso que se pudiera tener en los embarques y por ende América del Norte invierte una gran suma de recursos en cuestión de tecnología para los ferrocarriles que ingresan a su territorio y que incluso pueden cruzar hasta territorio canadiense.

2.3. Empresas que facilitan el proyecto de privatización para el NAFTARAIL

Para México el primer contrato de concesión para construir una vía férrea fue firmado durante 1830 pero no fue hasta 1872 que la línea que conectaba a la Ciudad de México y el puerto de Veracruz fue terminada después de que muriera el presidente Juárez. De hecho durante el último cuarto de siglo antepasado fue cuando la red ferroviaria comenzó a incrementarse siendo éste el medio de transporte más importante para la gente durante esa época.¹⁰³

En 1908, fue constituido por el régimen de Porfirio Díaz, Ferrocarriles Nacionales de México, S. A., como una empresa mixta con una participación accionaria del 51 por ciento por parte del Estado mexicano durante ese tiempo y hasta el periodo del Presidente Lázaro Cárdenas se nacionalizó Ferrocarriles Nacionales de México (FNM) el 23 de junio de 1937, pasando a ser propiedad exclusiva del Estado mexicano, con el objetivo de interconectar a los ferrocarriles existentes,

¹⁰³ Luis F. López Calva, *Private participation in infrastructure and labor issues "The privatization of Mexican Railroad"*, El Colegio de México, p. 3

nacionalizarlos y consolidarlos en un solo organismo. A partir de ese momento y durante cincuenta y ocho años FNM fue propiedad exclusiva del Estado Mexicano.

La compañía dejó de ser administrada por el Estado al pasar a manos privadas tras el proceso de concesión con la aplicación de la nueva Ley de Ferrocarriles en 1995, por lo que fue dividida en cuatro ferrocarriles principales y sólo las llamadas líneas cortas que representan el 23 por ciento del total de trayectos, son todavía públicas. Antiguamente las locomotoras de esta empresa eran de color Verde olivo y Naranja, posteriormente utilizaron el color azul con las siglas FNM.¹⁰⁴

Durante el sexenio del presidente Miguel De la Madrid, se envió al Congreso de la Unión una iniciativa para modificar el artículo 28 Constitucional¹⁰⁵ con el fin de considerar a la industria ferroviaria como estratégica para el desarrollo nacional y por consiguiente reservada de manera exclusiva el Estado Mexicano¹⁰⁶. Sin embargo es hasta el sexenio siguiente durante el mandato del Carlos Salinas de Gortari que se inició el proceso inverso al que se había solicitado durante el mandato del presidente De la Madrid, es decir al desmantelamiento y privatización del sector ferroviario.

Finalmente el presidente Ernesto Zedillo, inmediatamente después de tomar posesión como Presidente de la República envió una iniciativa para reformar el párrafo cuarto del artículo 28 Constitucional, con el fin de posibilitar la privatización de la industria ferroviaria mediante un régimen de concesiones y permisos. El 2 de marzo de 1995 el Diario Oficial de la Federación publicó el Decreto correspondiente mediante el cual la industria ferroviaria pasó de ser estratégica y

¹⁰⁴ Idem p. 4

¹⁰⁵ Véase Artículo 28, anexo p.142-146

¹⁰⁶ Rafael, De Pina, *Estatuto Legal de los Extranjeros*, p. 218

reservada al Estado mexicano, a ser prioritaria para el desarrollo económico lo que posibilitó su privatización.¹⁰⁷

Durante el proyecto de privatización se consideró que se desarrollarían tres etapas: La primera de 245 kilómetros de doble vía de la ciudad de México a Querétaro la cual se concluyó en 1986, las dos etapas restantes Querétaro-Irapuato-Guadalajara nunca se construyeron y la doble vía a Querétaro se concesionó a la empresa privada Transportación Ferroviaria Mexicana (TFM) en junio de 1997. El título de concesión (D.O.F. 03-02-97)¹⁰⁸ estableció con toda claridad en su Capítulo II, Prestación de Servicios Ferroviarios: “2.5 Obras... en el entendido de que no se dejará fuera de operación la doble vía electrificada (denominada “la catenaria”) Buenavista-Querétaro, una semana después de recibir las instalaciones, TFM dejó fuera de operación esta doble vía y desechó equipo que consideraba como estorbo para sus trenes de doble estiba. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes, no obligó a TFM a cumplir con lo establecido en el título de concesión, el concesionario podría retirar esta vía, en el tramo Huehuetoca-Querétaro...” (D.O.F. 20-03-01)¹⁰⁹.

Los talleres para reparaciones fueron cancelados, la única empresa (Constructora Nacional de Carros de Ferrocarril de Ciudad Sahagún, Hidalgo), fue privatizada y comprada por la canadiense Bombardier. Aunque el ferrocarril fue considerado como uno de los medios de transporte terrestre de menor costo, su participación fue fundamental para el desarrollo nacional ya que sirvió para dar apoyo a la agricultura, al comercio y a la industria, proporcionado el servicio de transporte a las regiones más importantes del país.

¹⁰⁷ Véase anexo Ley Reglamentaria del Servicio de ferrocarriles p.147

¹⁰⁸ Diario oficial de la Federación DOF 03/02/07

¹⁰⁹ Diario Oficial de la Federación 20 marzo 2001

Desde luego, también sirvió para impulsar el comercio exterior, reactivando el uso de este medio de transporte sólo para algunas corporaciones transnacionales establecidas en lugares estratégicos¹¹⁰, este sistema de transporte también ha sido resultado de la regionalización; por lo que puede afirmarse que el ferrocarril se convierte en un mecanismo integrador que promueve la integración comercial de los tres países que conforman el TLCAN. Sin embargo para el mercado interno la problemática que se presenta es en relación al aumento de tarifas y al servicio que proporcionan para movimientos locales, lo cual hace inaccesible el movimiento de mercancías internas mediante este transporte, sin duda los mapas de las rutas de TFM, TEX MEX y KANSAS CITY muestran que la importancia de los corredores, fueron establecidos de acuerdo a la importancia del sector económico al que se refiere, los ferrocarriles ofrecen sus servicios y lo dividen en cinco sectores, metales y minerales, automotriz e intermodal, químico, industrial, agroindustrial.

Dentro de las concesiones de la red ferroviaria mexicana sólo se incluyeron las vías más rentables que interesaron a los inversionistas de capital extranjero. Las concesiones sólo se dieron a algunas empresas como Ferromex, Ferrosur, Ferrocarril del Valle de México, TFM (actualmente KSCM), de las cuales la estación de México o Ferrocarril Valle de México se concentra desde la zona de Pantaco, Ceylan y Tlalnepantla, y representa uno de los puntos estratégicos más importantes para todos los ferrocarriles. Por lo tanto la concesión se encuentra dividida entre el total de empresas mencionadas, ya que el movimiento en este punto es indispensable para la distribución del tránsito interno de mercancías.

Con la privatización se tuvo un efecto contrario ya que algunos agricultores, comerciantes e industriales se quedaron sin los servicios ferroviarios que utilizaban y que les permitían transportar sus mercancías a un bajo costo. Esto

¹¹⁰ Véase Figura No. 1.2 (Mapa de la rutas principal que recorre KCS)

desactivó la economía de algunas regiones, contribuyó a la desintegración del mercado interno en algunos lugares pero indudablemente las reactivó en otras partes dando con ello paso a la creación de innumerables zonas industriales¹¹¹.

Hoy el ferrocarril está al servicio de grandes corporaciones transnacionales tales como: Ford, Chrysler y General Motors que están satisfechas con la privatización. Diariamente sale de Chicago un tren con autopartes de la Chrysler para ser ensambladas en su planta en Toluca y diariamente parte de Toluca rumbo a Chicago un tren con los autos recién armados (el único modelo que se ensambla de Chrysler en Toluca es el PT-Cruiser). Todo ello funcionando con el sistema de "justo a tiempo". Esta ruta está cubierta directamente por las empresas KCSM como se muestra en el cuadro No. 1.2, del primer capítulo.¹¹²

La privatización de industrias estratégicas como los ferrocarriles conduce irremediablemente en países como el nuestro y en las actuales condiciones, a su extranjerización y a la conformación de monopolios privados.¹¹³

Aunque mencionamos que es un monopolio y como se conforma, en este aspecto KCSM representa un monopolio ya que a pesar de existir otras empresas que ofrecen el mismo servicio, cada una de ellas cubre distintas rutas y es precisamente en las rutas donde las concesiones y derechos de paso derivan en un incremento en el costo de transporte doméstico, no aplicando este incremento para los embarques de importación o exportación con rutas predeterminadas (llámese rutas predeterminadas el ingreso de un carro de ferrocarril por la aduana de Nuevo Laredo que ya tiene proporcionado su destino final y el hacer un cambio deriva en que la compañía de ferrocarril es la que autoriza si procede o no

¹¹¹ Javier Delgadillo Macías, Felipe Torres Torres, José Gasca Zamora, El desarrollo regional de México en el vértice de dos milenios, UNAM, México, 2001, p.13

¹¹² Véase p. 24

¹¹³ Monopolio: Forma de organización del mercado en el que existe un productor único de un bien para el cual no hay sustitutos afines (Salvatore, Dominick, Economía Internacional, McGraw Hill, Colombia, 1994, p. P. 753) En México Union Pacific y Kansas City Southern manejarían monopolios, pues ambos ferrocarriles no cubren las mismas rutas y como resultado el hacer un cambio interno, puede incrementar hasta en 100% en el costo al cambiar de ruta.

procede el cambio solicitado mediante una serie de requisitos por parte de la compañía de ferrocarril, esto se explicará de forma más amplia en el cuarto capítulo).

Por otro lado Union Pacific se convirtió en el gigante ferroviario por lo que se refiere al Ferrocarril del Noreste (4 mil 283 kilómetros), concesionado a Transportación Ferroviaria Mexicana (TFM) en junio de 1997. Esta contaba con dos socios: Transportación Marítima Mexicana y Kansas City Southern. Este ferrocarril es el más codiciado por contar con la vía más corta entre la capital de la República y la frontera con los Estados Unidos en la ciudad de Laredo, Texas, esta empresa maneja el 40 por ciento de la carga que se mueve por ferrocarril y el 80 por ciento del comercio ferroviario con Estados Unidos.¹¹⁴ En los cuadros No. 2.6 y 2.7 podemos observar el comparativo donde EU es líder en carga por el volumen transportado y también porque cuenta con una mayor infraestructura para el transporte por ferrocarril.

Union Pacific es la ruta que más cubre territorio en América del Norte y por ende un socio natural para KCS (Kansas City Southern) y KCSM (Kansas City Southern Mexico), puede hacer interconexiones con ellos en cualquiera de los puntos cubiertos por KCS.

¹¹⁴ Gaceta Parlamentaria No. 62, año 2004, 2do. Año de ejercicio, primer periodo ordinario/SENADO DE LA REPUBLICA

Cuadro 2.6 Estados Unidos de Norteamérica es el líder en carga de mercancías

EU es el líder en carga			
(Carga transportada en millones de toneladas)*			
	Canadá	México	E.U.
Carretero	212.8	416.0	3,740.0
Ferroviario	200.5	85.2	1,580.3
Por ductos	356.7	N.D.	1,540.5
Por agua	62.6	262.8	855.7
Aéreo	0.5	0.4	18.1
TOTAL	833.1	764.5	7,734.6

Nota: La carga de Canadá corresponde a 2002, la de México a 2003 y la de EU al 2001, las cifras de México son preliminares tomadas al 4to. Informe de Gobierno Periodico El Reforma octubre 2004.

Cuadro. 2.7 Parque Vehicular de los tres países que conforman el TLCAN

PARQUE VEHICULAR			
(Miles de vehículos para carga)**			
	Canadá	México	EU
Camiones	589.0	6228.1	7,927.3
Vagones	98.4	33.6	1,189.6
Aviación	16.7	5.3	207.3
Buques	0.9	2.2	40.2
TOTAL	704.9	6269.2	9,364.4

Fuente: Estadísticas de Transporte de América del Norte de la SCT

**El número de vehículos para México y Canadá corresponde al 2003 y para EU son datos del 2002

ND: No disponible

En este punto de parque vehicular se observa sobre todo en el rubro de vagones, que la mayor parte de contenedores de ferrocarril para comercio exterior, son propiedad de los proveedores tanto Estadounidenses como Canadienses pero precisamente el número es mayor para Estados Unidos de Norteamérica porque al comparar el comercio entre los tres países el que reporta un movimiento más dinámico y alto es precisamente este país.

A continuación se muestra el PIB que reporta cada uno de los países que conforman el TLCAN desde 1995 hasta 2006, cabe destacar que el año 2005 es el límite para nuestra investigación y para ese entonces el PIB de Estados Unidos de Norteamérica era 15 veces mayor al de México mientras que el de Canadá significaba casi una tercera parte arriba de la cifra que presentaba México. Por lo tanto se corrobora porque Estados Unidos de Norteamérica cuenta con un parque vehicular mayor al que reportaba sus otros dos socios comerciales, puesto que los volúmenes de comercio son totalmente diferentes

Cuadro No. 2.8 Producto Interno Bruto de los países que conforman el TLCAN

PRODUCTO INTERNO BRUTO DE LOS PAISES DELTLCAN			
Unidad de Medida: Miles de millones de dólares.			
Periodo	Canadá f/1	Estados Unidos f/1	México f/2
1995/01	570.0	7298.3	273.1
1995/02	589.4	7337.7	291.3
1995/03	599.7	7432.1	290.8
1995/04	603.8	7522.5	290.5
1996/01	598.9	7624.1	303.4
1996/02	607.8	7776.6	327.8
1996/03	614.9	7866.2	329.2
1996/04	633.8	8000.4	369.8
1997/01	638.8	8113.8	375.1
1997/02	631.9	8250.4	396.3
1997/03	641.9	8381.9	395.5
1997/04	637.5	8471.2	438.1
1998/01	634.0	8586.7	434.9
1998/02	629.4	8657.9	434.2
1998/03	603.2	8789.5	399.3
1998/04	602.3	8953.8	419.2
1999/01	627.9	9066.6	434.0
1999/02	659.2	9174.1	479.2
1999/03	669.8	9313.5	483.5
1999/04	688.9	9519.5	530.6
2000/01	716.9	9629.4	563.9
2000/02	722.8	9822.8	570.5
2000/03	737.1	9862.1	580.3
2000/04	722.8	9953.6	610.9
2001/01	730.1	10021.5	599.7
2001/02	724.5	10128.9	630.2
2001/03	712.9	10135.1	613.8
2001/04	694.9	10226.3	645.7
2002/01	702.0	10333.3	647.8
2002/02	737.8	10426.6	668.5
2002/03	743.3	10527.4	623.8
2002/04	756.2	10591.1	656.8
2003/01	801.3	10705.6	622.6
2003/02	856.7	10831.8	660.1

PRODUCTO INTERNO BRUTO DE LOS PAISES DEL TLCAN			
Unidad de Medida: Miles de millones de dólares.			
Periodo	Canadá f/1	Estados Unidos f/1	México f/2
2003/03	881.7	11086.1	623.2
2003/04	934.0	11219.5	650.6
2004/01 p/	951.5	11430.9	671.6
2004/02	944.2	11649.3	669.1
2004/03	998.0	11799.4	658.7
2004/04	1083.3	11970.3	734.4
2005/01	1085.1	12173.2	713.5
2005/02	1087.3	12346.1	757.8
2005/03	1153.4	12573.5	762.9
2005/04	1205.5	12730.5	839.1
2006/01	1235.3	13008.4	832.1
2006/02	1277.0	13197.3	850.5
2006/03	1287.3	13322.6	816.3
2006/04	1276.5	13458.2	860.8
p/ Cifras preliminares a partir de la fecha que se indica.			
Fuentes:			
f1/ INEGI. Con base en cifras de la Organización para la Cooperación y el			
Desarrollo Económico (OCDE) y del Fondo Monetario Internacional			
f2/ Banco de México. Indicadores económicos y financieros			

Dentro de los Estados Unidos de Norteamérica podemos mencionar empresas de suma importancia que participan en el transporte del ferrocarril, tales como Burlington Northern Santa Fe (BNSF), Union Pacific (UP), CSX, Norfolk Southern (NS), Kansas City Southern (KCS).¹¹⁵

Por otro lado para Canadá sólo podemos mencionar el Canadian National (CN) que por más de 70 años fue un ferrocarril de propiedad estatal, que participaba en la vida social y económica de Canadá, sin embargo de 1992 a 1995 se estableció una nueva etapa para este ferrocarril, pues el gobierno canadiense en 1995 hizo pública la oferta para la privatización de ese ferrocarril, y fue a partir de los 90's cuando el primer Ministro de Canadá Brian Mulroney consideró que el futuro de la transportación de Norteamérica se basaba en el comercio de Norte a Sur, por lo que el TLCAN había facilitado las restricciones al comercio entre los tres países.

¹¹⁵ John, F. Stover, The Chicago History of American Civilization, American Railroad, Chicago y Londres, 5ta. Ed. Impreso USA 1968

En 1998 el Canadian National confirmó que la especulación respecto a comprar el Ferrocarril Central de Illinois, (IC-Illinois Central Railroad) hizo realidad la negociación, que le permitiría la extensión del CN hasta el Golfo de México, y efectivamente tres meses más tarde el CN y KCS anunciaron 15 años de una alianza que les permitiría el acceso al mercado mexicano.¹¹⁶

Aunque también existe el CPR (Canadian Pacific Railway) éste fue absorbido por Via Rail en 1996 que cubre las regiones de Canadá desde el Atlántico hasta el Pacífico y desde los grandes lagos hasta la bahía de Hudson, enfocándose en el transporte de pasajeros, ésta empresa no pudo lograr una alianza con el segundo más grande de Norteamérica BNSF pues fue rechazada. Sin embargo su participación es imprescindible para el transporte de mercancías. Aunque ambas empresas CN y CPR son de vital importancia para el movimiento de mercancías, la única que ingresó a conformar el Naftarail fue el CN cuya alianza se hizo realidad en 1998 para conformar el ferrocarril del TLCAN¹¹⁷

¹¹⁶ Tom, Murray, Canadian National Railway, MBI publishing, St. Paul, MN, p. 151

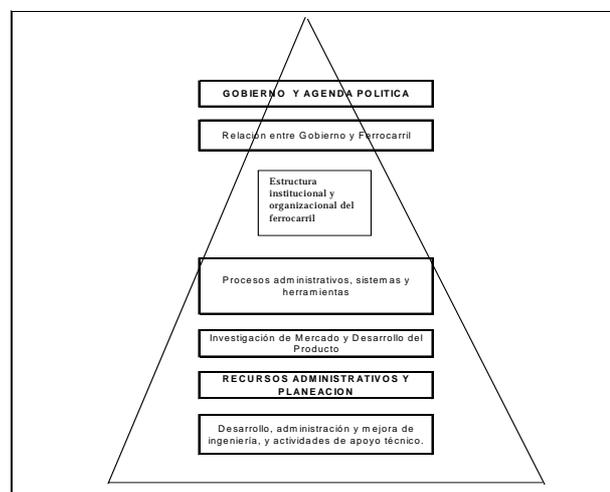
¹¹⁷ Olatz Illaregui, "El mercado en material ferroviario en Canadá", Oficina Económica y Comercial de España en Toronto, noviembre 2005, p. 4 y 5

III. EL DESARROLLO DEL FERROCARRIL EN ESTADOS UNIDOS DE NORTEAMÉRICA, MÉXICO Y CANADA

3.1 Relación Estado-Ferrocarril en los países que conforman el TLCAN

La historia de los ferrocarriles muestra que nacieron con inversiones de capital de origen privado o estatal, de la misma forma muchos de ellos han tenido transformaciones que implicaron pasar de inversión privada a estatal o viceversa, pero dicha toma de decisiones de estas transferencias de lo privado a lo estatal es responsabilidad de los gobiernos y de carácter eminentemente político y discutido de acuerdo a la política de cada uno de los gobiernos.¹¹⁸ En los países integrantes del TLCAN la relación estatal y privada es inevitable tal como lo fue en la Unión Europea. En el cuadro No. 3.1 se puede observar que tal como se plantea la relación Estado-ferrocarril dentro de la Unión Europea es el mismo esquema que se aplica para los países que conforman el TLCAN.¹¹⁹

Cuadro No. 3.1



Fuente: Economic Research Centre, *What Role for the railways in Eastern Europe?*, Report of the hundred and twentieth round table on transport economics, Traducción propia.

¹¹⁸ Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles (ALAF), *Simposio en Costa Rica*, organizado por la ALAF e INCONFER, con el auspicio de la Agencia Alemana de Cooperación, Publicado en Buenos Aires, Argentina, 1994, p. 35

¹¹⁹ Véase figura No. 3.1

En la base de la pirámide lo importante es la aplicación de la ingeniería y la tecnología para lograr el óptimo desempeño de los ferrocarriles, en segundo nivel los recursos administrativos que deben realizarse para plasmar el desempeño tecnológico que se aplica y por ende tener un perfecto sistema de planeación para lograr la eficiencia de este sistema de transporte, en tercer lugar se enfocan a la investigación del mercado básicamente no es atraer más clientes sino ser sumamente eficientes con los clientes que tienen, debido a la localización de las estaciones de ferrocarril, es muy difícil que los clientes puedan captarse en un corto plazo, más bien esto se refiere al largo plazo. En el siguiente nivel deben converger tanto las instituciones como la organización establecida del ferrocarril para acordar entre ambos los puntos necesarios para obtener la eficiencia, seguridad y bajo costo de este sector de transporte. Y por último la relación que debe existir entre gobierno y ferrocarril donde la problemática, aplicación y desarrollo de nueva tecnología deberá ser considerada por el gobierno en su agenda política.

Sin embargo la participación del Estado en los tres países integrantes del TLCAN tiene el mismo objetivo, regular y coordinar la inversión del sector privado en este rubro, para establecer cómo y quién deberá proporcionar el servicio, qué tipo de servicio, etc. Del mismo modo es el Estado quien determina la expansión de sus ferrocarriles o por el contrario incluso se podrá hablar que es el único que puede cesar la operación ferroviaria, recordemos que en México durante la negociación del TLCAN (Anexo I-VII Anexo III actividades reservadas al Estado capítulo (IX) lista de México)¹²⁰ esta fue una de las actividades reservadas al Estado en cuanto al ferrocarril se refiere.

El papel del Estado en este tipo de actividad tiene como objetivo común ofrecer la prestación de servicios de transporte en Estados Unidos de Norteamérica para

¹²⁰Consulta publicada en http://www.sice.oas.org/trade/nafta_s/indice1.asp, julio 10, 2005

pasajeros y mercancías a través del ferrocarril, en Canadá priva la misma situación y en México sólo de mercancías, pero dicho interés va encaminado a ofrecer desarrollo y bienestar al pueblo o región, y como ya se ha explicado en los capítulos anteriores el ferrocarril va a expandirse en las zona de intercambio comercial, es el punto estratégico para ellos, con lo cual se muestra la importancia de éste mecanismo integrador del TLCAN.

Se puede hablar de instituciones creadas para la supervisión de la construcción, mantenimiento y desarrollo de nuevos corredores de transporte de carga por ferrocarril, en lo que se refiere a esta investigación sólo es aplicable al mantenimiento de las vías ya existentes, la ampliación o desarrollo de nuevos corredores sería demasiado costosa y como se ha visto en el capítulo II éstas rutas en México sólo se han modernizado o adecuado a los parques industriales de grandes corporaciones. El enfoque actual en este medio de transporte ha sido la creación de nuevas reglas de seguridad tanto de importación como de exportación debido a lo sucedido en Estados Unidos de Norteamérica (11 de septiembre).

Para resumir, en Estados Unidos de Norteamérica y Canadá se coordinan a través de departamentos de Transporte, políticas federales de transporte y leyes estatales de transporte, mientras que en México funge la Secretaría de Comunicaciones y Transporte como órgano público establecido para supervisar el funcionamiento de los mismos y a su vez departamentos estatales que se derivan de la misma Secretaría para llevar al cabo las funciones que ésta plantea.

La competitividad del ferrocarril, tiene como interés el sector privado, donde la participación activa que se genere en los procesos sera el moto para incrementar la competitividad general del sector de transporte y de su organización; donde se

propicie la autonomía operativa en un marco institucional, sin excesos regulatorios manteniendo la definición de políticas y control a nivel sectorial.¹²¹

Los temas específicos de interés en el transporte ferroviario para los tres países son:

- Las privatizaciones
- Los contratos de concesión, procedimientos de renegociación y acceso de terceros a las redes concesionadas
- La armonización de la competencia
- La definición de la responsabilidad para la construcción y conservación de las infraestructura de transporte ferroviario
- Estandarización técnica de la infraestructura, de los equipos y de la calidad del servicio
- Normas comunes ambientales y de seguridad¹²²

En el caso del ferrocarril al que se refiere este estudio el alcance y plazo de la concesión para TFM/KCS es de 20 años¹²³ en el mantenimiento y funcionamiento de vías.

El concesionario asume la responsabilidad de:

-Actividades operacionales, técnicas y comerciales por 20 años

Las obligaciones del concesionario, consiste en el mantenimiento y calidad de las rutas concesionadas excepto en tramos monopólicos. Se denominan tramos monopólicos porque precisamente son dos compañías las que ofrecen el servicio de transportación de carga desde Estados Unidos de Norteamérica y Canadá.

¹²¹ Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles (ALAF), Los contratos de concesión ferroviaria y los casos de renegociación, experiencias latinoamericanas, Buenos Aires, Argentina, Julio 2002 p. 42

¹²² Ibidem p. 58-98

¹²³ E. Dávila (1999), "Privatización del transporte ferroviario en México," SHCP, mimeo.

Éstas son : KCSM y Ferromex, ambas tienen tramos monopólicos que elevan el costo de la transportación de mercancías, un ejemplo de ello es colocar un contenedor en Guadalajara desde Piedras a través de Ferromex lo que tiene un costo de \$3,200 usd aproximadamente y el mismo destino en Guadalajara a través de KCSM tiene un costo de \$ 5,100 usd¹²⁴ , es más alta la de KCSM porque tiene que hacer uso del derecho de paso de las vías de ferromex, actualmente el gobierno de México está trabajando para solucionar los derechos de paso y éstos no redituen en un incremento en costo.

En México el concesionario está obligado a ejecutar los montos de inversiones previstos en el contrato de concesión, establecer una garantía renovable por cada 5 años. Y como derechos goza de la administración, utilización de los inmuebles de infraestructura e instalaciones fijas, ofrecer servicios al público.

En este punto los ferrocarriles que mantienen tráfico internacional (tal es el caso de KCSM) buscan la rentabilidad que también es el objetivo de la empresa privada que buscó la concesión, y es que muchas veces por falta de disponibilidad de vagones o por políticas internas, dan prioridad a sus tráficos externos y eluden tráficos internos o domésticos. Esta problemática se atribuye a México, y no se aplica para Canadá y Estados Unidos de Norteamérica ya que los contenedores son propiedad en muchos de los casos de los mismos embarcadores y/o proveedores, y como se pudo observar en el cuadro No. 2.7, la cantidad de vagones en Estados Unidos de Norteamérica supera las cantidades que se tienen en Canadá y México.

El gobierno federal es el órgano que supervisa y regula el sistema de concesiones, reiterando que las vías de comunicación son reservadas al Estado, y el sector

¹²⁴ Publicación de tarifas por parte de ambas empresas Ferromex y KCSM en su portal de internet.

privado sólo podrá intervenir en el manejo y operación de la infraestructura ferroviaria, pero no puede intervenir en diseño o construcción de nuevas rutas a menos que el Estado sea quien las supervise, autorice y regule.

La problemática operativa de los ferrocarriles mexicanos, es que los movimientos de mercancías domésticas no permiten la competencia en tarifas de flete, pero no ocurre lo mismo para los movimientos de importación, pues incluso las rutas como se pueden observar en el cuadro No. 4.11 han sido predeterminadas para algunos de los parques industriales más importantes en México. La mayor parte de ellos están ubicados en la ruta que cubre KCSM y en este rubro son las empresas armadoras del sector automotriz y en especial Chrysler quien se beneficia de este servicio. Esto es resultado de la situación geográfica, el costo de la mano de obra, la calidad de la manufactura, la vinculación entre universidades e industriales lo que hace un destino muy atractivo en América del Norte la inversión de la industria automotriz.

Además en los últimos años se ha incrementado la capacidad tecnológica y administrativa que ha generado una manufactura de clase mundial como ejemplo representativo: un obrero mexicano del sector automotriz gana aproximadamente de tres a cuatro 4 dólares, dependiendo del salario mínimo vigente, mientras que en Canadá o Estados Unidos gana un aproximado de 12 a 14 dólares por hora. Y lo más importante la industria automotriz decide invertir en una región u otra en función de la infraestructura de alta calidad, es por ello que el ferrocarril a pesar de su costosa inversión es una de las más eficientes como transporte para este sector.¹²⁵

¹²⁵ Sara,Cantera, "Amplían armadoras inversión en el país", Reforma, agosto 8, 2006, p. 1

3.2 Fusión de TFM, Tex Mex, KSC, para la creación del Nafta rail.

Transportación Ferroviaria Mexicana (TFM), Kansas City Southern (KCS), y Tex Mex se unieron para establecer lo que se llamaría o denominaría el NAFTA RAIL¹²⁶ o el ferrocarril del TLCAN. Esta fusión de empresas tuvo que ser revisada por la Comisión Federal de Competencia, y de acuerdo a lo que se negoció en el TLCAN se cumple totalmente con los requisitos para la inversión por parte de KCS y Tex Mex, ya que la única reserva para el Estado era indicar que la tripulación de estos ferrocarriles tendría que ser de origen mexicano.¹²⁷

El proceso de la compra y venta en un principio fue realizado por Grupo TMM uno de los principales grupos que proporcionan cobertura logística de Asia, Sudamérica y Norteamérica para México de carga marítima, sin embargo debido a los problemas que tuvieron para realizar el pago, el gobierno tuvo que intervenir adquiriendo con ello más de una cuarta parte de las acciones, la compra se realizó bajo el amparo de lo establecido en la Ley de Inversiones Extranjeras¹²⁸. Ante el acuerdo que previamente se había tratado de concretar con TFM, sin llegar a realizarlo, dicha empresa demandó a la Secretaría de Hacienda por la devolución del IVA (impuesto al valor agregado que en México corresponde al 15 por ciento sobre el valor bruto)¹²⁹ que había pagado por la concesión, iniciando con ello un largo litigio que concluyó en septiembre del 2005¹³⁰. Para el 2002 TFM había comprado las acciones que previamente el gobierno Federal había adquirido a través de la Secretaría de Hacienda.

¹²⁶ Revista T21, Copyright 2005, Fuente T21, "Integra KCS a sus servicios ruta Tex Mex" 4 de abril 2006, publicado en: http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history.php?story_id=2681

¹²⁷ Véase Anexo 1, Art. 25 y 28 de la Constitución de la República Mexicana

¹²⁸ De Pina, Rafael, Estatuto Legal de los Extranjeros, Actualizado por Juan Pablo de Piña García, Ed. Porrúa, México 1995, p. 218-273

¹²⁹ Revista T21, Copyright 2005, Fuente El Economista, "Resuelve tribunal a favor de TFM para devolución de IVA", 7 de Enero 2005, publicado en:

http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history.php?story_id=5425

¹³⁰ Milenio Diario. "Cosa juzgada" El caso de TFM, dice subsecretario de SHCP", 21 de septiembre 2005, publicado en: [Http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history.php?story_id=1477](http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history.php?story_id=1477)

En abril de 2003 Kansas City anunció la fusión de KCS Railway, el Texas Mexican Railway (Tex-Mex), y Transportación Ferroviaria Mexicana (TFM) para crear una nueva empresa **Nafta Rail**, que aseguraría el predominio del capital extranjero). El Texas Mexican Railway (Tex Mex) operaba entre Laredo y Corpus Christi, Texas, facilitando una conexión entre Estados Unidos y México vía el Puente Internacional de Laredo. Esta era la conexión que KCS necesitaba para expandirse. Por otra parte en 1996 el Surface Transportation Board, facilitó los derechos de vías férreas de Tex Mex para conectar con KCSR (Kansas City Southern Railway) en Beaumont, Texas.

En mayo del 2003 la Comisión Federal de Competencia aprobó la fusión anunciada y se logró que devolviera a TFM la cantidad de 950 mdd por concepto de IVA, mientras que Grupo TMM rechazó en una asamblea de accionistas la venta de TFM y del Tex Mex al mismo tiempo, por lo que tuvo que vender el 51 por ciento de las acciones del Tex Mex con el acuerdo de vender el 49 por ciento restante en octubre de 2005. El Tex Mex conecta a TFM con la red ferroviaria del KCSR (Kansas City Southern Railroad), se considera que ésta es la ruta más importante por su conexión con las aduanas de Laredo y Brownsville. En Diciembre del 2005 TMM y KCSR anunciaron un acuerdo para fusionarse y en enero la asamblea de accionistas de TMM aprobó la venta de acciones al KCSR, con lo cual la empresa ferroviaria más importante de México pasó al control absoluto del capital norteamericano.¹³¹

El Nafta rail o ferrocarril del TLCAN tiene a su servicio la línea troncal noreste otorgada en 1996 a Kansas City Southern, ésta ruta permite la reducción en tiempos de tránsito, pues en tiempo real un tren unitario directo puede llegar en 24

¹³¹Revista T21, Copyright 2005, Fuente Raúl Martiarena Ruiz y Miguel Angel Castillo "Lanza KCS oferta pública para compra de acciones de TMM", 7 diciembre 2005, publicado en: http://www.t21.biz/Snoticias/history_display_hist/display_story/history_display_1.php?story_id=2043

horas desde la estación de Sánchez en Nuevo Laredo a la estación de Valle de México, después que éste ha sido procesado en la aduana.

Aquí se podría especificar que tanto los acuerdos, como concesiones e inversiones, o contratos de compra venta se hicieron de acuerdo al marco legal que en el momento de dichas transacciones estuvo vigente. El TLCAN fue el marco legal que permitió incrementar las inversiones en ciertos sectores, uno de ellos fue el ferrocarril. Estos cambios beneficiaron aún más a las empresas automotrices y sus filiales, como es el caso de Chrysler, encontrando en este medio de transporte una disminución en sus costos de transporte para distancias largas.

3.3 Participación integral del sector privado en la concesión del ferrocarril mexicano

La finalidad de las concesiones establece que mediante la participación integral del sector privado se pretendan acceder a los siguientes puntos:

- Aumentar la eficiencia en la construcción y operación de proyectos y servicios ferroviarios.
- Disponer de recursos adicionales para suplir las necesidades del servicio a corto plazo.
- Asignar y distribuir los riesgos entre el sector público y privado.
- Garantizar la modernización tecnológica del sector, mediante la vinculación de operadores con experiencia y recursos técnicos.
- Desarrollar un marco institucional que se mantenga en el largo plazo, para garantizar condiciones de estabilidad.

- Mejorar las condiciones para el desarrollo de empresas ferroviarias sólidas y rentables, que garanticen un adecuado servicio a la demanda de transporte férreo.
- Preparar el sector ferroviario para la integración en el sistema de transporte nacional y afrontar la competencia frente a los demás modos de transporte.¹³²

Por lo tanto la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), ha promovido el desarrollo del Sistema Ferroviario Mexicano, a través de la participación de la inversión privada, con servicios más seguros, eficientes y de mayor calidad. Esto ha permitido que nuestro país consolide una infraestructura ferroviaria cada vez más moderna y funcional, la cual, mediante la adquisición, adopción y aplicación de nuevas y mejores tecnologías contribuyan a satisfacer las necesidades de los usuarios, estableciendo vínculos más estrechos que faciliten su integración con el mercado nacional e internacional, fomentando el crecimiento de nuestra economía.¹³³ Y es que sin duda las cifras que mostramos en el cuadro No. 3.2 exhiben el incremento que este sector de transporte de carga ha reflejado desde su inserción al TLCAN.

Cuadro No. 3.2 Evolución del Transporte de Carga por ferrocarril en México

Año	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Millones de Toneladas	52.48	58.83	61.67	75.91	77.06	77.16	76.18	80.45	81.57*

*Estimado.

Fuente: Senado de la República, gaceta parlamentaria No. 62, año 2004.

La distribución de esta carga por actividad económica, en el año 2002, corresponde al 49.6 por ciento al manejo de productos industriales, 23.4 por ciento a graneles agrícolas, 12.4 por ciento a minerales, 8.0 por ciento a productos inorgánicos, 5.6 por ciento a petróleo y derivados y 1 por ciento en conjunto al

¹³² Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles (ALAF), Los contratos de concesión ferroviaria y los casos de renegociación. *Experiencias Latinoamericanas*, Buenos Aires, Argentina, Julio 2002, p.125

¹³³ Gaceta Parlamentaria No. 62, Año 2004, 2do. Año de ejercicio, primer periodo ordinario/Senado de la República.

manejo de productos forestales, animales y sus derivados. A su vez, en materia de tráfico de carga transportada por ferrocarril, se alcanzó un registro histórico de 52,431 millones de toneladas-kilómetro en 2002, el incremento de la participación del ferrocarril comenzó nuevamente a despuntar a partir de la firma del TLCAN, ya que desde los setentas este medio de transporte había sido abandonado y por tanto las vías no estaban en condiciones de proporcionar el servicio que se requería para el transporte de mercancías.

El ferrocarril ha superado la dinámica del autotransporte y ha recuperado su participación en el transporte terrestre de mercancías desde el 12.5 por ciento que se registró en 1995 hasta el 16.4 por ciento que se registró en 2002¹³⁴, tomando en consideración que más del 50 por ciento de la carga total transportada por el ferrocarril es de comercio exterior bajo el marco del TLCAN y se encuentra integrada a los principales flujos de comercio internacional

En este sentido, las tarifas son las que regularan el mercado mientras mayor sea su impacto negativo en las empresas, menor es el volumen de carga transportada por ferrocarril, y viceversa, mientras menor sea su impacto sobre la rentabilidad de las empresas, mayor es la demanda de servicios ferroviarios. Las estadísticas de transporte, en materia ferroviaria, permiten observar que en los últimos años, la demanda ha aumentado en forma considerable y que el ferrocarril ha contribuido a mejorar la competencia de los productos transportados por este modo de transporte. Prueba de ello es que los productos mexicanos que se exportan hacia los Estados Unidos de Norteamérica y Canadá, se encuentran sujetos a un entorno altamente competitivo y utilizan el ferrocarril como medio de transporte preferencial (se explicará a detalle en el capítulo IV en el caso específico del sector automotriz). El impacto específico de las tarifas ferroviarias, sobre cada

¹³⁴ Rico Galeana, Armando Oscar, *La integración del autotransporte de carga en el marco del TLCAN*, Publicación Técnica No. 169, Sanfandila, Qro, 2001.

producto depende de la mercancía en particular, de sus costos específicos de producción y de los mercados que atiende, y a los cuales se dirige dicho producto.

Su finalidad del ferrocarril es dotar al país de infraestructura en comunicaciones que permita a los usuarios acceder a estos servicios con mejores precios, con fundamento en el Artículo 60 de la Ley Federal de Telecomunicaciones, "Los concesionarios y permisionarios fijarán libremente las tarifas de los servicios de comunicaciones en términos que permitan la prestación de dichos servicios en condiciones satisfactorias de calidad, competitividad, seguridad y permanencia".¹³⁵ Aunque en este punto como se ha dicho depende del producto y el mercado que atiende el que fijará las tarifas, en el caso de los productos nacionales las concesiones son un problema para la fijación de dichas tarifas y el beneficio es sólo para productos o materias primas que intervienen en el comercio exterior, y para ello se menciona el siguiente ejemplo:

Un carro de ferrocarril de San Luis Potosí a Monterrey tiene un costo aproximado de \$ 2,500 usd, mientras que el costo del flete del Nuevo Laredo a Monterrey es de \$ 1,050 usd¹³⁶, de Nuevo Laredo a Monterrey el tiempo de entrega es de 24 horas; mientras que el mejor tiempo proporcionado por TFM/KCSM, para mover el carro de SLP a Monterrey puede tardar entre 4 a 7 días. Por ello se considera que la mejora de la competitividad es únicamente en el intercambio comercial internacional, porque el mercado doméstico no puede pagar el costo que se tiene de mover mercancía doméstica a través el ferrocarril por un lado debido a las altas tarifas que la compañía asigna y por el otro lado debido al tiempo de tránsito interno que implica retrasos, y disminuye totalmente la competencia doméstica que pudiera existir.

¹³⁵ Ley Federal de Telecomunicaciones

¹³⁶ Cotización de KSCM recibida por mail 05/11/06

Dentro de este punto es importante recalcar que todas las empresas ferroviarias son fuente directa de inversión del Estado en algún momento de su historia incluyendo la Unión Europea, ya que al ser actividades reservadas para el Estado al privatizarse lo único que hace el Estado es delegar el mantenimiento y funcionamiento de la infraestructura mediante concesiones desempeñando el papel de regulador en éste sector.

Por su misma naturaleza, la privatización no ha funcionado en su totalidad debido a las fuertes inversiones que este sector requiere, y sin embargo todos los países optaron por la privatización compartida con el Estado para poder establecer las líneas principales a través de concesiones.

3.4 Fondo de Inversión de Norteamérica para promover la integración de la infraestructura entre los países del TLCAN

El TLCAN originó que uno de los principales propósitos, fuera la creación de un fondo que promoviera la integración económica de la infraestructura de los tres países miembros.

Éste se negoció durante el 108th Congreso en Estados Unidos de Norteamérica, esta ley se presentó de la siguiente forma: en la sección No. 2 se refiere a la autoridad del fondo para la inversión de Norteamérica.

“El presidente está autorizado para negociar con los gobiernos de Canadá y México la creación de un fondo de inversión de Norteamérica, como se define en esta Ley, mediante los siguientes puntos:

- (1) De acuerdo a las enmiendas de Noviembre de 1993, el Gobierno de Estados Unidos de América y el Gobierno de los Estados Unidos

Mexicanos pueden establecer un ambiente fronterizo estable y cordial con la intervención del Banco de Desarrollo de Norteamérica

- (2) También puede negociar un acuerdo con los gobiernos de México y Canadá para establecer y administrar el fondo.¹³⁷
- (3) El propósito del fondo, se plantea en lo siguiente:
 - a) Promover la integración económica y de infraestructura entre Canadá, México y los Estados Unidos
 - b) Promover la educación y el desarrollo económico en México
 - c) igualar la riqueza entre México, Canadá y los Estados Unidos de Norteamérica
- (4) Proyectos, El fondo garantizará proyectos que se llevarán al cabo y ésta se concentra en los siguientes proyectos.
 - Construir carreteras que faciliten el comercio entre México y Canadá, México y los Estados Unidos
 - Desarrollar e implementar programas de educación superior en México
 - Instalar tecnología de punta con México y
 - Construir infraestructura que llevará consigo el desarrollo de otros propósitos (incluyendo el transporte de pasajeros)¹³⁸

Pero debemos adecuarnos a la realidad existente en México, pues en relación a los otros países, nuestra infraestructura se encuentra en condiciones de desventajas que no pueden permitir competir con la infraestructura de nuestros socios comerciales, en algunos de los casos se considera que tenemos transporte insuficiente y puertos inseguros, sobre todo a lo que el sistema intermodal se refiere.¹³⁹

¹³⁷ Consulta publicada en: [http://thomas.loc.gov/cgi-bin/query/z?c108:S.2941:North American Investment Fund Act \(Introduced in Senate\), mayo 2006.](http://thomas.loc.gov/cgi-bin/query/z?c108:S.2941:North American Investment Fund Act (Introduced in Senate), mayo 2006.)

¹³⁸ Ibidem

¹³⁹ Ivette, Saldaña, "Aumentan 30% las importaciones desde Japón" El Financiero marzo 30, 2006, p. 15

Como lo muestra el cuadro No. 2.6 y 2.7 la diferencia en unidades es en relación al comercio que se tiene, como se puede observar en el cuadro No. 1.9 y 1.10, la diferencia se basa en los volúmenes que hemos atraído desde la firma del TLCAN.

En especial el BDAN (Banco de Desarrollo de América del Norte) por sus siglas en inglés NADBANK (North American Development Bank), creó herramientas específicas para hacer uso de este fondo es decir proporcionar apoyo a la infraestructura como es el BEIF (Border Environment Infrastructure Fund), dicho fondo tiene como propósito proporcionar recursos sin ningún costo al gobierno estadounidense canalizado a México para construir infraestructura. Se podría considerar como un fondo de compensación como los que existen en la Unión Europea como apoyo de los países más ricos a los de menores ingresos.¹⁴⁰ Uno de los casos en los cuales se aplicó la inversión que proporciona el Nadbank fue en el ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, e incluso este mismo organismo podría proporcionar los recursos para la construcción del tren suburbano que se pretende crear en el Estado de México.

3.5 El TLCAN y el intercambio comercial por ferrocarril en el servicio de Door to Door para México.

El TLCAN lo que contempla en el sector del transporte de ferrocarril, es la modernización de corredores de transporte cuyo objetivo principal es la integración de las ciudades donde se encuentran localizadas las industrias de más alta competitividad internacional. Proporcionado con ello lo que los ferrocarriles ofrecen, bajas tarifas de transporte en el intercambio comercial transportando un mayor volumen al que está permitido por vía terrestre, éste es uno de los

¹⁴⁰ Laura, Brown Parra, "El Banco de Desarrollo de América del Norte: avances y retos", *Comercio Exterior*, vol. 51, núm. 6 junio 2001,

principios del sector automotriz el bajo costo de su transporte en la “cadena de abastecimiento” o supply chain y la disminución en los tiempos de entrega.

Actualmente las empresas ferroviarias en México tal como es el caso de las compañías que conforma en Naftarail, TFM, Tex Mex, KCS, tienen como objetivo ser empresas comerciales que interconectan los actuales sistemas de transporte, basado en la eficiencia económica global. Dentro de ello se contemplan varias etapas, una de ellas es donde se deben relacionar entidades ferroviarias con entidades portuarias, ubicadas en ambos Océanos, para realizar funciones de carga especializada en cada terminal portuaria, de acuerdo a los mercados de exportación e importación de los tres países, el plan es estar uniendo estas rutas con la ayuda de los ferrocarriles. Con ello se vincularía la frontera de mercado de libre comercio de Norteamérica (NAFTA), el cual a futuro y tema de otra investigación sería el siguiente paso del ferrocarril, para completar el servicio de transporte y poder unir Canadá, Estados Unidos de Norteamérica y México hasta el puerto de Lázaro Cárdenas para poder establecer una ruta competitiva para América del Norte.

Es por ello que la globalización de la economía en grandes bloques regionales, ha propiciado para que durante los últimos años la inversión en transporte de ferrocarril en especial para el Nafta rail haya enfatizado en los siguientes puntos:

- 1) Servicios regulares de trenes unitarios de contenedores (es decir que puede ser un tren unitario sólo con productos de sector automotriz), de doble estiba entre tren y remolcador entre México, Chicago, y Detroit, estos últimos tienen su origen en su mayoría en la exportación de autopartes desde América del Norte.
- 2) Servicio de trenes sobre barcaza (la barcaza es una plataforma marítima considerada para viajes relativamente cortos), entre Houston y México cuya zona de influencia en un futuro alcance Centroamérica.

- 3) La empresa ferrocarrilera Canadian Pacific compró los ferrocarriles americanos desde la frontera hasta Filadelfia, e invirtió en puertos ofreciendo un servicio de canal seco Double-stack entre Vancouver y Filadelfia (canal seco se refiere a la interconexión ferroviaria); y otro entre Long Beach y Houston. Existen más de 100 servicios semanales entre la Costa Oeste de Estados Unidos de Norteamérica.¹⁴¹
- 4) Oferta de servicios simultáneos con comunicación telemática de “Electronic Data Interchange (EDI), documento de transporte, sistema de comunicación para flexibilizar recorrido y entrega “justo a tiempo” lo que significa simplificar e integrar los servicios de agencia de aduana, banca, seguro, telecomunicaciones y transporte.¹⁴²

Los flujos de carga del comercio mundial a través de la zona del TLCAN han sido marcados por los corredores e interconexiones de Kansas City Southern con TFM (razón social que se tenía antes de 1995), como se muestra en los mapas de los cuadros No. 1.1 y 1.2. Esta fusión de ferrocarriles se hace accesible porque ofrecen la plataforma que permite el libre paso de mercancías en los países integrantes, y que tiene ahorros en distancia, tiempos, costos, alternatividad y seguridad, ventajas comparativas dinámicas por ferrocarril multimodal, lo cual es un efecto a la integración de los tres países que conforman el NAFTA o TLCAN.

La justificación precisamente se encuentra en los costos, y donde este medio de transporte logra proporcionar un servicio de alta efectividad puerta a puerta o “Door to Door”, las empresas que proporcionan este servicio son especializadas y deben acoplarse a los acuerdos y conveniencia de la seguridad de cada usuario. Lo importante de este servicio es que el embarque a través del ferrocarril tiene un punto de origen de corporaciones transnacionales altamente reconocidas y que la

¹⁴¹ Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles (ALAF), Simposio en Costa Rica, organizado por la ALAF e INCONFER, con el auspicio de la Agencia Alemana de Cooperación, Publicado en Buenos Aires, Argentina, 1994, p. 9

¹⁴² consulta publicada en <http://www.worldbank.org/transport/rail/denning.htm>, julio 2006

detención de estos contenedores es muy poco probable debido a la reducción de tiempo que deben ofrecer para los importadores y exportadores. Además no se puede ni pensar que pueden detener un tren que enfila desde 80 a 120 unidades.

El tráfico o conglomeración que crearían en algunos puntos estratégicos desorganizaría los itinerarios y crearía un caos, es poco probable que puedan ser cambiados o alterados, salvo fuerza mayor, quizás podríamos considerar que en transporte carretero o aéreo tenemos la confiabilidad de los itinerarios, el ferrocarril parte de que precisamente es un transporte que sólo se moverá también si cubre ciertas unidades, o en su defecto no sería costeable, por las largas distancias y recorridos que se tienen que realizar.

3.6 El sistema de transporte de ferrocarril se convierte en un regulador de aduanas.

El sistema de transporte ferroviario adquirió suma importancia en el marco de la firma del TLCAN, ya que a partir de dicha negociación se logró insertar a la economía mexicana en el libre intercambio de mercancías en mercados internacionales. Lo cual hizo que la operación de documentación se hiciera idéntica a la América del Norte, sin embargo en éste proceso automáticamente la revisión por parte del freight forwarder (agente aduanal americano) se elimina en el punto de la revisión o previo de la mercancía, convirtiendo con ello a regulador de las exportaciones al sistema de transporte ferroviario.

Durante la negociación se detectaron problemas técnicos y prácticos en el proceso de importación como lo eran el despacho previo y la revisión de la mercancía que se transportaba en los carros de ferrocarril, al mismo tiempo se identificaron que dichos problemas redituaban en un retraso o demoras que el importador tenía que absorber, mientras que en algunos casos el exportador permanecía al margen.

Esto conllevó también a una saturación completa en dos puntos estratégicos para la importación de carros, uno en San Antonio, Texas; donde se recibe el mayor número de carros de ferrocarril debido a que es una ruta predeterminada para nuestras importaciones y por otro lado los patios de los ferrocarriles cruzando la frontera (Piedras Negras y Nuevo Laredo, los que se congestionaban notablemente impidiendo con ello un flujo normal en lo que a los tráficós de ferrocarril se refiere).

En este sentido es de suma importancia el EDI (Electronic Data Interchange)¹⁴³ lo que hace es conjuntar y homologar toda esta información de un proceso de exportación/importación, y donde el transporte, en este caso el ferrocarril juega un papel preponderante pues no será la aduana quien genere esta información sino que es el mismo sistema ferroviario que lo hace para la aduana. Nos atreveríamos a afirmar que elimina un proceso demasiado burocrático y administrativo como lo es un embarque en autotransporte terrestre que necesita revisión ocular (también hay que considerar que muchos de los embarques que se manejan por ferrocarril corresponden a un solo producto, eso hace más fácil y sencillo el proceso de importación y exportación), a continuación se detallan algunos aspectos en el proceso de documentación por ferrocarril:

1-Las intervenciones en este proceso se dictan mediante la participación en documentos del embarcador, el ferrocarril y el destinatario final, así como por los agentes aduanales. Los agentes aduanales deben ser previamente establecidos por el embarcador y el importador, sin embargo es importante entender que sólo el embarcador tendrá acceso al producto físicamente, y será el agente aduanal quien tendrá esa información cuando el carro sea materia de segundo reconocimiento aduanal (el también conocido semáforo rojo).¹⁴⁴

¹⁴³ Gaxiola, Bárbara, "Aduanas: Factor clave de globalización", Mundo Logístico, Año 2, núm. 12, 2005, p. 42-54

El formato del anexo No. 11¹⁴⁵ es una pantalla del sistema de KCS México para poder ver la información de un carro y también es la información recibida por EDI del KCS Estados Unidos de Norteamérica para KCSM en México.

- ❖ Origin (Origen): Se determina el punto de origen dónde se cargo el producto (por cuestiones de confidencialidad se eliminan algunos de los datos con los que se cargo previamente la información en el ferrocarril).

- ❖ Lead Car Initial/Number (Inicial y número de carro): Para poder identificar un contenedor de ferrocarril, éste hace mención a 4 letras y 6 números, si sólo aparecen 3 números los espacios deben ser llenados con "0" como ejemplo DOWX045852 donde las iniciales indican quien es el embarcador y/o fabricante del producto en caso de que sean propios los contenedores.

- ❖ Template ID (Plantilla ID), en realidad a lo que se refiere es a una base de datos donde aparece todos los datos del embarcador, tales como dirección, teléfonos y persona a contactar.

- ❖ Destination (destino final), el lugar dónde se colocará el contenedor de ferrocarril

- ❖ Billing Waybill Rd (Nbr) Dt/ Significa el número de guía y factura que se asignará a ese embarque y la fecha en que se está realizando.

- ❖ Shipper (Embarcador), Aparece la razón social de la empresa que está documentando el carro de ferrocarril para exportación.

- ❖ Waybill shipment (guía de embarque) Se determina si es una sola guía o se generará una guía que amparará varios carros de ferrocarril

¹⁴⁵ Roberto, López Q, KCSM Energéticos Team, Av. Manuel L. Barragán No. 4850 Nte, Col. Hidalgo, Monterrey, N.L. CP. 64420 [MEX. 01-800-849-6145 opción 3](tel:01-800-849-6145), mimeo

- ❖ Load/Empty (Cargado/Vacío), en este punto siempre se indicará que es cargado cuando se trate de un embarque de exportación, cabe señalar que esta misma documentación se puede realizar para tránsito interno, sin embargo todos los puntos a los que estamos haciendo referencia son para embarques de exportación.
- ❖ Consignee (Consignatario), quien estará a cargo del embarque
- ❖ Waybill status (estatus de la guía), suspendida, sin información o en tránsito es lo que debe indicar ese campo.
- ❖ Commodity (producto), es el código con la descripción corta del producto que se transporta en el contenedor ferroviario
- ❖ Route (Ruta), la ruta por ferrocarril canadiense, estadounidense o mexicano

Al final de esta pantalla se muestran a grandes rasgos los datos que deben mostrarse tales como:

- ❑ Embarcador (manifiesta el nombre, dirección, ciudad y Estado)
- ❑ Consignatario (exhibe los mismos datos e incluso su dirección final)
- ❑ Agente aduanal mexicano (los datos del agente aduanal los cuales están previamente enlazados con la base de datos de aduana)
- ❑ United States (los datos del agente aduanal de exportación)¹⁴⁶

2-En su mayoría son las mismas plantas que tienen habilitadas sus espuelas y/o vías¹⁴⁷ para que el material sea cargado dentro de sus instalaciones

¹⁴⁶Roberto, López Q, KCSM Energéticos Team, Av. Manuel L. Barragán No. 4850 Nte, Col. Hidalgo, Monterrey, N.L. CP. 64420 MEX. 01-800-849-6145 opción 3, mimeo Información recibida por mail por KCS el día 25 mayo 2007.

¹⁴⁷ Nombre que se designa a las vías con un nombre determinado para la localización de la misma (similar a proporcionar una dirección con calle y número, pero en el caso de ferrocarril consta de un número de zona un número de vía, y un número de puerta se abrevia ZVP).

3-Los mismos embarcadores son los que documentan a través de su sistema del ferrocarril el tipo de mercancía, producto y restricciones que pudiera tener el embarque o mercancía.

4-Los segmentos que transportan es muy poco probable que pueda sufrir alguna anomalía (por lo que a contrabando se refiere).

5.-Es debido a la forma de documentar como se explico en los cuatro puntos anteriores, que se manejan dos fechas distintas para la importación a México de una mercancía, la primera de ellas es cuando se paga el pedimento (impuestos por la importación del producto mediante su clasificación arancelaria), y la segunda cuando el carro de ferrocarril físicamente está cruzando la frontera con otra región, podría ser el caso de Estados Unidos de Norteamérica con México.

A continuación se mencionan algunas de las diferencias que se refieren a Estados Unidos de Norteamérica, Canadá y México en el sector de transporte ferroviario.

a) Ambos países son los que generan y regulan mediante la Asociación de ferrocarriles los lineamientos y políticas para la importación o documentación con que deben contar los carros de ferrocarril para cruzar una frontera.

b)Estados Unidos de Norteamérica y Canadá al tener el mismo sistema y los mismos ferrocarriles desarrollaron a la par sistemas convencionales que son aplicables para la población.

c)Las aduanas en cuestión de carros de ferrocarril está totalmente sistematizada pues la intervención o revisión por parte de la aduana ha quedado minimizada a la revisión ocular. La seguridad se basa en que cada contenedor sale con sellos que son declarados desde que se hace la documentación en sistema y son los

mismos que deberán estar siempre mencionados por el transporte en este caso KCS.

d) Para México podría considerarse como parte de la problemática la imposición del sistema para la documentación de carros por parte de KCSM, sin embargo en el caso de que ellos son los promotores del servicio para Chrysler y otras corporaciones transnacionales representa una ventaja porque son las mismas corporaciones que envían sus insumos a México y el sistema es el mismo, pero México no cuenta en muchos casos con la tecnología con que se cuenta en América del Norte.

e) En éste sentido se considera pertinente establecer que el sistema de ferrocarril nace por la necesidad de las transnacionales para sus filiales en México. Razón por la cual en ocasiones serán las mismas transnacionales las que determinen que medio de transporte utilizar para la exportación e importación de productos.

f) Se puede confirmar que la aduana es dinámica y no estática para la exportación e importación de productos por ferrocarril, pues no es necesario contar con una revisión ocular o garita de revisión al momento de embarcar o cruzar frontera, la seguridad nace con el embarcador y debe continuar hasta su destino final. Además es muy difícil que un carro pueda detenerse, pues cada tren en México mueve más de 80 unidades en cada viaje.

El transporte de ferrocarril se ha convertido en un órgano regulador de las aduanas, y su desempeño permite coordinar y verificar la importación y exportación de productos. Durante el desarrollo de KCS y a partir de la firma del TLCAN se ha trabajado para unificar el proceso, y tránsito de comercio internacional. La misma experiencia de los ferrocarriles a partir de la firma del TLCAN nos da la respuesta que la aduana dinámica (movible) para ferrocarril representa funcionalidad para el intercambio comercial entre los tres países miembros del Tratado. Estados Unidos de Norteamérica es el país en donde se

origina esta integración que geográficamente se extiende hacia el norte y sur de América del Norte, y lo que permite la firma del Tratado es establecer el marco legal para que se pueda invertir, crear y modernizar la infraestructura ferroviaria necesaria para sus filiales en México.

IV. LOGÍSTICA DEL SECTOR AUTOMOTRIZ A TRAVES DEL FERROCARRIL

4.1 Impacto Económico de la Industria Automotriz

La inversión directa extranjera es uno de los puntos más importantes del TLCAN y en especial el sector automotriz atrae uno de los mayores volúmenes de inversión. Entre enero de 1999 y diciembre de 2005, las empresas con IED en la industria automotriz invirtieron en México 11,461.9 millones de dólares (md), cantidad que equivale al 21.9 por ciento de la IED efectuada en ese lapso por el total empresas con capital foráneo ubicadas en el sector manufacturero (52,455.9 md) ¹⁴⁸.

CUADRO 4.1

LOCALIZACION GEOGRAFICA DE LAS EMPRESAS CON INVERSION
EXTRANJERA DIRECTA EN LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ */

Estados	Empresas	Part. %
Total	283	45.7
Distrito Federal	108	17.4
Estado de México	87	14.1
Baja California	28	4.5
Jalisco	22	3.6
San Luis Potosí	20	3.2
Sonora	18	2.9
	255	45.7

*/ Al mes de diciembre de 2005.

Fuente: Secretaría de Economía. Dirección General de Inversión Extranjera.

Modificación propia.

Inversión que se aplica para el sector automotriz ubicado en la ruta que cubre el KCSM

(*) El 41% del total se encuentra localizado en las industrias automotrices localizadas en la ruta de KCSM, el resto se encuentra dividido entre los Estados de: Coahuila, Puebla, Nuevo León, Chihuahua, Tamaulipas, Querétaro, Sonora, Guanajuato, Aguascalientes, Tlaxcala, Morelos, Durango, Hidalgo, Yucatán, Chiapas, Nayarit, Sinaloa, Veracruz. A excepción de Coahuila, Chihuahua, Sonora, Durango, éstas son única y exclusivamente rutas de ferromex Yucatán, Chiapas, Nayarit, son cubiertas bajo la modalidad de derecho de paso.

¹⁴⁸ Secretaría de Economía, Subsecretaría de Normatividad e Inversión Extranjeras y Prácticas Comerciales e Internacional, Inversión Extranjera Directa en la Industria Automotriz, p. 2
No incluye para 2005 la estimación de la IED realizada que aún no ha sido notificada al RNIE.

El capital foráneo automotriz recibido se conforma de la siguiente manera:

Estados Unidos participó con el 59.4 por ciento

Canadá participó con el 7.7 por ciento

Japón, Alemania, Francia y España, contribuyeron con el 32.90 por ciento.

Es decir que el 67.1 por ciento de la inversión para el área automotriz proviene de nuestros socios¹⁴⁹ comerciales miembros del TLCAN.

Los principales estados que recibieron IED para el sector automotriz fueron el Distrito Federal, que captó el 40.6 por ciento del total durante el periodo mencionado; el Estado de México el 6.5 por ciento¹⁵⁰, Chrysler estaba ubicada en el Distrito Federal y tuvo que ser reubicada en Toluca.

Mientras que el impacto para estos tres países es muy importante, por un lado el sector automotriz que ya estaba previamente integrado, el sector de transporte de ferrocarril que surge a partir de la firma del TLCAN y que sólo viene a legalizar estos dos sectores con base a su intercambio comercial.

La funcionalidad radica precisamente en que se tiene que cumplir con el intercambio comercial. Y por obvias razones han sido las mismas corporaciones transnacionales, las que han solicitado ese tipo de infraestructura, ya que no contar con un buen transporte o corredores logísticos especializados para el transporte de mercancías, y sin un sistema ágil de aduanas esto no hubiera sido posible, y se hizo realidad con un sólo propósito dar el servicio “just in time” a las corporaciones transnacionales.

¹⁴⁹ Idem. P. 5-7

¹⁵⁰ Idem p. 12

A continuación se muestra el intercambio comercial que se ha tenido desde Canadá hacia México y Estados Unidos de Norteamérica tanto en importaciones como exportaciones por ferrocarril¹⁵¹ desde 1990 a la fecha y puede observar cual ha sido el impacto para cada uno de los países que conforman el TLCAN sobre todo al intercambio ferroviario.

CUADRO No. 4.2 Comercio entre México-USA, por medio del transporte ferroviario 1990-2005

Jerarquías	1990	1995	1996	1997	1998	1999
Comercio con México, Total	2,061.00	4,746.00	5,349.00	5,994.00	6,167.00	7,504.00
Transporte ferroviario	545.00	1,337.00	1,334.00	1,234.00	515.00	1,207.00
Exportaciones a México	562.00	846.00	923.00	923.00	989.00	1,085.00
Transporte ferroviario	142.00	119.00	123.00	110.00	90.00	201.00
Importaciones de México	1,499.00	3,900.00	4,426.00	5,071.00	5,178.00	6,419.00
Transporte ferroviario	403.00	1,218.00	1,211.00	1,123.00	425.00	1,005.00
Comercio con Estados Unidos, total	168,367.00	261,174.00	278,790.00	309,333.00	319,169.00	352,460.00
Transporte ferroviario	25,086.00	48,445.00	47,193.00	51,678.00	49,681.00	58,523.00
Exportaciones a Estados Unidos	93,063.00	151,379.00	163,680.00	176,143.00	181,940.00	207,361.00
Transporte ferroviario	17,733.00	37,968.00	37,058.00	38,913.00	37,891.00	47,215.00
Importaciones de Estados Unidos	75,304.00	109,795.00	115,110.00	133,189.00	137,228.00	145,098.00
Transporte ferroviario	7,353.00	10,477.00	10,135.00	12,765.00	11,790.00	11,308.00
Jerarquías	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Comercio con México, Total	9,495.00	9,611.0	9,650.00	10,274.00	12,619.0	14,707.0
Transporte ferroviario	1,982.00	2,059.00	1,963.00	2,053.00	2,091.0	2,499.0
Exportaciones a México	1,370.00	1,779.00	1,541.00	1,578.00	2,301.0	2,684.0
Transporte ferroviario	236.00	298.00	341.00	308.00	515.0	578.0
Importaciones de México	8,125.00	7,827.00	8,108.00	8,696.00	10,318.0	12,023.0
Transporte ferroviario	1,746.00	1,761.00	1,621.00	1,745.00	1,576.0	1,921.0
Comercio con Estados Unidos, total	396,561.00	368,231.00	358,959.00	378,460.00	427,608.0	478,658.0
Transporte ferroviario	63,462.00	61,286.00	61,886.00	65,377.00	75,608.0	80,646.0
Exportaciones a Estados Unidos	241,929.00	227,221.00	219,928.00	233,114.00	267,294.0	301,587.0
Transporte ferroviario	50,901.00	48,621.00	48,162.00	51,140.00	59,394.0	61,984.0
Importaciones de Estados Unidos	154,632.00	141,011.00	139,031.00	145,346.00	160,314.0	177,071.0
Transporte ferroviario	12,561.00	12,665.00	13,724.00	14,236.00	16,214.0	18,662.0

¹⁵¹ Nota: Para las importaciones, la información sobre el modo de transporte representa el último modo utilizado para transportar las mercancías hasta el puerto de despacho en Canadá, es posible que este no sea el modo de transporte por el que las mercancías llegaron al puerto de entrada canadiense en caso de que las mercancías fueran despachadas por las aduanas de Canadá en un puerto interior.

Las exportaciones por modos de transporte terrestre en este cuadro representan el comercio de Canadá con un segundo país en el que las mercancías fueron transbordadas a través de un tercer país, por lo general Estados Unidos de Norteamérica. Para las exportaciones la información sobre el modo de transporte representan el modo de transporte en este caso el ferrocarril.

^a Principalmente transporte por ductos; incluye también correo, servicio de paquetes postales y otros modos diversos de transporte.

NS = No significativo

p = Dato preliminar

r = Dato revisado

Fuentes

Transport Canada. Economic Analysis Directorate, adaptado de International Trade Data de Statistics Canada, (Ottawa, Ont.: 2006).

Tasas de cambio Estados Unidos/Canadá (promedio anual) de 1990, 1995 y 1996: International Monetary Fund. International Financial

Statistics Yearbook, 2001 (Ottawa, Ont.: 2002).

Tipos de cambio EE.UU./Canadá (promedio anual) para 1997 a 2005 : página sobre tipos de cambio del sitio Web del Bank of Canada (Banco de Canadá), (Ottawa, Ont.: 2006).

Las cifras denotan un incremento constante a partir de la entrada en vigor del acuerdo, sin embargo a continuación se detalla cual ha sido el impacto que se ha tenido tanto en importaciones como exportaciones a través del sector ferroviario de vehículos y piezas en dólares.

En el cuadro 4.3 en las exportaciones hacia Canadá de 1995 a 2002 se reportó un incremento aproximado del 18.5 por ciento en cuanto a los vehículos exportados de Estados Unidos de Norteamérica a Canadá.

CUADRO No. 4.3 Exportaciones de Canadá por ferrocarril periodo 1995 y 2002

Exportaciones hacia Canadá por ferrocarril 1995				
<i>(Valor en dólares)</i>				
Rank	Codigo producto	Descripción de producto	valor	peso
		Exportaciones de EU hacia Canadá 1995	\$15,271,929,531	NA
1	87	Vehículos, piezas o accesorios.	\$6,251,950,577	NA

Exportaciones hacia Canadá por ferrocarril 2002				
<i>(Valor en dólares)</i>				
Rank	Codigo producto	Descripción de producto	valor	peso
		Exportaciones de EU hacia Canadá 2002	\$13,974,058,533	NA
1	87	Vehículos, piezas o accesorios	\$7,653,094,743	NA

Fuente:

http://www.bts.gov/programs/international/transborder/reports/annual01/tocan_val_wt_1995_ral.htm

Cuadro. 4.4 Exportaciones hacia México por ferrocarril periodo 1995 y 2002

Exportaciones hacia México por ferrocarril 1995					Exportaciones hacia México por ferrocarril 2002				
(Valor en dólares)					(Valor en dólares)				
Rank	Codigo producto	Descripción de producto	valor	peso	Rank	Codigo producto	Descripción de producto	valor	peso
		Exportaciones de EU hacia México 1995	\$4,694,439,969	NA			Exportaciones de EU hacia México 2002	\$10,143,004,235	NA
1	87	Vehículos, piezas o accesorios.	\$1,512,080,893	NA	1	87	Vehículos, piezas o accesorios.	\$3,501,260,075	NA

Fuente:

http://www.bts.gov/programs/international/transborder/reports/annual01/tocan_val_wt_1995_ral.htm

Mientras que en cuadro 4.4 reflejamos que las exportaciones de Estados Unidos de Norteamérica hacia México se incrementaron aproximadamente en un 231 por ciento, lo que significa que en 7 años el intercambio comercial de vehículos piezas o accesorios tuvo un incremento espectacular, cabe hacer mención que dicho incremento tuvo factores propicios, y uno de ellos sin duda como lo mencionamos en el primer capítulo fue el costo de mano de obra barata.

CUADRO No. 4.5 Importaciones de Canadá para Estados Unidos de Norteamérica 1995

Importaciones de Canadá para U.S. por ferrocarril 1995					
(Valor en dólares)					
Rank	Codigo producto	Descripción de producto	valor	Tonelada Métrica	US Short Ton
		Importaciones de Canadá para U.S. por ferrocarril 1995	\$39,996,872,600	46,270,326.42	51,004,289.79
1	87	Vehículos, piezas o accesorios.	\$20,037,146,607	2,429,230.35	2,677,767.33

Importaciones de Canadá para U.S. por ferrocarril 2002					
(Valor en dólares)					
Rank	Codigo producto	Descripción de producto	valor	Tonelada Métrica	US Short Ton
		Importaciones de Canadá para U.S. por ferrocarril 2002	\$46,966,827,116	62,977,632.06	69,420,936.57
1	87	Vehículos, piezas o accesorios.	\$26,169,349,253	3,994,896.65	4,403,618.52

Sin duda el objetivo de la integración mediante el acuerdo de libre comercio benefició a estos tres países, en el cuadro No. 4.5 se aprecia que el incremento de las importaciones de Canadá a Estados Unidos de Norteamérica por ferrocarril para vehículos o piezas fue del 130.60 por ciento aproximadamente. Aunque el valor que se muestra es en toneladas métricas de importación la referencia es en relación a su valor en dólares. Recordemos que uno de los beneficios que ofrece el ferrocarril, es precisamente mover grandes cantidades de material por vía terrestre.

CUADRO No. 4.6 Importaciones de México para América del Norte por ferrocarril 1995

Importaciones de México para U.S.por ferrocarril 1995					
(Valor en dólares)					
Rank	Codigo producto	Descripción de producto	valor	Tonelada Métrica	US Short Ton
		Importaciones de México para U.S.por ferrocarril 1995	\$9,137,946,078	2,735,797.63	3,015,699.82
1	87		\$7,091,251,282	914,223.80	1,007,758.95

Importaciones de México para U.S.por ferrocarril 2002					
(Valor en dólares)					
Rank	Codigo producto	Descripción de producto	valor	Tonelada Métrica	US Short Ton
		Importaciones de México para U.S.por ferrocarril 2002	\$20,790,689,267	7,815,526.12	8,615,140.41
1	87		\$17,182,127,253	2,548,273.20	2,808,989.58

Fuente:

http://www.bts.gov/programs/international/transborder/reports/annual01/tocan_val_wt_1995_ral.htm

El incremento que se refleja en el cuadro No. 4.6 indica que nuestro país exportó hacia Estados Unidos de Norteamérica más del doble de las importaciones que se tenían antes de la firma del TLCAN, con ello se demuestra que el objetivo del proceso de integración en América del Norte se cumplió, ya que los porcentajes tanto de importaciones como de exportaciones por ferrocarril para el sector automotriz se vieron beneficiados, lo cual sugiere que la zona de libre comercio benefició a los tres países miembros.

Por otro lado confirmamos que con el TLCAN, México se convirtió en una plataforma de exportación como se verá en la exportación de unidades de Chrysler para Estados Unidos de Norteamérica.

Tanto en dólares como unidades, el TLCAN ha beneficiado a este tipo de corporaciones transnacionales, Chrysler exporta en la actualidad más del 90 por ciento de su producción total como se muestra en el cuadro No. 4.7.

CUADRO No. 4.7 Cifras de Exportaciones realizadas por Chrysler a USA y cifras de su producción total.

Exportación Daimler chrysler unidades		Producción total D.Chrysler unidades	
Periodo		Periodo	
ene	18,256	ene	23,990
feb	24,289	feb	28,428
mar	40,897	mar	33,372
abr	18,103	abr	20,412
may	32,883	may	33,950
jun	38,053	jun	37,012
jul	15,652	jul	19,049
ago	23,517	ago	27,678
sep	19,784	sep	16,918
oct	19,528	oct	21,692
nov	26,439	nov	32,330
dic	26,040	dic	18,556
acum 2006	303,441	acum 2006	313,387
ene	12,630	ene	14,187
feb	22,459	feb	25,182
mar	26,204	mar	24,132
abr	24,610	abr	26,056
may	28,933	may	29,888
jun	31,128	jun	32,019
acum 2007	145,964	acum 2007	151,464
Dif % acum ene - jun 07/06	-15.4	Dif % acum ene - jun 07/06	-14.5

*Daimler Chrysler exporta el 96.23 % de su producción total

<http://www.amia.com.mx/estadisticas.html>, agosto 6,2007 (actual
Modificación propia.

Los mercados que reciben la mayor parte de exportación de este sector es América del Norte en primer lugar, Europa en segundo lugar, y el resto se desplaza a América del Sur y Asia. Esto en consideración a todas las empresas

armadoras establecidas en México, y en el caso específico de Chrysler sólo el 10 por ciento se quedará en México para el mercado doméstico.

4.2 Importancia de las multinacionales. El caso de Chrysler en Estados Unidos de Norteamérica , el desarrollo del sector automotriz en México y del ferrocarril.

El principal objetivo del TLCAN es promover el intercambio comercial, y en este punto el sector más importante es el automotriz, por varias razones, una de ellas el efecto multiplicador que genera donde se establecen y también porque es una industria que lo que vende es innovación en la tecnología, para nuestros socios comerciales como Canadá y Estados Unidos de Norteamérica representan uno de los rubros más importantes:

“La industria automotriz es considerada en muchas ocasiones como una industria que mide el nivel de bienestar de una economía, es decir esta industria tiene una característica particular por su importante efecto multiplicador, lo que impacta en otras industrias como la del vidrio, acero, y hule. Además constituye una importante fuente en la economía por ser generador de empleos, directa e indirectamente y por contribuir de manera significativa en el producto interno bruto de algunos países”¹⁵²,

De acuerdo con el Tratado de Libre Comercio uno de los sectores que más se revisaron fue el sector automotriz, y es que sin duda una de las industrias que ya contaba con algunos inicios de integración antes del TLCAN era el sector automotriz, por eso este Tratado lo que viene a hacer es proporcionar la infraestructura necesaria para esas grandes empresas a un bajo costo.

Como se comentó en el primer capítulo, el incremento en el intercambio comercial sólo se logrará a través de transporte eficiente y en este caso el ferrocarril les ofrece un servicio seguro en largas distancias, y con un sistema aduanal eficaz, además se debe considerar que aunque en nuestro caso sólo se tomó como

¹⁵² ¹⁵² Instituto de Investigación Legislativa del Senado de la República, “La industria Automotriz en el TLCAN”, coord. Cuitláhuac, Bardán, Rosa A. Figueroa, p-5

ejemplo a Chrysler por ser uno de los grandes en Estados Unidos de Norteamérica (los otros grandes que compiten con ellos son Ford Motor, General Motors, y en algunos casos también reciben servicio de la misma línea ferroviaria KCSM), segundo lugar porque sus instalaciones están dentro de la ruta que ofrece KCSM y en tercer término porque sus movimientos están predeterminados desde Canadá hasta México, y siguen un cruce natural por la aduana de Laredo, Chrysler contaba con instalaciones en el Distrito Federal, Toluca y Ramos Arizpe.¹⁵³

Ahora bien México en su estrategia geográfica es el principal socio para Estados Unidos de Norteamérica, y uno de los requerimientos de estas grandes corporaciones como lo es Chrysler es contar con la infraestructura suficiente para poder ofrecer el servicio de “just in time” o justo a tiempo, así que bajo este esquema es de suponerse que si todas las instalaciones en Canadá y Estados Unidos de Norteamérica del sector automotriz cuentan con espuelas o vías propias, era seguro que en México debían pedir lo mismo.

Así que bajo el esquema de que KCS les ofrece el servicio en estos dos países, lo único que se tenía que solicitar era la infraestructura para sus instalaciones, lo cual dentro de nuestro marco teórico corrobora el derrame de dos actividades en este proceso de integración, por un lado el de transporte y el otro por parte del sector automotriz en el establecimiento del mismo en México, y en este punto se hace aclaración que antes de la firma del TLCAN el servicio ferroviario era propiedad estatal y el servicio se consideraba obsoleto y demasiado costoso.

En el siguiente cuadro se muestran las cantidades en toneladas de mercancía (todos los rubros) que se transportaron en 1994 y en 2005, 10 años después se muestra que el incremento que se tuvo en importaciones y exportaciones fue del 220% para el comercio internacional, sin embargo en tráfico local sólo reportó un

¹⁵³ Instituto de Investigación Legislativa del Senado de la República, “La industria Automotriz en el TLCAN”, coord. Cuitláhuac, Bardán, Rosa A. Figueroa, p-1-25

6.4%, es aquí donde se asevera que el modelo de proceso de integración que tiene un inicio exitoso como lo es en la Unión Europea no puede ser aplicable para América Latina por las diferencia internas. Supondríamos que al mismo tiempo que México se integra al comercio internacional también integra y promueve el movimiento de mercancías domésticas dentro de la región, porque al haber mayor movimiento de tránsito (en éste caso el ferrocarril) sería más fácil obtener un servicio más eficiente dentro del mercado doméstico, sin embargo las cifras muestran que esto no ha sucedido específicamente en el caso de México.

Cuadro No. 4.8

(MILES DE TONELADAS)								
CONCEPTO	1991	1992	1993	1993	1994	1995	1996	1997
IMPORTACIONES	11,848	10,854	13,348	13,194	14,757	14,738	19,520	18,017
EXPORTACIONES	4,378	3,543	3,838	4,801	4,864	7,001	9,130	18,203
TRAF. INTERNACION.	16,226	14,397	17,186	17,995	19,621	21,739	28,650	26,220
TRAFICO LOCAL	34,734	32,007	31,519	32,382	32,431	30,741	30,181	35,446
TRAFICO TOTAL	50,960	46,404	48,705	50,377	52,052	52,480	58,831	61,666
CONCEPTO	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
IMPORTACIONES	24,674	27,999	31,495	27,584	31,299	36,616	39,050	38,740
EXPORTACIONES	9,482	9,230	9,498	7,898	9,865	11,341	14,207	14,128
TRAF. INTERNACION.	34,156	37,229	40,993	35,482	41,164	47,957	53,257	52,868
TRAFICO LOCAL	41,758	39,833	36,171	40,700	39,287	37,205	34,840	36,945
TRAFICO TOTAL	75,914	77,062	77,164	76,182	80,451	85,162	88,097	89,813

Fuente: http://dgftm.sct.gob.mx/fileadmin/Tronco/04_Reestructuracion/Anuario_97/23_TRAF_CARGA_COMERC_EXTERIOR.pdf

Fé de erratas propia: 1996 tiene una cifra incompleta se hace el cálculo correcto si se refiere sólo al año 1996

Se toman en consideración éstas cifras.

Volvamos al transporte y lo que significa para nosotros, pues es parte medular de nuestra investigación, y una de las partes más importantes para los procesos productivos, porque mediante él se desplazarán tanto las materias primas como el producto terminado. El transporte es considerado como una operación productiva (L`Huillier, D. 1969) la cual asegura la realización de desplazamientos en la fase necesaria producción-distribución, donde estas dos actividades lo determinan. Las operaciones de transporte son tomadas a cargo por una unidad funcional de la empresa, según dos modalidades principales: el servicio de transporte particular (con transporte propio en propiedad y/o gestión de renta a largo plazo) y el servicio

de transporte público de un prestatario (en este caso la unidad funcional es compradora de transporte y el control de los prestatarios, que en realidad de realizan mediante ciertas pautas de contratación generan la primera unidad funcional logística)

Como ya se mencionó el sector automotriz ya contaba con un sistema de integración mediante acuerdos entre los actuales socios del TLCAN, por ejemplo: El gobierno de México impulsó en la década de los sesenta medidas de índole fiscal, y el ensamble de automóviles y camiones para abastecer el mercado nacional. Las condiciones internacionales en algunos casos han servido para favorecer la fabricación de autopartes en el mercado nacional, tal como lo fue la Segunda Guerra Mundial, dónde se dedicó principalmente a refacciones y en forma secundaria artículos de lo que se conoce como “mercado original” es decir las piezas que se surten a los fabricantes de vehículos.

Al término de la Segunda Guerra Mundial se establecieron nuevas plantas ensambladoras y crecieron las marcas de vehículos en el país, así en 1959 existían 44 marcas en varios modelos. Esta situación propició que a partir de 1961 el gobierno federal limitara en un cincuenta por ciento el número de marcas en el país, disposición acompañada con la obligación de incorporar un mínimo del 20 por ciento de partes nacionales.

Con el fin de racionalizar la industria automotriz al asignar volúmenes de producción que permitieran una mayor integración nacional de partes automotrices con costos adecuados para los consumidores nacionales, es precisamente durante el mandato del Presidente López Mateos¹⁵⁴ que se establecieron las bases sobre las cuales las plantas ensambladoras podrían seguir participando en el mercado nacional a partir de septiembre de 1964. Ese decreto es un ejemplo de política industrial, del interés del gobierno mexicano por fomentar

¹⁵⁴ Diario oficial de la federación del 25 de agosto 1962 (chechar esta fuente).

e incentivar el desarrollo de una actividad industrial que desde ese comienzo dejaba ver la participación de empresas multinacionales tendría en nuestro país, para ese entonces se encontraban las plantas automotrices como eran Ford, General Motors, y Automex (Chrysler), en aquel entonces los producción de lujo eran los Lincoln, Cadillac y Chrysler imperial.

Las empresas que operaron como fabricantes de vehículos a partir del año modelo 1965, fueron: Diesel Nacional (Renault) Fábrica Nacional de Automóviles (Borgward), Fábricas Automex (Valiant Barracuda, Dodge Dart, Plymouth y Doge Cronet); Ford Motor Co. S.A. (Falcon Ford Galaxia y Ford Mustang) General Motors de México, S.A. de C.V (Opel, Chevrolet Chevelle y Chevrolet Impara); Nissan Mexicana, S.A. (Datsun) Vehículos Automotores Mexicanos, S.A. (Rambler American, Rambler Classic y Jeep) y Volkswagen de México, S.A. (Volkswagen).

Diesel Nacional era propiedad del Estado y formaba parte del complejo industrial establecido en Ciudad Sahagún, en el estado de Hidalgo. Su asociación con Renault se basó en el hecho de que esa empresa era propiedad del Estado Francés.

Fábrica Nacional de Automóviles adquirió toda la maquinaria y la tecnología para fabricar los automóviles Borgward, al cerrar esta planta en Alemania, la inversión la realizó un regiomontano, quien además fabricaba tractocamiones y autobuses foráneos de pasajeros, sin embargo fue un negocio que no prosperó y al cabo de dos años tuvo que cerrar.

Fábricas Automex tenía capital nacional mayoritario, esa situación favoreció para obtener una cuota inicial de fabricación superior a las demás plantas automotrices.

Vehículos Automotores Mexicanos (VAMSA) fue una empresa promovida por la Sociedad Mexicana de Crédito Industrial (SOMEX), la cual tuvo que ser

adjudicada al Gobierno Federal por su endeble situación financiera. En Vamsa el 60% era capital nacional y el 40% de las empresas de las cuales se tenía licencias de fabricación para los vehículos Rambler y Jeep, que en ese entonces eran propiedad de diferentes empresas en los Estados Unidos de América.¹⁵⁵

Las empresas Ford, General Motors, Nissan y Volkswagen siempre han sido propiedad en un 100% de sus respectivos centros corporativos, cumpliendo los requisitos del reglamento de la Ley de IED, las cuotas básicas que se asignaron a las empresas automotrices son las se presentan en el siguiente cuadro (4.9).

CUADRO No. 4.9 Cuotas básicas a los productos de importación.

NOMBRE DE LA EMPRESA	TOTAL DE VEHICULOS	AUTOMOVILES	CAMIONES
Diesel Nacional	17000	10350	6650
Fábricas Automex	27500	17716	9784
Ford Motor Co	20000	14545	5455
General Motors de México	20000	11416	8584
Nissan Mexicana	8000	5800	2200
VAMSA	14000	10840	3160
Volkswagen	17300	17300	-
Fábrica Nacional de Automóviles	9000	9000	
Internacion Harvester México	1500	-	1500
TOTAL	134300	96967	37333

FUENTE: Una década de Política sobre Industria Automotriz, Héctor Vázquez Tejeda, Ensayos de Tecos, 1975.

Las cuotas básicas pronto resultaron insuficientes para abastecer la demanda del mercado nacional y ante ese fenómeno el Fondo Monetario Internacional tuvo que intervenir con el propósito de no permitir que la industria automotriz creciera, pues si esto sucedía y el monto de las importaciones se excedía, estaba poniendo en riesgo la balanza de pagos del país. Ya que por un lado generaba empleos y por el otro recibía IED.

¹⁵⁵ Ina Rosenthal-Urey, *Regional Consequences of Industrial Policy: Mexico and the United States in a changing world auto industry*, la Jolla, California, 1986, Monograph series 135-141

En consultas con las empresas de la industria automotriz se adoptaron las siguientes medidas:

- 1) Compensar con exportaciones las cuotas extras que requirieran las plantas automotrices
- 2) Premiar con cuotas extras el incremento de la integración nacional, es decir por encima del 60% establecido en el Decreto de 1962.
- 3) Otorgar cuotas extras por la sustitución de vehículos importados para abastecer a las zonas fronterizas y a las zonas y perímetros libres del país.

No fue sencillo que se tomaran se tomaran en consideración pues la mayoría de empresas con capital nacional se oponían a la sobre cuota por exportaciones, ya que argumentaban, que no se tenía poder sobre sus empresas asociadas para obligarlos a exportar. Eso sólo podían hacerlo las grandes corporaciones que tenían total control sobre sus empresas establecidas en México. Además hacían referencia a que los volúmenes de producción, que se requerían para ser competitivos en los mercados internacionales aún no se podían cumplir en México.

La compañía Nissan también se oponía a las sobrecuotas de exportación, en ese entonces declararon que esta empresa no podía producir para exportar desde México. Ya que cualquier exportación que se realizara implicaba eliminar trabajos para los japoneses, esa era una forma de protección a sus industrias al final de la década de los sesenta. El resultado de ello fue satisfactorio ya que permitió que no se frenara el desarrollo de la industria automotriz y también que se siguiera exportando.

El decreto automotriz de 1964, otorgó seguridad jurídica a las empresas de este sector al establecer los incentivos fiscales de que disfrutaría la industria automotriz, como era la exención de impuestos de importación y la devolución de impuestos indirectos que gravaban sus exportaciones. El 24 de octubre de 1972 se

publicó en el Diario Oficial de la Federación el “Acuerdo que reglamenta las disposiciones del Decreto que fija las bases para el desarrollo de la industria automotriz”. En este acuerdo se aclararon conceptos como la medición del costo directo de producción, los componentes obligatorios de producción nacional y los conceptos de líneas y modelos de vehículos.

Sin embargo, es con la firma del TLCAN cuando este sector fue el más negociado y dónde más se puntualizó cuales serías las características para el ingreso al TLCAN puesto que las corporaciones estadounidenses trataron de proteger este sector de forma que ante esa apertura no se vieran afectados. Se estableció que la eliminación de aranceles se haría efectivo 15 años posteriores a la firma del tratado¹⁵⁶

4.3 El sector automotriz en la negociación del TLCAN

La negociación del sector del automóvil fue compleja porque como se mencionó, desde la década de los setenta existía un régimen jurídico muy especial al cual se le denominaba “Decreto del sector automotriz”, pero antes de la negociación del TLCAN existió una negociación denominada “auto pact”.

Canadá tenía importantes factores económicos de por medio, ya que antes del Acuerdo de Libre Comercio, entre Estados Unidos de Norteamérica y Canadá existía un alto porcentaje de las exportaciones canadienses que estaban libres de impuestos y el nivel arancelario de los otros productos era menor al 15 por ciento.¹⁵⁷

En 1965 se firmó el Auto Pact, el cual permitía que los productores de automóviles importaran vehículos o partes en franquicia de otros países que estuvieran bajo la

¹⁵⁶ Secretaría de Economía, SIAVI, información arancelaria, www.sec-economia.gob

¹⁵⁷ The Economist, 1988. p. 74

cláusula de la nación más favorecida y los vendieran en Canadá, siempre y cuando estas fabricaran la misma cantidad de autos en Canadá, además de agregarle un valor nacional en las actividades de ensamblaje “Accord-Canado-Américan...”¹⁵⁸

Entre el comercio de Canadá y Estados Unidos nace la protección que éste sector había recibido mediante el Auto Pact (Automotive Product Agreement). Dicho acuerdo como se mencionó en el apartado anterior influyó de modo significativo en el desempeño de la industria automovilística canadiense. El Auto Pact resultó un modelo bastante avanzado que de alguna manera se puede decir que fue el origen o base sobre el que se negoció el sector automotriz dentro del TLCAN.

El Tratado de Libre Comercio fue en muchos aspectos impulsado por el comercio automotriz de autopartes y vehículos finales entre estas tres naciones. En el caso mexicano, el decreto previo a la firma del TLCAN, a diferencia del canadiense tenía algunas restricciones muy importantes al comercio y a la inversión:

- a) Un coeficiente de balanza de pagos, en que se tenía que exportar más de lo que se importaba.
- b) Una prohibición en materia de importación, que se fue liberando paulatinamente.

Con estos dos puntos se empezó a disminuir el porcentaje requerido en la balanza de pagos y comenzó a disminuir el contenido nacional con el propósito de que se quedaran plenamente eliminados en 2003,¹⁵⁹

¹⁵⁸ Juan Ma. Alponete, Ivette, Saldaña, Javier, González, Luis Bravo., “Nuevos Retos de la Industria Automotriz”, *CAAREM*, (Confederación de Asociaciones de Agentes Aduanales de la República Mexicana), Año. 4, Núm. 6, 2005, p. 23

¹⁵⁹ Ibidem

Durante la negociación del TLCAN también se negoció el “Trims” por sus siglas en inglés (Trade-Related Investment Measures), que son las medidas relacionadas con el comercio en materia de inversión, ya que en la OMC especificaba que a partir del 2003 no se podía tener restricción en materia de inversión automotriz, pues no sólo existía el acuerdo de una relación bilateral con ambos países por parte de México, sino que ya existía una obligación multilateral para hacerlo.

El sector automotriz contaba con un proceso de integración previo a la firma del acuerdo de libre comercio entre México, Canadá y Estados Unidos de Norteamérica. Mientras que el sistema de transporte de ferrocarril tuvo varias modificaciones a raíz de dicha firma, por un lado se modificó la Ley de Ferrocarriles en la cual el objetivo era modernizar y renovar la industria de este sector en México y el Estado será el que coordine y dirija las nuevas reglamentaciones a través de la Secretaría de Comunicaciones y transporte.

Después de haberse firmado el TLCAN se modificaron los artículos 25 y 28 de la Constitución mexicana, la reforma se suscitó durante el 2005, haciendo énfasis en que el desenvolvimiento del sector privado debía contribuir al desarrollo económico nacional, en los términos que la misma Constitución mexicana establecía, por lo tanto el transporte ferroviario tendría que contribuir al desarrollo económico nacional.

CUADRO No. 4.10 Barreras a la competencia en México en transportación de carga por ferrocarril

BARRERAS A LA COMPETENCIA EN MEXICO			
RESPONSABILIDAD	PROBLEMÁTICA	BARRERAS MERCADOS	ESTRATEGIA
EMPRESA PRIVADA/ REGULADOR (GOBIERNO)	Insuficientes fondos para la modernización de la infraestructura por parte del gobierno	regulación/control de tarifas, no aplica en México por el costo del combustible que es lo único que regulará la SCT (GOBIERNO)	Concesiones a empresas extranjeras respetando la inversión de acuerdo a la reglamentación de México.
	Falta de objetividad en la comercialización y privatización de los 2 ferrocarriles más importantes que cruzan la frontera del Norte de México KSC (TFM)-Ferromex	Falta de flexibilidad en tarifas de flete en el mercado doméstico	Los ferrocarriles mexicanos deben ofrecer tarifas más bajas a su mercado doméstico para permitir la competencia
Servicio de Tren	Ausencia de técnicas, estructura, herramientas y talleres, así como equipo moderno	Falta de integración con otros medios de transporte debido a los altos costos en esa transferencia	Evitar la dependencia de equipo de ferrocarril, máquinas, contenedores provenientes de países del TLCAN.
	Ausencia de personal con las habilidades para manejar este tipo de máquinas	Única solicitud requerida durante la firma del TLCAN "tripulación debe ser de nacionalidad mexicana"	Elevar el nivel de entrenamiento, el cual se debe hacer de cualquier forma en algunos de los países miembros del TLCAN
	Procesos burocráticos y resistencia al cambio cultural	Imposición de manejos de sistemas a través de computadora, para documentación y rastreo, así como las actividades relacionadas al ferrocarril	Elevar el uso de computadoras en México, internet e incluso el idioma inglés.

Fuente: Elaboración propia

Tanto el transporte ferroviario, como el sector automotriz, son dos rubros que más atraen IED, y por consiguiente son los que generarán a futuro más empleos. Quizás la infraestructura ferroviaria es la más costosa, pero dentro de los medios que utilizamos es la más segura y eficiente. Las cifras del cuadro No. 4.8 demuestran el incremento que se ha tenido en el comercio internacional.

El sistema de transporte por ferrocarril ofrece una reducción en costos de transporte para carga pesada como lo es el sector automotriz, al hacer un comparativo de pesaje de acuerdo al movimiento de carga terrestre por carretera en Norteamérica sólo se permite 20 TM (Toneladas métricas= 20,000 kgs) por carretera (dependiendo de la carga permitida por cada uno de los departamentos de transporte de cada estado, mientras que en México se pueden mover alrededor de 28 TM por el mismo medio, y por vías de ferrocarril se pueden transportar

alrededor de 190,000 libras equivalente a 86 TM de carga, por lo cual resulta bastante accesible para el sector automotriz.

Se hace énfasis en que el beneficio o éxito del ferrocarril para el sector automotriz es precisamente el bajo costo en gran volumen y distancia largas, el cuadro No. 4.11 muestra las tarifas que actualmente aplica KCSM para las rutas mencionadas en el mismo.¹⁶⁰

CUADRO No. 4.11

Origen	Destino	Tarifa usd
Nuevo Laredo	Monterrey	\$ 1,213.17
Nuevo Laredo	Toluca/Tultenango	\$ 3,882.14
Nuevo Laredo	Jalisco	\$ 3,868.00
Nuevo Laredo	Tlalnepantla	\$ 2,511.27
Nuevo Laredo	San Luis Potosi	\$ 2,478.33

Fuente: Elaboración propia con soporte de facturas

Los precios en tarifas que se exhiben en el cuadro anterior son los destinos que cuentan con una infraestructura moderna y eficiente por parte de KCSM y son también los destinos que conforman la ruta natural desde Nuevo Laredo hasta los destinos finales que se muestran, y cuya finalidad es proporcionar el servicio de transporte a los parques industriales que en su mayoría se concentra el sector automotriz. Recordemos que Chrysler estaba ubicado en México Distrito Federal, y fue necesario que se relocalizara debido a lo conflictivo del lugar dónde se encontraba en relación al transporte, sea recepción o carga de producto.

Ahora en promedio se puede considerar que la importación por ferrocarril es una verdadera realidad de la opción del just in time para el sector automotriz, pues una vez que se hace la clasificación en KCS para los carros que cruzarán hacia México, se forman trenes unitarios con 80 o más unidades, los cuales no se detienen, uno de los ejemplos más efectivos son los trenes que salen de Chrysler en América del Norte todos los días documentados a su planta en Toluca, el

¹⁶⁰ Véase anexo 9 inciso "a" al "f" varias facturas que muestran los costos en dólares de los precios que a la fecha de hoy ofrece KSCM por fletes desde Nuevo Laredo una vez que la unidad ya se encuentra en territorio Mexicano a los destinos más comunes).

promedio puede ser entre tres días (si no existe algún imponderable que en cuestión de transporte se puede suscitar como son los accidentes) los cuales son mínimos en el sector ferroviario, pues en cuestión de carga el número de accidentes en relación a los otros medios de transporte es casi nulo.

El tránsito normal que ofrece el ferrocarril a otros sectores que no son el automotriz es:

Nuevo Laredo a Monterrey, va desde 1 día a 2 días.

Nuevo Laredo a San Luis Potosí por lo regular son 2 días a partir que deja Nuevo Laredo

Nuevo Laredo a Toluca son 4 o 5 días

Nuevo Laredo a Jalisco son 4 o 5 días

Nuevo Laredo México son 3 días.

Obviamente estos días son a partir de que los incorporan a un tren unitario. El transporte en el mercado doméstico es un verdadero caos, porque el levantamiento de una unidad a veces excede los quince días del punto de origen donde se documenta el retiro de la unidad, y si se consideran dos días de entrega adicional a los quince que en algunas ocasiones toman para que los retiren, se considerarían diecisiete días para un tránsito local.

Ahora bien el comparativo que se realizó en este caso es que los grandes volúmenes por restricciones en carretera tienen muchas variables, una de ellas es que la mayor parte de compañías que proporcionan el servicio carretero en México, no tienen óptimas condiciones en sus equipos (éste sigue siendo un problema en la negociación del transporte pues aunque ya se permitió la entrada de equipo a territorio mexicano existen restricciones), y también se considera que en México no existen empresas reconocidas que puedan ofrecer tarifas competitivas. En el primer capítulo se realizó un comparativo de elaboración

propia cuadro No1.11 donde se muestran las ventajas de cada transporte y las desventajas del mismo.

En este punto la comparación la haremos con las tarifas que ofrece una compañía de Transporte a los mismos destinos desde Nuevo Laredo.

La tarifa que ofrece una compañía trasnacional es de \$1000 usd¹⁶¹ desde Nuevo Laredo a Toluca por transportar 20 TM de material, cada contenedor de ferrocarril está habilitado para un peso de 190,000 a 200,000 libras (es preciso explicar que no todas las vías están habilitadas para soportar el peso de estas cantidades, pero las rutas mencionadas están habilitadas y reglamentadas por la SCT), así que bajo este esquema mover 90 TM por carretera significa transitar con 5 camiones (se recuerda que el peso autorizado en Laredo para cruzar frontera en Nuevo Laredo por carretera es de 20 TM).

Si el costo de ferrocarril desde Nuevo Laredo a Toluca es de aproximadamente \$3,979 usd, el costo de mover aproximadamente 5 camiones por carretera equivale a \$5,000 usd, un diferencial de \$1,118.00 usd, pero si aclaramos que esta tarifa es la que ofrece una compañía americana con tarifas directas de la compañía subcontratada en México y que después por el cargo administrativo mostrarán desde 1.5 a 3 por ciento de incremento por éste servicio.

Bajo este esquema las tarifas oscilan entre \$200 a \$300 usd arriba de la que se muestra en el mercado actual.¹⁶²

Como información adicional y sólo para apoyar este punto transitar un camión de 48' a Ohio desde Monterrey tendría un costo aproximado de \$ 3,000 a \$3,200 usd considerándolo como un servicio de DTD, así que comparando, si el flete de

¹⁶¹ Véase anexo 10 factura de Transportes Egoba con tarifa otorgada por CH Robinson desde Nuevo Laredo a Toluca

¹⁶² Para hacer uso de esta información se puede contactar a las siguiente empresa:

T-Dealers, Av. Paseo de las Américas No. 1913, local 5, Contry Sol. Guadalupe, NL.CP. 64290. Tel 01 800 500 43 67

Monterrey a Nuevo Laredo es de \$1,200 usd por ferrocarril, la competencia o el éxito de éste último estriba precisamente en el volumen en cuestión de exportación e importación pues salen carros armados con un volumen bastante alto, el cual sería más complicado mover por carretera que por ferrocarril.

La cobertura del Canadian, de KCSM Estados Unidos de Norteamérica y México se muestra en el cuadro No. 1.1 y 1.2. Las rutas se han establecido por acuerdo y para facilitar la operación de las plantas ensambladoras. Como se puede observar en estos mapas las dos líneas se conjuntan ampliamente para darle cobertura al corredor de intercambio comercial.

Al conformar el marco legal dentro del TLCAN, el benefició derivó en la homologación de sistemas de documentación y proceso aduanal, que se resume en un ahorro de tiempo y dinero por el servicio a bajo costo que proporciona el transporte.

4.4 Descripción del proceso del intercambio comercial de mercancías utilizando ferrocarril a través de las fronteras de Canadá, Estados Unidos y México

De Estados Unidos de Norteamérica y Canadá comienza con la decisión del embarcador en el país mencionado con el propósito de hacer algún envío con destino a México, esto puede ser una decisión comercial propia, o como respuesta a una solicitud de algún cliente. En el caso de las maquiladoras, la decisión puede formar parte de un programa establecido de producción Pitex, Maquila, Regla Octava, Altex.¹⁶³

¹⁶³ PITEX (Programa de Importación y Exportación Temporal), Maquila (transformación de insumos y materias primas en producto terminado para retorno al extranjero), Regla Octava (Programa mediante el cual todos los insumos para la elaboración de un producto terminado para exportación, no paga arancel y se hace uso de los beneficios del TLCAN), Altex (Empresas altamente exportadoras), Ley de Comercio Exterior.

El primer contacto directo es el proveedor con el ferrocarril (este punto es el más importante pues a partir del 2005 los ferrocarriles norteamericanos incluyendo el canadiense establecieron un sistema de intercambio con el fin de incrementar la seguridad tanto en sus importaciones como exportaciones), en el que directamente el proveedor ingresa en el sistema los siguientes datos:

- a) Primer consignatario o cliente final¹⁶⁴
- b) Freight Forwarder (agente aduanal de exportación) cuando cruza de Canadá a Estados Unidos debe hacer mención de los dos agentes aduanales que se involucraran en la liberación del material en las aduanas.¹⁶⁵
- c) Agente aduanal de importación, en ambos casos se proporciona dirección, teléfono, código postal y lo más importante la patente con la que se encuentran autorizados en los sistemas de aduanas.
- d) Rutas predeterminadas, ferrocarriles que tomaran la mercancía desde el primer contacto hasta el destino final.¹⁶⁶
- e) Aplicación de la Regla 11 (significa que parte proporcional es pagada por el cliente y por el proveedor)

En este punto lo importante es que la documentación de exportación y de importación se hará en el momento en que se emita el Bill of Lading¹⁶⁷, en este momento se estará hablando de un cruce virtual, pues el cruce terrestre se hará dependiendo del tiempo de los ferrocarriles. El sector automotriz es el más beneficiado pues los tiempos en que transcurre su traslado de un lugar a otro es mínimo, mientras que el tiempo real de mercancías correspondiente a otro sector se incrementa considerablemente, por ejemplo el químico desde Canadá hasta Laredo su tránsito oscila entre los 15 días naturales, tiempo de tránsito normal considerado del tránsito por ferrocarril con la intervención de tres compañías de

¹⁶⁴ Véase anexo 11, la proforma para documentar carros de ferrocarril

¹⁶⁵ La figura del freight forwarder o agente aduanal de exportación así como el de importación consiste sólo en la firma de pedimentos y revisión del embarque si éste ha tenido como resultado rojo operativo.

¹⁶⁶ Este sistema tan esquematizado y definido tiene un alto porcentaje de seguridad, ya que la mercancía sólo recibirá revisión aduanal en caso de que el sistema SAAl así lo indique, sin embargo el número de carros que puede solicitar revisión en segundo reconocimiento aduanero su incidencia puede considerarse como una de las más bajas en el proceso de importación.

¹⁶⁷ Bill of Lading= Conocimiento de embarque

ferrocarril que son: Canadian national (CN) que entrega la mercancía a Union Pacific (UP), y éste a su vez entrega en San Antonio a KCS la mercancía dependiendo de la ruta para que haga su interconexión con KCSM.

La carga no va a ser presentada y entregada en el patio del agente aduanal de importación. Debido a que el mismo sistema de ferrocarril no permite ese tipo de revisiones, el número de carros por máquina puede variar desde 80 carros a 120 carros según KCS¹⁶⁸, por esta razón no se puede detener un carro de ferrocarril para inspección, como se mencionó el volumen de carros en una estación para ser clasificados oscila entre 6000 unidades¹⁶⁹ y el sistema de ferrocarriles debe ser exacto en tiempo.

En el momento del cruce, el agente aduanal de exportación de Canadá o de Estados Unidos prepara los documentos de entrada y los transmite electrónicamente hacia el Servicio de Aduanas de los Estados Unidos, Canadá y para hacerlo, utiliza la Interfase Automatizada de Agencias Aduanales (ABI, por sus siglas en inglés).

En la agencia aduanal mexicana, los procedimientos de tramitación se ejecutan mediante el uso de un sistema electrónico de datos, llamado Sistema de Automatización Aduanera integral (SAAI). Este sistema es de gran utilidad y tiene el propósito de mejorar la eficiencia de los agentes de aduanas mexicanos a través de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP) con el fin de controlar y verificar los datos del comercio Internacional y proporcionar la información sobre estas operaciones.

Los elementos operativos del proceso de exportación son gestionados por el agente aduanal y son los siguientes:

¹⁶⁸ Información proporcionada por KSC/TFM, mail enviado en septiembre del 2005, Departamento de atención a clientes

¹⁶⁹ Es la cantidad aproximada que se tienen en la estación de Monterrey del KCSM.

a) Validación. Se presenta una solicitud por medio del SAAI y se transmite a aduanas para su validación, lo cual ocurre cuando se verifica que la información contenida en la solicitud es igual al embarque (El sistema de ferrocarriles está en línea directa con la aduana, y es hasta el momento en que el agente aduanal recibe la notificación¹⁷⁰ cuando éste comenzará a hacer las gestiones de exportación e importación según corresponda.

b) Proceso de pagos bancarios. Se transmite la solicitud al módulo bancario en donde se realizan los pagos correspondientes, previamente calculados por el agente aduanal, esto corresponde al pago del 15 por ciento de IVA (Impuesto al valor agregado) sobre el monto de factura, y el pago de la elaboración del pedimento por 161 pesos mexicanos, actualmente en el sector Automotriz el pago de arancel en su mayoría se ha desgravado y está en tasa "0"

c) Módulo de selección aleatoria, activado y compatible con el sistema de rastreo del ferrocarril, es el sistema de aduanas y no el agente aduanal, quien determina liberar o revisar el carro de ferrocarril. En el caso del sector automotriz, este no sufrirá esa revisión hasta el destino final. Cada carro es identificado por 4 letras y 6 números, las primeras letras corresponden a las iniciales con que se puede identificar al fabricante y los números consecutivos en su registro de carros. El sistema de selección aleatoria genera una luz verde, e indica que el carro del ferrocarril seguirá su curso sin requerir de una revisión por parte de la aduana, en caso de que se genere una luz roja, el vehículo debe ser revisado.

d) Re-inspección del vehículo (inspección secundaria). La inspección secundaria es muy similar a la primaria, la diferencia estriba en que son realizadas por inspectores privados bajo contrato. La inspección secundaria tiene la intención de verificar y controlar la calidad de la inspección primaria.

¹⁷⁰ Véase anexo 12 de una notificación de Ferrocarril

Para esto los carros que deben ser revisados en segundo reconocimiento, son desenganchados de la máquina de ferrocarril y se dejan en una estación custodiada por la aduana en donde los agentes aduanales deberán presentarse para atender los requerimientos de las autoridades aduanales. En Nuevo Laredo existe un patio llamado “Estación Sánchez”, donde los carros que deben ser revisados permanecerán hasta que las autoridades aduanales los liberen o finalicen el procedimiento aduanal de importación.

Las inspecciones secundarias se realizan generalmente por una o más de las siguientes causas:

- a) Por decisión del agente de aduanas (reputación del agente aduanal).
- b) Interés manifiesto de la patrulla canina (K-9).
- c) Tipo de mercancía (algunas requieren inspección obligatoria. En cuanto al ferrocarril no es común ya que los productos y sectores están debidamente identificados así como el uso del contenedor).
- d) Consulta a la computadora que indique sospecha.
- e) Selección aleatoria por la computadora.¹⁷¹

Es interesante mencionar que la confiabilidad que existe en este medio de transporte radica precisamente en que el embarque en el caso de sector automotriz sale de un punto específico y llega un punto específico, en este tipo de transporte y de sector de movimiento de producto no hay nadie más que pueda interferir. Además el ferrocarril en este caso KCS y KCSM ha implementado un servicio de seguridad especial para el sector automotriz, pues en su mayoría es un requisito que se plantea en el contrato de servicio que firman entre el ferrocarril y la compañía automotriz.

¹⁷¹ Esta descripción se realizó con el apoyo de Freight Forwarder Laredo Becnel, Inc, 4606, Modern Lane, Laredo, Tx. 78041, tel. (956)7259251 fax. 01 956 725 930 90 y la agencia Despachos Hugo S.C. con dirección González Ortega No. 1019, Col. Madero, Tel. 01 867 714 85 611, Nuevo Laredo Tamps.

CONCLUSIONES

Sin duda el transporte ferroviario dentro de esta investigación se establece como uno de los mecanismos integradores que surgen a partir de la firma del TLCAN para los tres países miembros.

Las teorías que se abordaron tales como la integración, funcionalismo, y neofuncionalismo, nos permiten por un lado confirmar que la zona de libre comercio entre México, Estados Unidos de Norteamérica y Canadá se legalizaron en el marco del TLCAN; y lo hicieron en función de un modelo ya probado y pareciera ser que con éxito tal como es la Unión Europea, sin embargo tal como se ha discutido en algunas de las teorías del proceso de integración, éstas no pueden ser aplicadas como un traje a la medida en todas las regiones, pues éstas por sí mismas presentan asimetrías internas que afectan que el proceso se estandarice.

En la presente investigación tal como lo mencionó Leon Lindberg el proceso se inicia en un sector para después conformar el resto de la integración en otros sectores económicos, en el caso de ésta investigación el transporte ferroviario se define como un mecanismo integrador que se incorpora para cumplir uno de los objetivos más importantes del TLCAN como lo es la eliminación de las barreras al comercio e incentivar con ellos el intercambio comercial de una zona establecida en un acuerdo.

Uno de los grandes aciertos al iniciar el proceso de integración en Europa fue precisamente la unificación del transporte ya que Europa a diferencia de México se centraba en una problemática diferente pues cada país había construido sus vías férreas de acuerdo a las necesidades y regulaciones de cada país. A diferencia de ello México contaba con una ventaja, pues en éste caso la construcción de vías férreas fue realizado por compañías estadounidenses bajo los parámetros y regulaciones que en ese momento se contaban ya en Estados Unidos de Norteamérica, mientras que Canadá por su parte sólo era una extensión de la estadounidense.

El transporte ferroviario es un mecanismo integrador resultado de la actividad comercial en una zona de libre comercio y cuyo objetivo fue expandir la misma actividad comercial.

El transporte en su conjunto sea el medio por el cual se transite tiene el mismo efecto el de comunicar, transportar, y es precisamente esa importancia que en ésta investigación conlleva, ya que el ferrocarril cubre grandes distancias con mayor volumen, ofreciendo tarifas competitivas para el mercado internacional. Pero corroborando nuestra hipótesis las tarifas competitivas no aplican para nuestro mercado interno y es que las cifras de comercio internacional en toneladas previas a la firma del TLCAN eran superiores al comercio internacional de ese momento, sin embargo a partir de la firma del TLCAN el comercio internacional superaba por demás las cifras del mercado interno.

Sin duda éste mecanismo integrador surge y se fortalece con el TLCAN. Dentro de esta investigación se abordaron dos variables: el ferrocarril como transporte y el sector automotriz, ambos sectores de suma relevancia para la actividad económica de cualquier país, en ambos casos son sectores que atraen grandes sumas de IED y por otro lado el automotriz es generador de empleos.

Al negociar el TLCAN el primer paso dado por México fue una nueva Ley de Ferrocarriles donde las modificaciones al artículo 27 y 28 de la Constitución Mexicana establece y delimita las responsabilidades que tanto el Estado y el sector privado deben asumir en relación al transporte ferroviario. Sin duda el papel fundamental que desempeñaron empresas tales como Grupo marítimo TMM, Texas Mexican Railway, y la Secretaría de Hacienda y Crédito Público en la posesión de acciones fueron la base para la conformación de lo que se conoce como el NAFTARAIL o ferrocarril del TLCAN.

El mismo proceso de negociación y venta de las acciones por parte del Estado suscitó que al vender Grupo marítimo TMM a Kansas City Southern, se solicitará la devolución del pago de IVA de la concesión que en su momento había sido pagada por Grupo marítimo TMM, a lo cual SHCP accedió años más tarde.

Kansas City Southern, Texas Mexican Railway, Transportación Ferroviaria Mexicana, todas ellas con participación de inversión extranjera fueron promotoras de la ruta del NAFTA RAIL que es la más importante de América del Norte, pues desemboca en la aduana de Laredo y Nuevo Laredo que es donde se opera el mayor número de operaciones de importación y exportación para México.

La efectividad del ferrocarril como mecanismo integrador en México reside en que su servicio sólo está enfocado por el momento al movimiento de mercancías lo cual le resta importancia en relación al servicio que presta en los Estados Unidos de Norteamérica y Canadá pues lo comparte con el servicio para pasajeros.

El que México se haya insertado en un Tratado como lo fue el TLCAN era como respuesta a lo inevitable y necesario, insertarse en los mercados internacionales. Era evidente que el ferrocarril como medio de transporte tenía que dejar de ser obsoleto y modernizarse, como resultado de ello el ferrocarril fue el mecanismo integrador de un sector muy importante en comercio exterior como es el sector automotriz.

Confirmando nuestra hipótesis se demuestra que como resultado de la firma del TLCAN y establecimiento de una zona de libre comercio (KCS, TEX MEX, TFM) acordaron conformar un medio de transporte que proporcione servicio a la zona de libre comercio que se determinó en los tres países como resultado de la firma del TLCAN.

El ferrocarril marca su ruta de acuerdo al establecimiento, modernización y renovación de las zonas industriales establecidas en México, en especial el sector automotriz, el transporte por ferrocarril tiene la ventaja del movimiento de mercancías del área automotriz porque ofrece un abaratamiento en costos y en eficiencia de entregas de menor costo a mayor volumen.

México ha despuntado para el intercambio de mercancías a nivel internacional por ferrocarril debido a su exitosa eficiencia para realizarlo y ha desplazado el movimiento de mercancías por carretera debido a la ineficiencia en ese sector

dentro de México por su inseguridad y su infraestructura en malas condiciones. Sin embargo el ferrocarril juega un papel preponderante cambiando el tradicional proceso aduanal, ya que ahora la revisión aduanal está delegada en un 80 por ciento a la compañía de ferrocarril, mediante un proceso sistematizado y unificado en la importación y exportación de mercancías por ferrocarril. Desde nuestro punto de vista una aduana móvil donde el mismo ferrocarril asume la responsabilidad de la autoridad aduanera en el proceso de exportación bajo las regulaciones y reglamentaciones de cada país.

La integración de América del Norte se da a razón de una ubicación geográfica inalterable con sus socios naturales e incentiva el intercambio comercial debido a su ubicación.

El lineamiento teórico del proceso de integración que se abordó en esta investigación establece que el sector de transporte ferroviario, es resultado de la implementación de la zona de libre comercio, y que ésta a su vez tiene como propósito la supresión de barreras comerciales, donde se propicia el acercamiento económico y cuyo objetivo es la construcción de un mercado único y un sistema de transporte unificado, ya que en Europa el transporte por sí mismo fue causa para promover la integración mientras que para América del Norte es un efecto resultado de la integración.

Aunque los Estados Unidos de Norteamérica, Canadá y México, acordaron trabajar para lograr la integración sector por sector es tema de nuestra investigación el transporte ferroviario que se identificará como uno de los mecanismos que promueve el intercambio comercial entre los tres países.

Se considera que hay dos procesos automáticos en el modelo neofuncionalista: el primero de ellos, la integración económica automática que incrementa el nivel de transacciones entre los actores involucrados en la región, y el segundo, una tendencia a nuevas organizaciones de sumo interés que reditúa en el ámbito político como en el económico, y se definen en uniones comerciales desde este punto de vista, en México la integración sería una promesa para servir a los

intereses internos y locales pero en base a los requerimientos de las corporaciones transnacionales que se encuentran localizadas principalmente en México y que tienen sus centros corporativos en América del Norte.

El proceso de integración económica de México con Estados Unidos de Norteamérica no comienza en 1994, pues se remonta al siglo antepasado, pero se formaliza precisamente en ese año mediante la firma del TLCAN, con ello se demuestra que el proceso de integración se da por un interés económico, pero dentro de este proceso la problemática de la teoría neofuncionalista es identificar los mecanismos que puedan llevar al cabo el proceso de integración. En esta investigación y dando respuesta a éste cuestionamiento teórico es el sector de transporte de ferrocarril uno de los mecanismos que mueve, facilita y complementa la zona de libre comercio, pues de ello dependerá la competitividad de la misma.

Este mecanismo integrador tiene un papel central en relación a este sector de transporte; por un lado, la creación y necesidad de flujo de inversiones de capitales estadounidenses en los ferrocarriles y, por el otro el abaratamiento de costos del transporte de mercancías, ya sea en su forma de importación o exportación. Pero dicha reducción de costos no beneficia al mercado doméstico como queda demostrado con las tarifas que proporcionan localmente y las que se proporcionan desde el punto de origen de Estados Unidos de Norteamérica o de Canadá, por lo cual se establece que el ferrocarril del TLCAN es sólo un ferrocarril de importación y exportación que únicamente beneficia al sector automotriz.

Las estrategias de integración en sistema de transporte de redes multimodales e interoperables se diseñan y desarrollan a futuro, así que la ruta que cubre TFM-KCS es en relación al establecimiento de los corredores industriales dando énfasis al sector automotriz, y el sector agrícola.

El ferrocarril en el sistema multimodal es imprescindible para el futuro comercial de los países que conforman el TLCAN, de acuerdo a Robert Pastor se mencionó que sí la década pasada fue la década de los acuerdos comerciales, esta sería la

década de los acuerdos de transporte y es que sin duda el ferrocarril se ha conformado en totalidad para hacer realidad el libre tránsito de mercancías en la zona de libre comercio, sin embargo queda pendiente el transporte terrestre por camión el cual no puede concretarse debido a la participación que tienen los sindicatos en la toma de decisiones.

Corporaciones transnacionales, como la que se abordaron en éste trabajo son las que obtienen los mayores beneficios, pues cuentan con reglas de documentación que han sido homologadas para su aplicación en México por lo cual operativamente no hay diferencia alguna.

El establecimiento de vías férreas fue de suma importancia para cada uno de los países bajo circunstancias históricas diferentes, sin embargo todos tuvieron el mismo objetivo comunicar internamente y con la firma del tratado hacer más fácil el movimiento de mercancías en zona de libre comercio de los tres países.

Las dos variables abordadas tales como el ferrocarril y el sector automotriz, son dos sectores que ya habían tenido vínculos comerciales antes de la firma del TLCAN. Sin embargo la localización geográfica plantea que somos socios comerciales inalterables para América del Norte y en sus principios la construcción de ferrocarriles durante el porfiriato se hizo precisamente para iniciar el comercio o intercambio (o mejor dicho exportación) de recursos naturales.

La privatización de industrias estratégicas como los ferrocarriles conllevó en el caso mexicano a conformar dos monopolios ferroviarios tales como Kansas City Southern México y Ferromex, mientras que en América del Norte hay varias empresas que ofrecen éste servicio, tales como Burlington Northern Santa Fe (BNSF), Union Pacific (UP), Norfolk Southern (NS), Kansas City Southern (KCS) y algunos otros que son los denominados ferrocarriles regionales que cubren pequeños tramos de ruta, por mencionar el PTRRA (Port Terminal Rail Association), mientras que en Canadá sólo podemos mencionar dos compañías CN (Canadian National) y Via Rail esta última enfocada al transporte de pasajeros.

En Canadá, como mencionamos, la formación del ferrocarril Canadian National se realizó porque era necesario y el gobierno canadiense consideraba que su responsabilidad era unir a la región incentivar el desarrollo económico, y promover la migración de extranjeros así como de los propios ciudadanos hacia el este de la región, razón por la cual fue necesario el subsidio por parte del gobierno para la construcción del ferrocarril.

El Nafta rail o ferrocarril del TLCAN tiene a su servicio la línea troncal noreste cuyo dueño es Kansas City Southern en Estados Unidos de Norteamérica, y por obvias razones era imprescindible e indispensable que absorbiera las acciones de TFM (Transportación Ferroviaria Mexicana) y la parte que tenía a cargo la SHCP (Secretaría de Hacienda y Crédito Público) para quedar como único propietario. Como se pudo observar la concesión o participación del Estado va a ser en relación al desempeño de las rutas que cubre, pero el Estado queda ajeno a todo lo que involucra la operación.

La participación del Estado históricamente ha estado presente en cualquier punto donde los ferrocarriles tengan actividad económica y es claro que la inversión que necesitan en algunos casos ha sido proporcionada por el mismo Estado pero en otros casos ha sido por parte del sector privado. La misma historia muestra que depende de las circunstancias económicas en el país donde el ferrocarril se establece quien determinará si es el Estado o el sector público quien intervendrá en su desempeño.

La concesión es simplemente para permitir la inversión privada, modernizar, actualizar y mejorar la infraestructura existente, sin embargo toda empresa privada lo que busca es una rentabilidad, es aquí donde las empresas ferroviarias a partir de la firma del TLCAN tuvieron un crecimiento o detonaron el incremento en el movimiento de mercancías.

El transporte y en especial el ferrocarril es punto clave en el desarrollo económico regional y la viabilidad comercial que éste proporciona para alcanzar los objetivos comerciales, así mismo también muestra la fortaleza y potencial económico que

cada una de las regiones tiene, por lo cual la privatización dado el contexto actual en la región es imprescindible para el desarrollo y actividad del ferrocarril en cada uno de los países que conforman el TLCAN.

La competitividad del ferrocarril tiene como interés del sector privado la participación activa en los procesos de incremento de la competitividad general del sector del transporte y de su organización donde se propicia la autonomía operativa en un marco institucional, sin excesos regulatorios manteniendo la definición de políticas y control a nivel sectorial.

En el aspecto operativo se origina la supresión de barreras y eficacia en los sistemas aduanales, debido a que es la misma empresa en éste caso Kansas City Southern en Estados Unidos de Norteamérica, quien hace una extensión de su sistema operativo hacia sus socios comerciales. Pero dicha homologación es resultado de la operación existente, en donde no intervendrá un tercero en el embarque, la responsabilidad será entre el embarcador y el ferrocarril. Para los contenedores de ferrocarril de exportación las autoridades aduanales, de acuerdo a ésta investigación conceden total responsabilidad a los ferrocarriles.

La seguridad estriba en que serán las mismas empresas de alto renombre tal como Chrysler quienes sellen y llenen los contenedores ferroviarios y serán los mismos quienes emitan los documentos necesarios, así como la información requerida por el ferrocarril. El ferrocarril en éste rol resulta ser una aduana movable, ya que cuentan con un catálogo donde aparece nombre y detalle de las vías de ferrocarril, donde no existe datos ficticios, pues tanto embarcador y receptor deberán estar legalmente establecidos para que ellos los reconozcan. Lo importante es observar como la aduana o supresión de barreras de un organismo estatal deslinda su responsabilidad en una empresa privada.

En nuestra investigación lo importante del sector automotriz es que es una fuente generadora de empleos directa e indirectamente y contribuye de manera significativa en el producto interno bruto de algunos países. México en su estrategia geográfica es el común socio de Estados Unidos de Norteamérica, y

uno de los requerimientos de Chrysler como de muchas otras corporaciones transnacionales, es contar con una infraestructura eficiente y competitiva, así como una mano de obra barata. En dicha investigación se muestra que el principal objetivo de exportación de los productos de Chrysler es el mercado de Estados Unidos de Norteamérica pues exporta el 90 por ciento de su producción, mientras que México es el mayor captador de IED para éste rubro.

Así que serán las mismas corporaciones transnacionales, las que determinaran el crecimiento, o el desarrollo de las rutas que deba cubrir el ferrocarril. Chrysler en la actualidad se encuentra ubicado en Toluca donde el acceso por ferrocarril es una ruta natural para KCSM (Kansas City Southern Mexico). Mientras que al Estado sólo le queda la supervisión de las concesiones que otorga, el punto fundamental es que la responsabilidad de un organismo verificador como es la aduana está a expensas del sistema ferroviario.

Sin duda el mecanismo integrador como lo es el sistema de transporte de ferrocarril cumple los requerimientos de las corporaciones transnacionales en incrementar el movimiento de mercancías, en gran volumen a un bajo costo.

El escenario futuro del ferrocarril estará determinado por el costo de sus tarifas comparado con otros medios de transporte, y aunque su efectividad para el desplazamiento de mercancías en la zona de libre comercio del TLCAN ha sido innegable, será las tarifas quienes sigan determinando la participación de este medio de transporte.

ANEXOS

No. 1

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, (última reforma DOF 20-06-2005

Artículo 25: Corresponde al Estado la rectoría del desarrollo nacional para garantizar que éste sea integral y sustentable, que fortalezca la Soberanía de la Nación y su régimen democrático y que, mediante el fomento del crecimiento económico y el empleo y una más justa distribución del ingreso y la riqueza, permita el pleno ejercicio de la libertad y la dignidad de los individuos, grupos y clases sociales, cuya seguridad protege esta Constitución.

El Estado planeará, conducirá, coordinará y orientará la actividad económica nacional, y llevará al cabo la regulación y fomento de las actividades que demande el interés general en el marco de libertades que otorga esta Constitución.

Al desarrollo económico nacional concurrirán, con responsabilidad social, el sector público, el sector social y el sector privado, sin menoscabo de otras formas de actividad económica que contribuyan al desarrollo de la Nación.

El sector público tendrá a su cargo, de manera exclusiva, las áreas estratégicas que se señalan en el Artículo 28, párrafo cuarto de la Constitución, manteniendo siempre el Gobierno Federal la propiedad y el control sobre los organismos que en su caso se establezcan.

Asimismo podrá participar por sí o con los sectores social y privado, de acuerdo con la ley, para impulsar y organizar las áreas prioritarias del desarrollo.

Bajo criterios de equidad social y productividad se apoyará e impulsará a las empresas de los sectores social y privado de la economía, sujetándolos a las modalidades que dicte el interés público y al uso, en beneficio general, de los recursos productivos, cuidando su conservación y el medio ambiente.

La ley establecerá los mecanismos que faciliten la organización y la expansión de la actividad económica del sector social: de los ejidos, organizaciones de trabajadores, cooperativas, comunidades, empresas que pertenezcan mayoritaria o exclusivamente a los trabajadores y, en general, de todas las formas de organización social para la producción, distribución y consumo de bienes y servicios socialmente necesarios.

La ley alentará y protegerá la actividad económica que realicen los particulares y proveerá las condiciones para que el desenvolvimiento del sector privado contribuya al desarrollo económico nacional, en los términos que establece esta Constitución.

Artículo 28. En los Estados Unidos Mexicanos quedan prohibidos los monopolios, las prácticas monopólicas, los estancos y las exenciones de impuestos en los términos y condiciones que fijan las leyes. El mismo tratamiento se dará a las prohibiciones a título de protección a la industria.

En consecuencia, la ley castigará severamente, y las autoridades perseguirán con eficacia, toda concentración o acaparamiento en una o pocas manos de artículos de consumo necesario y que tengan por objeto obtener el alza de los precios; todo acuerdo, procedimiento o combinación de los productores, industriales, comerciantes o empresarios de servicios, que de cualquier manera hagan, para evitar la libre concurrencia o la competencia entre sí y obligar a los consumidores a pagar precios exagerados y, en general, todo lo que constituya una ventaja exclusiva indebida a favor de una o varias personas determinadas y con perjuicio del público en general o de alguna clase social.

Las leyes fijarán bases para que se señalen precios máximos a los artículos, materias o productos que se consideren necesarios para la economía nacional o el consumo popular, así como para imponer modalidades a la organización de la distribución de esos artículos, materias o productos, a fin de evitar que intermediaciones innecesarias o excesivas provoquen insuficiencia en el abasto, así como el alza de precios. La ley protegerá a los consumidores y propiciará su organización para el mejor cuidado de sus intereses.

No constituirán monopolios las funciones que el Estado ejerza de manera exclusiva en las siguientes áreas estratégicas: correos, telégrafos y radiotelegrafía; petróleo y los demás hidrocarburos; petroquímica básica; minerales radiactivos y generación de energía nuclear; electricidad y las actividades que expresamente señalen las leyes que expida el Congreso de la Unión. La comunicación vía satélite y los ferrocarriles son áreas prioritarias para el desarrollo nacional en los términos del artículo 25 de esta Constitución; el Estado al ejercer en ellas su rectoría, protegerá la seguridad y la soberanía de la Nación,

y al otorgar concesiones o permisos mantendrá o establecerá el dominio de las respectivas vías de comunicación de acuerdo con las leyes de la materia.

El Estado contará con los organismos y empresas que requiera para el eficaz manejo de las áreas estratégicas a su cargo y en las actividades de carácter prioritario donde, de acuerdo con las leyes, participe por sí o con los sectores social y privado.

El Estado tendrá un banco central que será autónomo en el ejercicio de sus funciones y en su administración. Su objetivo prioritario será procurar la estabilidad del poder adquisitivo de la moneda nacional, fortaleciendo con ello la rectoría del desarrollo nacional que corresponde al Estado. Ninguna autoridad podrá ordenar al Banco conceder financiamiento.

No constituyen monopolios las funciones que el Estado ejerza de manera exclusiva, a través del banco central en las áreas estratégicas de acuñación de moneda y emisión de billetes. El banco central, en los términos que establezcan las leyes y con la intervención que corresponda a las autoridades competentes, regulará los cambios, así como la intermediación y los servicios financieros, contando con las atribuciones de autoridad necesarias para llevar a cabo dicha regulación y proveer a su observancia. La conducción del banco estará a cargo de personas cuya designación será hecha por el Presidente de la República con la aprobación de la Cámara de Senadores o de la Comisión Permanente, en su caso; desempeñarán su encargo por periodos cuya duración y escalonamiento provean al ejercicio autónomo de sus funciones; sólo podrán ser removidas por causa grave y no podrán tener ningún otro empleo, cargo o comisión, con excepción de aquéllos en que actúen en representación del banco y de los no

remunerados en asociaciones docentes, científicas, culturales o de beneficencia. Las personas encargadas de la conducción del banco central, podrán ser sujetos de juicio político conforme a lo dispuesto por el artículo 110 de esta Constitución.

No constituyen monopolios las asociaciones de trabajadores formadas para proteger sus propios intereses y las asociaciones o sociedades cooperativas de productores para que, en defensa de sus intereses o del interés general, vendan directamente en los mercados extranjeros los productos nacionales o industriales que sean la principal fuente de riqueza de la región en que se produzcan o que no sean artículos de primera necesidad, siempre que dichas asociaciones estén bajo vigilancia o amparo del Gobierno Federal o de los Estados, y previa autorización que al efecto se obtenga de las legislaturas respectivas en cada caso. Las mismas Legislaturas, por sí o a propuesta del Ejecutivo podrán derogar, cuando así lo exijan las necesidades públicas, las autorizaciones concedidas para la formación de las asociaciones de que se trata.

Tampoco constituyen monopolios los privilegios que por determinado tiempo se concedan a los autores y artistas para la producción de sus obras y los que para el uso exclusivo de sus inventos, se otorguen a los inventores y perfeccionadores de alguna mejora.

El Estado, sujetándose a las leyes, podrá en casos de interés general, concesionar la prestación de servicios públicos o la explotación, uso y aprovechamiento de bienes de dominio de la Federación, salvo las excepciones que las mismas prevengan. Las leyes fijarán las modalidades y condiciones que aseguren la eficacia de la prestación de los servicios y la utilización social de los bienes, y evitarán fenómenos de concentración que contraríen el interés público.

La sujeción a regímenes de servicio público se apegará a lo dispuesto por la Constitución y sólo podrá llevarse a cabo mediante ley.

Se podrán otorgar subsidios a actividades prioritarias, cuando sean generales, de carácter temporal y no afecten sustancialmente las finanzas de la Nación. El Estado vigilará su aplicación y evaluará los resultados de ésta.

No. 2

LEY REGLAMENTARIA DEL SERVICIO FERROVIARIO

TEXTO VIGENTE

Nueva Ley publicada en el Diario Oficial de la Federación el 12 de mayo de 1995

**Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.-
Presidencia de la República.**

ERNESTO ZEDILLO PONCE DE LEON, Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, a sus habitantes sabed:

Que el H. Congreso de la Unión, se ha servido dirigirme el siguiente

DECRETO

"EL CONGRESO DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, DECRETA:

LEY REGLAMENTARIA DEL SERVICIO FERROVIARIO

Capítulo I Disposiciones generales

Artículo 1. La presente Ley es de orden público y de observancia en todo el territorio nacional, y tiene por objeto regular la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento de las vías férreas cuando sean vías generales de comunicación, así como el servicio público de transporte ferroviario que en ellas opera y los servicios auxiliares.

El servicio ferroviario es una actividad económica prioritaria y corresponde al Estado ser rector de su desarrollo. Al ejercer sus funciones de rectoría, el Estado protegerá en todo momento la seguridad y la soberanía de la Nación y promoverá el desarrollo del servicio ferroviario en condiciones que garanticen la libre competencia entre los diferentes modos de transporte.

Artículo 2. Para los efectos de esta Ley, se entenderá por:

I. Derecho de vía: la franja de terreno que se requiere para la construcción, conservación, ampliación, protección y en general para el uso adecuado de una vía general de comunicación ferroviaria, cuyas dimensiones y características fije la Secretaría de Comunicaciones y Transportes;

II. Equipo ferroviario: los vehículos tractivos, de arrastre o de trabajo que circulan en las vías férreas;

III. Secretaría: la Secretaría de Comunicaciones y Transportes;

IV. Sistema ferroviario: las vías generales de comunicación ferroviaria, el servicio público de transporte ferroviario y los servicios auxiliares;

V. Servicio público de transporte ferroviario de carga: el que se presta en vías férreas destinado al porte de bienes, incluyendo el servicio de arrastre de vehículos de terceros;

VI. Servicio público de transporte ferroviario de pasajeros: el que se presta en vías férreas destinado al traslado de personas;

VII. Terminal: tratándose del servicio público de transporte ferroviario de pasajeros, las instalaciones en donde se efectúa la salida y llegada de trenes para el ascenso y descenso de pasajeros y, tratándose del servicio público de transporte ferroviario de carga, en las que se realiza la recepción, almacenamiento, clasificación, consolidación y despacho de bienes, y

VIII. Vías férreas: los caminos con guías sobre los cuales transitan trenes, inclusive los que se encuentren en los patios que, a su vez, sean indispensables para la operación.

Artículo 3. Las vías férreas son vías generales de comunicación cuando:

I. Comuniquen entre sí a dos o más entidades federativas;

II. En todo o parte del trayecto, estén dentro de la zona fronteriza de cien kilómetros o en la faja de cincuenta kilómetros a lo largo de las costas, con excepción de las líneas urbanas que no crucen la línea divisoria con otro país y que no operen fuera de los límites de las poblaciones, y

III. Entronquen o conecten con alguna otra vía férrea de las enumeradas en este artículo, siempre que presten servicio al público. Se exceptúan las líneas urbanas que no crucen la línea divisoria con otro país.

Son parte integrante de la vía general de comunicación ferroviaria el derecho de vía, los centros de control de tráfico y las señales para la operación ferroviaria.

Artículo 4. Son de jurisdicción federal las vías generales de comunicación ferroviaria, el servicio público de transporte ferroviario que en ellas opera y sus servicios auxiliares.

Corresponderá a los tribunales federales conocer de las controversias que se susciten con motivo de la aplicación de esta Ley.

En todo caso, las autoridades que conozcan de las controversias proveerán lo necesario para que no se interrumpa la prestación del servicio público de transporte ferroviario.

Artículo 5. A falta de disposición expresa en esta Ley o en los tratados internacionales aplicables, se aplicarán:

I. La Ley de Vías Generales de Comunicación;

II. La Ley General de Bienes Nacionales;

III. La Ley Federal de Procedimiento Administrativo, y

IV. Los códigos de Comercio; Civil para el Distrito Federal en materia común, y para toda la República en materia federal; y Federal de Procedimientos Civiles.

Artículo 6. Corresponde a la Secretaría, en materia de servicio ferroviario, el ejercicio de las atribuciones siguientes:

- I. Planear, formular y conducir las políticas y programas, así como regular el desarrollo del sistema ferroviario, con base al Plan Nacional de Desarrollo, y a los planes sectoriales respectivos;
- II. Otorgar las concesiones y permisos a que se refiere esta Ley, verificar su cumplimiento y resolver sobre su modificación o terminación;
- III. Determinar las características y especificaciones técnicas de las vías férreas, del servicio público de transporte ferroviario y de sus servicios auxiliares, mediante la expedición de normas oficiales mexicanas;
- IV. Verificar que las vías férreas, los servicios públicos de transporte ferroviario y sus servicios auxiliares cumplan con las disposiciones aplicables;
- V. Establecer, en su caso, bases de regulación tarifaria;
- VI. Aplicar las sanciones establecidas en esta Ley;
- VII. Integrar el registro de las concesiones y permisos que se otorguen conforme a lo dispuesto en la presente Ley;
- VIII. Interpretar esta Ley para efectos administrativos, y
- IX. Las demás que señalen ésta y otras disposiciones legales aplicables.

Capítulo II De las concesiones y permisos

Sección Primera De las concesiones

Artículo 7. Se requiere de concesión para:

- I. Construir, operar y explotar vías férreas, que sean vía general de comunicación.

Los concesionarios podrán contratar con terceros, la construcción, la conservación y el mantenimiento de las vías férreas, pero, en todo momento, el concesionario será el único responsable ante el Gobierno Federal por las obligaciones establecidas a su cargo en la respectiva concesión, y

- II. Prestar el servicio público de transporte ferroviario.

Las concesiones de que trata el presente artículo podrán comprender los permisos para prestar servicios auxiliares, caso en el cual no será necesario obtener el permiso a que se refiere el artículo 15 de la presente Ley.

Artículo 8. Las vías generales de comunicación ferroviaria se mantendrán en todo momento dentro del dominio público de la Federación. Las vías férreas que se construyan al amparo de un título de concesión, pasarán a formar parte del dominio público inmediatamente, con independencia de las condiciones y plazo de la concesión.

Artículo 9. Las concesiones a que se refiere este capítulo se otorgarán mediante licitación pública, conforme a lo siguiente:

- I. La Secretaría, por sí o a petición del interesado, expedirá convocatoria pública para que se presenten proposiciones en presencia de los participantes.

Cuando exista petición del interesado, la Secretaría, en un plazo de 180 días naturales, expedirá la convocatoria; o señalará al propio interesado las razones de la improcedencia de su petición, en un plazo no mayor de 60 días naturales;

II. La convocatoria se publicará en el **Diario Oficial de la Federación** y en un periódico de la entidad o entidades federativas en donde se encuentren o se hayan de construir las vías férreas;

III. Las bases de la licitación incluirán, como mínimo:

- a) Las características, especificaciones y límites de la concesión;
- b) En su caso, las características técnicas de la vía férrea o el proyecto técnico, así como los requisitos de calidad de la construcción y operación;
- c) En su caso, las especificaciones y características del servicio público de transporte ferroviario objeto de la concesión;
- d) El plazo de la concesión, y
- e) Los criterios para el otorgamiento de la concesión, entre los cuales se considerarán, según sea el caso, las contraprestaciones ofrecidas al Estado por el otorgamiento de la concesión; la calidad del servicio que se propone; el programa y calendario de inversiones; los volúmenes de operación; las bases para determinar los precios y las tarifas para el usuario, y las demás condiciones que se consideren convenientes.

IV. Los interesados deberán demostrar su capacidad jurídica, técnica, administrativa y financiera, debiendo señalar en forma preliminar, aquellas actividades cuya ejecución pretendan contratar con terceros y cumplir con los demás requisitos que se establezcan.

Entre tales requisitos, los interesados deberán contar con opinión de la Comisión Federal de Competencia, respecto de su participación en la licitación de que se trate.

V. La Secretaría emitirá el fallo con base en el análisis comparativo de las proposiciones recibidas, el cual será dado a conocer a todos los participantes. La evaluación de las proposiciones se hará con base en los criterios contenidos en las bases a que se refiere el inciso e) de la fracción III anterior;

VI. La Secretaría, en su caso, otorgará la concesión dentro del plazo señalado en las bases correspondientes, y el título respectivo se publicará en el **Diario Oficial de la Federación** a costa del concesionario, y

VII. No se otorgará la concesión cuando las proposiciones presentadas no aseguren las mejores condiciones de eficiencia para la prestación del servicio ferroviario; o la proposición económica no sea satisfactoria a juicio de la Secretaría; o no cumplan con los requisitos de las bases de la licitación. En estos casos, se declarará desierta la licitación y podrá expedirse una nueva convocatoria.

Artículo 10. La Secretaría podrá otorgar asignaciones a los estados, municipios y entidades paraestatales de la Administración Pública Federal, sin sujetarse al procedimiento de licitación a que se refiere esta Ley.

Artículo 11. Las concesiones se otorgarán hasta por un plazo de 50 años, y podrán ser prorrogadas, en una o varias ocasiones, hasta por un plazo que en total no exceda de 50 años, siempre que el concesionario:

- I. Hubiera cumplido con las condiciones previstas en la concesión que se pretenda prorrogar;
- II. Lo solicite antes de que inicie la última décima parte del plazo de la concesión;
- III. Acepte las nuevas condiciones que establezca la Secretaría, y
- IV. Hubiera realizado el mejoramiento de las instalaciones y la calidad de los servicios prestados durante la vigencia de la concesión, de acuerdo con las verificaciones sistemáticas practicadas conforme a los indicadores de eficiencia y seguridad que se determinen en los reglamentos respectivos y demás disposiciones aplicables.

Artículo 12. El título de concesión deberá contener, como mínimo, lo siguiente:

- I. Nombre y domicilio del concesionario;
- II. Objeto:
 - a) La vía troncal, ruta o ramal a cubrir por la concesión;
 - b) La descripción de los bienes, obras e instalaciones que, en su caso, se concesionan, así como los compromisos de conservación y mantenimiento de los mismos, y
 - c) Las características y especificaciones del servicio público de transporte ferroviario que, en su caso, se concesiona.
- III. Los servicios auxiliares que, en su caso, podrán prestarse;
- IV. Los programas de inversión, construcción, explotación, conservación y modernización de la infraestructura;
- V. Los derechos y obligaciones de los concesionarios;
- VI. Los indicadores de eficiencia y seguridad para la evaluación correspondiente;
- VII. El periodo de vigencia;
- VIII. Las características y el monto de la garantía que, en su caso, deberá otorgar el concesionario, y
- IX. En su caso, forma de pago de las contraprestaciones.

Artículo 13. Los bienes muebles concesionados en los términos de esta Ley, podrán enajenarse cuando en razón de su uso o características hayan sido sustituidos, tales como rieles, durmientes y señales.

Los concesionarios, previa autorización de la Secretaría, podrán constituir gravámenes sobre los derechos derivados de la concesión. En las escrituras públicas correspondientes se hará constar que bajo ninguna circunstancia se podrán gravar los bienes del dominio público objeto de la concesión y que al terminar la concesión, por cualquiera de las causas señaladas en el artículo 20 de esta Ley, los bienes de dominio público se reintegrarán a la Nación.

Artículo 14. Las vías férreas, el derecho de vía, los centros de control de tráfico, las señales de operación ferroviaria y los demás bienes que se hubieren concesionado, al terminar la concesión, revertirán a la Nación en buen estado operativo, sin costo alguno.

El Gobierno Federal tendrá derecho de preferencia para adquirir el equipo ferroviario y demás bienes que considere necesarios para continuar con la prestación del servicio.

Sección Segunda De los permisos

Artículo 15. Se requiere permiso para:

- I. Prestar los servicios auxiliares a que se refiere el artículo 44 de esta Ley;
- II. Construir accesos, cruzamientos e instalaciones marginales, en el derecho de vía de las vías férreas; excluyendo la construcción e instalación de espuelas, mismas que se podrán construir sin necesidad de concesión o permiso;
- III. Instalar anuncios y señales publicitarias en el derecho de vía, y
- IV. Construir y operar puentes sobre vías férreas.

En caso de que haya dos o más interesados en construir y operar una terminal, la Secretaría otorgará el permiso respectivo conforme al procedimiento a que se refiere el artículo 9 de esta Ley.

Artículo 16. Los permisos a que se refiere el artículo anterior se otorgarán previo cumplimiento de los requisitos exigidos; por los plazos y con las condiciones que establezcan los reglamentos de la presente Ley; y en atención a la naturaleza del servicio.

En todo caso, la resolución correspondiente deberá emitirse en un plazo que no exceda de 90 días naturales, contado a partir de aquél en que se hubiere presentado la solicitud debidamente integrada.

Sección Tercera Disposiciones comunes

Artículo 17. Las concesiones sólo se otorgarán a personas morales mexicanas.

La inversión extranjera podrá participar hasta el cuarenta y nueve por ciento en el capital social de las empresas concesionarias a que se refiere esta Ley.

Se requerirá resolución favorable de la Comisión Nacional de Inversiones Extranjeras para que la inversión a que se refiere el párrafo anterior participe en un porcentaje mayor. Dicha Comisión deberá considerar al resolver, que se propicie el desarrollo regional y tecnológico, y se salvaguarde la integridad soberana de la Nación.

Los concesionarios deberán dar aviso a la Secretaría de las modificaciones que realicen a sus estatutos, relativas a la disolución anticipada, cambio de objeto, fusión, transformación o escisión. Asimismo, deberán informar el cambio de participación, directa o indirecta, en el capital social de que se trate, cuando dicha participación sea igual o superior al cinco por ciento.

Los permisos sólo se otorgarán a personas físicas o morales mexicanas.

Artículo 18. La Secretaría autorizará, dentro de un plazo de 90 días naturales, contado a partir de la presentación de la solicitud, la cesión total o parcial de los derechos y obligaciones establecidos en las concesiones o permisos, siempre que el cesionario se comprometa a realizar las obligaciones que se encuentren pendientes, y asuma las condiciones que, al efecto, establezca la Secretaría.

Las partes interesadas, previamente a la presentación de la solicitud a que se refiere el párrafo anterior, deberán dar aviso a la Comisión Federal de Competencia.

Artículo 19. Los concesionarios o permisionarios en ningún caso podrán ceder, ni en forma alguna gravar, transferir o enajenar la concesión o el permiso, los derechos en ellos conferidos, así como los bienes afectos a la concesión, a ningún gobierno o Estado extranjero.

Artículo 20. Las concesiones y permisos, según sea el caso, terminan por:

- I. Vencimiento del plazo establecido en la concesión o el permiso o las prórrogas que se hubieren otorgado;
- II. Renuncia del titular;
- III. Revocación;
- IV. Rescate;
- V. Desaparición del objeto de la concesión o permiso, y
- VI. Liquidación o quiebra de la concesionaria o permisionaria.

La terminación de la concesión o el permiso no extingue las obligaciones contraídas por el titular durante su vigencia.

Artículo 21. Las concesiones y permisos se podrán revocar por cualquiera de las causas siguientes:

- I. No ejercer los derechos conferidos en las concesiones o los permisos durante un periodo mayor de 180 días naturales, contado a partir de la fecha de su otorgamiento;
- II. Interrumpir el concesionario la operación de la vía férrea o la prestación del servicio público de transporte ferroviario, total o parcialmente, sin causa justificada ante la Secretaría;
- III. Ejecutar u omitir actos que impidan o tiendan a impedir la actuación de otros concesionarios o permisionarios que tengan derecho a ello;
- IV. Incumplir con el pago de las indemnizaciones por daños que se originen en la prestación de los servicios;
- V. Aplicar tarifas superiores a las registradas o, en su caso, a las autorizadas;
- VI. Si el concesionario o permisionario cambian de nacionalidad;
- VII. Ceder, gravar o transferir las concesiones o permisos, los derechos en ellos conferidos o los bienes afectos a los mismos, en contravención a lo dispuesto en esta Ley;
- VIII. En su caso, no otorgar o no mantener en vigor la garantía de cumplimiento de las concesiones o permisos, o las pólizas de seguro sobre daños a los pasajeros y a terceros en sus personas o bienes, a la carga y los que pudieran sufrir las construcciones, instalaciones, así como el equipo tractivo y de arrastre, y
- IX. En general, incumplir cualquiera de las obligaciones o condiciones establecidas en esta Ley, sus reglamentos y en el título de concesión o permisos respectivos.

La Secretaría procederá de inmediato a la revocación de las concesiones y permisos en los supuestos de las fracciones I, VI y VII anteriores.

En los casos de las fracciones II y V, la Secretaría sólo podrá revocar la concesión o el permiso cuando previamente hubiese sancionado al respectivo concesionario o permisionario, por lo menos en tres ocasiones por las causas previstas en la misma fracción.

Para los supuestos de las fracciones III, IV, VIII y IX, se requerirá que la sanción se haya impuesto por lo menos en cinco ocasiones por las causas previstas en la misma fracción.

Artículo 22. El titular de una concesión o permiso que hubiere sido revocado, estará imposibilitado para obtener, directa o indirectamente, otra concesión o permiso de los contemplados en la presente Ley, dentro de un plazo de cinco años contado a partir de la fecha en que hubiere quedado firme la resolución respectiva.

Artículo 23. Para atender necesidades derivadas de caso fortuito o de fuerza mayor, la Secretaría estará facultada para imponer modalidades en la operación y explotación de las vías férreas y en la prestación del servicio público de transporte ferroviario, sólo por el tiempo y proporción que resulte estrictamente necesario. En su caso, el afectado percibirá la indemnización que corresponda por la afectación habida en virtud de la modalidad impuesta.

Artículo 24. Los servicios ferroviarios se prestarán a todos los usuarios solicitantes de manera permanente, uniforme y en condiciones equitativas en cuanto a oportunidad, calidad y precio.

Capítulo III

De la construcción, conservación, mantenimiento y operación de las vías férreas

Artículo 25. Es de utilidad pública la construcción, conservación y mantenimiento de las vías férreas.

La Secretaría por sí, o a petición y por cuenta de los interesados o concesionarios, efectuará la compraventa o, en su defecto, promoverá la expropiación de los terrenos, construcciones y bancos de material, necesarios para la construcción, conservación y mantenimiento de vías férreas, incluyendo los derechos de vía.

Los terrenos federales y aguas nacionales, así como los materiales existentes en éstos, podrán ser utilizados para la construcción, conservación y mantenimiento de las vías férreas, y derechos de vía correspondientes, conforme a las disposiciones legales aplicables.

Artículo 26. Los concesionarios de vías férreas contarán con centros de control de tráfico, los que se deberán establecer dentro del territorio nacional.

Artículo 27. Para realizar trabajos de construcción o reconstrucción en las vías férreas concesionadas, se requerirá la aprobación previa de la Secretaría del proyecto ejecutivo y demás documentos relacionados con las obras que pretendan ejecutarse.

Se exceptúan de lo dispuesto en el párrafo anterior, los trabajos de urgencia, de mantenimiento y los trabajos menores de construcción que los concesionarios realicen para la conservación y buen funcionamiento de las vías férreas concesionadas, en el entendido de que informarán a la Secretaría en los términos que establezcan los reglamentos respectivos.

En los casos en que se pretenda que las vías férreas crucen centros de población u otras vías de comunicación, los proyectos respectivos deberán contener las previsiones necesarias para garantizar la seguridad de los habitantes y el funcionamiento adecuado de las vías de comunicación.

Artículo 28. Los concesionarios realizarán la conservación y el mantenimiento de la vía general de comunicación ferroviaria con la periodicidad y las especificaciones técnicas que al efecto establezcan los reglamentos y demás disposiciones aplicables.

Artículo 29. Si el concesionario no opera, mantiene o conserva las vías férreas en buen estado, en términos de la presente Ley, la Secretaría podrá nombrar un verificador especial por el tiempo que resulte necesario para corregir las irregularidades de que se trate. Los gastos que se originen por tal verificación serán por cuenta del concesionario.

Artículo 30. Toda obra que se requiera para la prestación del servicio ferroviario dentro de los límites de un centro de población, deberá cumplir con lo dispuesto en la legislación, programas y zonificación en materia de desarrollo urbano y protección ambiental.

La Secretaría, tomando en cuenta las circunstancias de cada caso, promoverá con los estados, municipios, concesionarios o particulares la conservación, reconstrucción y ampliación de tramos federales, y la construcción de libramientos que eviten el paso por las poblaciones.

Artículo 31. Las obras de construcción de los cruzamientos de vías férreas se harán por cuenta del operador de la vía u obra que cruce a la ya establecida, previo cumplimiento de los requisitos aplicables.

Artículo 32. En los terrenos adyacentes a las vías generales de comunicación materia de esta Ley, hasta en una distancia de 100 metros del límite del derecho de vía, no podrán establecerse obras o industrias que requieran el empleo de explosivos, salvo previa autorización expresa de la Secretaría.

Artículo 33. La Secretaría en coordinación con la autoridad municipal correspondiente, de acuerdo a lo previsto en la legislación aplicable, podrá requerir que los predios colindantes a las vías férreas, se cerquen o delimiten, según se requiera, respecto del derecho de vía, por razones de seguridad.

Artículo 34. Se requiere autorización de la Secretaría para la instalación de líneas de transmisión eléctrica, fibra óptica, postes, cercas, ductos de petróleo o sus derivados, o cualquiera otra obra subterránea, superficial o aérea, en las vías generales de comunicación ferroviaria, sin perjuicio de lo establecido en otras disposiciones aplicables.

En estos casos, el Estado podrá obtener una contraprestación por el aprovechamiento de la vía general de comunicación, sin perjuicio de la contraprestación que pudiere corresponder al concesionario de la vía férrea.

Las dependencias del Gobierno Federal, en coordinación con la Secretaría, podrán realizar cualesquiera de las obras señaladas en el primer párrafo de este artículo, dentro del derecho de vía de las vías férreas, sin pagar contraprestación alguna.

Las obras o instalaciones a que se refiere este artículo no deberán perjudicar la prestación del servicio público de transporte ferroviario o las instalaciones de las vías férreas.

Artículo 35. Los concesionarios, a cambio de una contraprestación previamente convenida, deberán prestar a otros concesionarios, los servicios de interconexión y de terminal requeridos para la prestación del servicio público de transporte ferroviario.

En caso de que los concesionarios no llegaren a un acuerdo dentro de los 90 días naturales siguientes a la fecha en que hubieren iniciado las negociaciones, la Secretaría, previa audiencia de las partes, establecerá las condiciones y contraprestaciones conforme a las cuales deberán prestarse dichos servicios.

Artículo 36. Los concesionarios podrán acordar entre ellos derechos de arrastre y derechos de paso, por virtud de los cuales puedan compartir una vía férrea determinada. El concesionario de la vía férrea será el responsable del despacho de los equipos ferroviarios y de la conservación y mantenimiento de la vía.

La Secretaría podrá establecer, en las bases de licitación y en los títulos de concesión respectivos, que para tramos determinados se otorguen derechos de arrastre y derechos de paso. Cuando los concesionarios no lleguen a un acuerdo dentro de los 90 días naturales siguientes a la fecha en que hubieren iniciado las negociaciones, la Secretaría, previa audiencia de las partes, fijará las condiciones y contraprestaciones conforme a las cuales se otorgarán dichos derechos.

Los concesionarios deberán remitir a la Secretaría copia de los convenios que celebren en términos del presente artículo.

Capítulo IV

Del servicio público de transporte ferroviario.

Artículo 37. El servicio público de transporte ferroviario podrá ser:

- I. De pasajeros, y
- II. De carga.

Artículo 38. Los concesionarios que presten el servicio público de transporte ferroviario deberán contar con el equipo adecuado para el tipo de servicio que presten y el personal capacitado para manejarlo, y proporcionarlo en condiciones de seguridad, eficiencia, rapidez y funcionalidad, de acuerdo con lo dispuesto en esta Ley.

Artículo 39. El equipo ferroviario deberá cumplir las condiciones de peso, dimensiones, capacidad y otras especificaciones; con la verificación técnica de sus condiciones físicas y mecánicas, y obtener la constancia de aprobación correspondiente.

El equipo tractivo deberá contar con dispositivos de control gráfico o electrónico de velocidad máxima.

Artículo 40. El personal que opere o auxilie en la operación del equipo ferroviario deberá obtener licencia federal ferroviaria que expida la Secretaría y someterse a exámenes médicos.

Los concesionarios estarán obligados a vigilar y constatar que su personal cumpla con lo dispuesto en el párrafo anterior.

Artículo 41. Los concesionarios del servicio público de transporte ferroviario tendrán la obligación, de conformidad con la ley de la materia, de proporcionar al personal a que se refiere el artículo anterior, la capacitación y el adiestramiento que se requiera para que la prestación de los servicios sea eficiente y segura.

La Secretaría, sin perjuicio de las atribuciones que correspondan a la Secretaría del Trabajo y Previsión Social, en coordinación con otras autoridades federales competentes, determinará los lineamientos generales aplicables para la definición de aquellos conocimientos, habilidades y destrezas que requieran de certificación, según sea necesario para garantizar la seguridad en la prestación de los servicios. Dicha certificación se sujetará al régimen que las autoridades señaladas establezcan. En la determinación de los lineamientos generales antes citados, las autoridades competentes establecerán procedimientos que permitan considerar las propuestas y operaciones de los concesionarios del servicio público del transporte ferroviario.

Artículo 42. La concesión para la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga autoriza a sus titulares para realizar el transporte de cualquier tipo de bienes.

La Secretaría regulará el transporte de materiales, residuos, remanentes y desechos peligrosos que circulen en las vías férreas, sin perjuicio de las atribuciones que la ley otorga a otras dependencias del Ejecutivo Federal.

Artículo 43. El Gobierno Federal promoverá la prestación del servicio público de transporte ferroviario en las comunidades aisladas que no cuenten con otro medio de transporte al público.

Los concesionarios estarán obligados a proporcionar servicio a dichas comunidades en los términos y condiciones que establezca la Secretaría, lo que deberá establecerse en el título de concesión respectivo. En estos casos, el Gobierno Federal podrá otorgar un subsidio directamente al concesionario.

Los concesionarios deberán adoptar las medidas necesarias que permitan atender de manera adecuada a los discapacitados y a las personas de edad avanzada.

Capítulo V De los servicios auxiliares

Artículo 44. Los permisos que en los términos de esta Ley otorgue la Secretaría para la prestación de servicios auxiliares, serán los siguientes:

- I. Terminales de pasajeros;
- II. Terminales de carga;
- III. Transbordo y transvases de líquidos;
- IV. Talleres de mantenimiento de equipo ferroviario, y
- V. Centros de abasto para la operación de los equipos.

Artículo 45. Los permisionarios, en lo conducente, estarán obligados a contar con las instalaciones que se requieran para garantizar que los servicios se presten con seguridad, eficiencia, higiene, rapidez y funcionalidad.

En el caso de las terminales de carga y de los servicios de transbordo y transvases de líquidos, adicionalmente los permisionarios deberán disponer del personal, equipo e infraestructura adecuados para el tamaño, volumen y características de la carga que se maniobre.

Capítulo VI De las tarifas

Artículo 46. Los concesionarios y permisionarios fijarán libremente las tarifas, en términos que permitan la prestación de los servicios en condiciones satisfactorias de calidad, competitividad, seguridad y permanencia.

Las tarifas deberán registrarse ante la Secretaría para su puesta en vigor y colocarse en lugar visible en las terminales en que presten servicios los concesionarios y permisionarios.

Artículo 47. Cuando la Secretaría, por sí o a petición de parte afectada, considere que no existe competencia efectiva, solicitará la opinión de la Comisión Federal de Competencia para que, en su caso, la Secretaría establezca bases tarifarias. Dicha regulación se mantendrá sólo mientras subsistan las condiciones que la motivaron.

Los concesionarios sujetos a tal regulación podrán solicitar a la Comisión Federal de Competencia que emita opinión sobre la subsistencia de tales condiciones.

Se considera que existe competencia efectiva cuando haya por lo menos dos prestadores de servicio ferroviario o dos modos de transporte en la misma ruta o por rutas alternativas, siempre y cuando puedan ser considerados como alternativa viable.

Capítulo VII Del transporte ferroviario internacional.

Artículo 48. El transporte ferroviario internacional es el que se opera de otro país al territorio nacional, o viceversa, y se ajustará a los términos y condiciones previstos en los tratados internacionales aplicables o, en su defecto, a los convenios celebrados entre las empresas ferroviarias participantes.

Artículo 49. Los equipos ferroviarios extranjeros que se internen en el territorio nacional deberán cumplir con los requisitos de seguridad establecidos por esta Ley.

Capítulo VIII De las responsabilidades

Artículo 50. Las medidas que adopten los concesionarios del servicio público de transporte ferroviario de pasajeros, deberán ser suficientes para garantizar la seguridad e integridad de los pasajeros durante el trayecto, desde que aborden hasta que desciendan del vehículo.

Los concesionarios responderán a los usuarios por los daños que sufran en su persona o en su equipaje en la prestación del servicio.

En todo caso, los concesionarios deberán proporcionar un seguro que ampare los daños que pudieren ocasionarse a su persona y a su equipaje.

Artículo 51. Los concesionarios del servicio público de transporte ferroviario de carga son responsables de las pérdidas y daños que sufran los bienes o productos que transporten, desde el momento en que reciban la carga hasta que la entreguen a su destinatario, excepto en los siguientes casos:

- I. Por vicios propios de los bienes o productos, o por embalajes inadecuados;
- II. Cuando la carga, por su propia naturaleza, sufra deterioro o daño, total o parcial, siempre que hayan cumplido en el tiempo de entrega establecido;
- III. Cuando los bienes se transporten a petición escrita del remitente en vehículos no idóneos, siempre que por la naturaleza de aquéllos debieran transportarse en vehículos con otras características, y
- IV. Cuando sean falsas las declaraciones o instrucciones del cargador, del consignatario o destinatario de los bienes, o del titular de la carta de porte, respecto del manejo de la carga.

Artículo 52. En los casos en que el usuario del servicio pretenda que el concesionario responda ante la pérdida o daño que puedan sufrir sus bienes por el precio total de los mismos, inclusive los derivados de caso fortuito o fuerza mayor, deberá declarar el valor correspondiente y, en su caso, cubrir un cargo adicional equivalente al costo de la garantía respectiva que pacte con el concesionario.

Cuando el usuario del servicio no declare el valor de la mercancía, la responsabilidad quedará limitada a la cantidad equivalente a 15 días de salario mínimo general vigente en el Distrito Federal por tonelada, o la parte proporcional que corresponda tratándose de embarque de menor peso.

Artículo 53. Es obligación de los concesionarios del servicio público de transporte ferroviario de pasajeros o de carga garantizar, en los términos que autorice la Secretaría, los daños que puedan ocasionarse a terceros en su persona y sus bienes, vías generales de comunicación y cualquier otro daño que pudiera generarse por el equipo o por la carga.

Tratándose de materiales, sustancias, residuos, remanentes y desechos tóxicos o peligrosos, deberá contratarse un seguro en los términos que establezca el reglamento respectivo, el que será por cuenta del usuario, salvo pacto en contrario.

Artículo 54. El derecho a percibir las indemnizaciones establecidas en este capítulo y la fijación del monto se sujetará a las disposiciones del Código Civil para el Distrito Federal en materia común y para toda la República en materia federal. Para la prelación en el pago de las mismas, se estará a lo dispuesto en el artículo 501 de la Ley Federal del Trabajo.

Artículo 55. Las indemnizaciones a que se refiere el presente capítulo, deberán cubrirse en un plazo máximo de noventa días naturales, contado a partir de que se presente la reclamación correspondiente.

Capítulo IX De la requisa

Artículo 56. En caso de desastre natural, de guerra, de grave alteración del orden público o cuando se prevea algún peligro inminente para la seguridad nacional, la paz interior del país o para la economía nacional, el Gobierno Federal podrá hacer la requisa de las vías generales de comunicación ferroviaria, los equipos ferroviarios, los servicios auxiliares y demás bienes muebles e inmuebles y de disponer de todo ello como lo juzgue conveniente. El Gobierno Federal podrá igualmente utilizar el personal que estuviere al servicio de la vía requisada cuando lo considere necesario. La requisa se mantendrá mientras subsistan las condiciones que la motivaron.

El Gobierno Federal, salvo en el caso de guerra internacional, indemnizará a los interesados, pagando los daños y perjuicios a su valor real. Si no hubiere acuerdo sobre el monto de la indemnización, los daños se fijarán por peritos nombrados por ambas partes, y en el caso de los perjuicios, se tomará como base el promedio del ingreso neto en el año anterior a la requisa. Cada una de las partes cubrirá la mitad de los gastos que se originen por el peritaje.

Capítulo X De la verificación

Artículo 57. La Secretaría verificará el cumplimiento de esta Ley, sus reglamentos y demás disposiciones aplicables. Para tal efecto, los concesionarios y permisionarios estarán obligados a permitir el acceso a los verificadores de la Secretaría a sus instalaciones; a transportarlos en sus equipos para que realicen la verificación en términos de la presente Ley, y en general, a otorgarles todas las facilidades para estos fines.

La Secretaría, por sí o a través de los verificadores, podrá requerir a los concesionarios y permisionarios, informes con los datos que permitan a la Secretaría conocer la operación y explotación del servicio ferroviario.

Artículo 58. Las certificaciones de las unidades de verificación establecidas por terceros tendrán validez cuando dichas unidades hayan sido previamente autorizadas por la Secretaría en términos de lo dispuesto por la Ley Federal sobre Metrología y Normalización.

La Secretaría podrá autorizar directamente a las empresas concesionarias o permisionarias de servicios ferroviarios que puedan contar con los elementos técnicos necesarios y el personal capacitado, para que realicen por sí la verificación físico-mecánica de su equipo ferroviario.

Capítulo XI De las sanciones

Artículo 59. Las infracciones a lo dispuesto en la presente Ley, serán sancionadas por la Secretaría de acuerdo con lo siguiente:

I. Prestar servicio público de transporte ferroviario sin la concesión respectiva, con multa de diez mil a veinticinco mil salarios mínimos;

II. Prestar servicio público de transporte ferroviario con equipo cuyas condiciones no cumplan con los reglamentos correspondientes y demás disposiciones aplicables, con multa de mil a veinte mil salarios mínimos;

III. No mantener las vías férreas en buen estado operativo, con multa de mil a veinte mil salarios mínimos;

IV. Aplicar tarifas superiores a las que, en su caso, se autoricen, con multa de mil a cinco mil salarios mínimos;

V. Tripular en estado de ebriedad o bajo los efectos de enervantes, con multa de doscientos a mil salarios mínimos y suspensión de la licencia por un año; por la segunda infracción, cancelación de la licencia.

En el supuesto anterior, al concesionario del servicio de transporte se le impondrá una multa de quinientos a dos mil salarios mínimos;

VI. Rebasar los máximos de velocidad establecidos o no respetar las señales, con multa al o los responsables de doscientos a mil salarios mínimos; suspensión de la licencia por seis meses por la segunda infracción, y cancelación de la misma por la tercera infracción.

En el supuesto anterior, al concesionario del servicio de transporte se le impondrá una multa de quinientos a dos mil salarios mínimos;

VII. Conducir vehículos de transporte ferroviario sin la licencia que exige la ley, con multa de doscientos a mil salarios mínimos.

En el supuesto anterior, al concesionario del servicio de transporte se le impondrá una multa de quinientos a dos mil salarios mínimos;

VIII. Destruir, inutilizar, desactivar, remover o cambiar una señal establecida para la seguridad de las vías férreas o del equipo ferroviario, con multa de cien a tres mil salarios mínimos;

IX. Ejecutar obras que invadan o perjudiquen una vía general de comunicación ferroviaria, con multa de cien a tres mil salarios mínimos, además de que será aplicable lo señalado en el artículo siguiente, y

X. Cualquier otra infracción a lo previsto en esta Ley, con multa de cien a cinco mil salarios mínimos.

En caso de reincidencia, la Secretaría podrá imponer una multa equivalente hasta el doble de las cuantías señaladas.

Para los efectos del presente capítulo, se entiende por salario mínimo, el salario mínimo general diario vigente en el Distrito Federal al momento de cometerse la infracción.

Artículo 60. Las personas que sin contar con la concesión o el permiso respectivo realicen las obras o instalaciones a que se refieren los artículos 7, fracción I, o 34 de la presente Ley o que por cualquier otro medio invadan u obstruyan una vía general de comunicación ferroviaria, perderán en beneficio de la Nación, las obras ejecutadas y las instalaciones establecidas.

La Secretaría podrá solicitar a las autoridades competentes el desalojo de los infractores y, en su caso, que se realice la demolición de las obras en la parte de la vía invadida y del derecho de vía, y que se reparen los daños causados.

Una vez que la Secretaría tenga conocimiento de ello, y en tanto se dicta resolución definitiva, procederá al aseguramiento de las obras ejecutadas y las instalaciones establecidas, y las pondrá bajo la guarda de un interventor, previo inventario que al respecto se formule.

Artículo 61. Las sanciones que se señalan en este capítulo se aplicarán sin perjuicio de la responsabilidad civil o penal que resulte, ni de la revocación que proceda de la concesión o permiso.

Artículo 62. Para declarar la revocación de las concesiones y permisos; suspensión de servicios; la imposición de las sanciones previstas en esta Ley; así como para la interposición del recurso administrativo de revisión, se estará a lo dispuesto en la Ley Federal de Procedimiento Administrativo.

TRANSITORIOS

Primero. La presente Ley entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el **Diario Oficial de la Federación**.

Segundo. La Secretaría dará trámite a las solicitudes a que se refieren los artículos 9, fracción I y 16, segundo párrafo, de la presente Ley, 180 días después de que la misma entre en vigor.

Tercero. Se derogan:

I. Los artículos 1, fracción V; 9, fracción I, y del 129 al 145 de la Ley de Vías Generales de Comunicación;

II. Los artículos 5, fracción X, y 7, fracción IV, inciso s) de la Ley de Inversión Extranjera, y

III. Todas las disposiciones que se opongan a la presente Ley.

Cuarto. Ferrocarriles Nacionales de México, organismo público descentralizado, continuará administrando y operando los ferrocarriles mexicanos al amparo de su Ley Orgánica, hasta en tanto la Secretaría, de conformidad con lo previsto en la presente Ley, otorgue concesiones y permisos a terceras personas respecto de las vías férreas, el servicio público de transporte ferroviario y los servicios auxiliares que actualmente opera dicho organismo.

Lo anterior, en el entendido de que Ferrocarriles Nacionales de México deberá ajustarse a lo dispuesto en esta Ley en lo relativo a la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento de vías férreas, la prestación del servicio público de transporte ferroviario y los servicios auxiliares.

Quinto. Las concesiones y permisos que se otorguen con motivo de la presente Ley, no afectarán los derechos de los trabajadores activos, jubilados y pensionados del organismo público

descentralizado Ferrocarriles Nacionales de México, los que serán respetados conforme a lo establecido en el artículo 123 constitucional, y a la Ley Federal del Trabajo.

Sexto. Los titulares de los contratos celebrados con Ferrocarriles Nacionales de México para la prestación del servicio de talleres de mantenimiento de equipo ferroviario y de terminales de carga, podrán continuar desempeñando sus actividades en los términos y condiciones pactados.

Séptimo. En tanto se expiden las disposiciones reglamentarias y administrativas a que se refiere la presente Ley, se continuarán aplicando las expedidas en la materia con anterioridad a la vigencia de la misma, en lo que no se opongan.

México, D.F., a 28 de abril de 1995.- Sen. **Martha Lara Alatorre**, Presidenta.- Dip. **Alejandro González Alcocer**, Presidente.- Sen. **Juan Fernando Palomino Topete**, Secretario.- Dip. **José Antonio Hernández Fraguas**, Secretario.- Rúbricas".

En cumplimiento de lo dispuesto por la fracción I del Artículo 89 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y para su debida publicación y observancia, expido el presente Decreto en la residencia del Poder Ejecutivo Federal, en la Ciudad de México, Distrito Federal, a los diez días del mes de mayo de mil novecientos noventa y cinco.- **Ernesto Zedillo Ponce de León**.- Rúbrica.- El Secretario de Gobernación, **Esteban Moctezuma Barragán**.- Rúbrica.

No.3

 Hapag-Lloyd	Periférico Sur No. 4829, Parques del Pedregal México DF. 14010 Tel: (52) (55) 5447 81 66 Fax: (52) (55) 5447 81 34-36
	COTIZACIÓN

Compañía:	Muehistein	Att:	Camelia Dominguez	Ejecutivo:	Juan Lopez	Fecha:	Ene-31-08
------------------	------------	-------------	-------------------	-------------------	------------	---------------	-----------

Estimado/a:

En atención a su amable solicitud, a continuación nos permitimos presentar a su consideración nuestra oferta para el servicio de transporte de sus mercancías:

Datos Generales:

Tipo de mercancía: carga general no peliarosa

*Los tiempos de tránsito y frecuencias corresponden a un servicio de línea regular, sin embargo estos pueden cambiar por causas de fuerza mayor sin previo aviso.

Comentarios Adicionales:

Notas

- El servicio no incluye en origen/destino: trámites aduanales, seguros de transporte, impuestos por exportación/importación, cualquier otro gasto por cuenta de las mercancías (almacenajes, etc) y/o cualquier otro concepto no mencionado expresamente en la presente .
- El servicio incluye 8 hrs. hábiles libres de costo para carga seca y 12 hrs. naturales para carga refrigerada para la consolidación del contenedor en origen. Días extras tienen un costo adicional.
- Para Contenedores Refrigerados el servicio incluye 48 hrs. libres de costo de energía eléctrica en el puerto de carga y descarga. Hapag Lloyd se reserva el derecho de inspeccionar el producto al momento de la consolidación y de cancelar el embarque si el producto no se encuentra pre-enfriado a la temperatura de transporte (Set Point +/- 2°C)
- Para la reservación del contenedor y el espacio en buque, favor de comunicarse con nuestro departamento de Servicio a Clientes 48 hrs. antes de la fecha del posicionamiento del contenedor en su planta. Favor de considerar para sus embarques la fecha y hora del cierre documental y del cierre de la Terminal de Contenedores en puerto, lo anterior lo podrá consultar con el área de Servicio a Clientes.

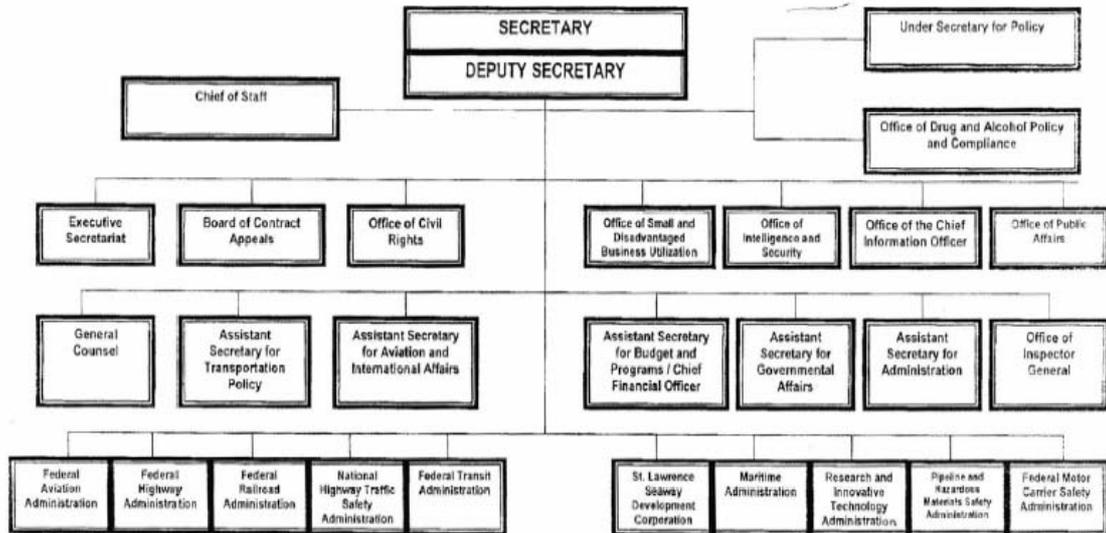
No. DE CONTROL:	CP-MP-F-VEN-01	REVISIÓN :	03
VIGENTE A PARTIR:	11/06/05	PÁGINA:	1 de 1

- Es responsabilidad del embarcador colocar el sello de seguridad en cada contenedor, en caso de no llevar sellos con dicha especificación, la línea lo puede colocar en puerto teniendo un costo adicional al embarcador por el sello.
- Días libres de demoras de Contenedor:
 - Para el caso de carga seca siendo el Transporte Terrestre por camión contratado con Hapag Lloyd son 10 días naturales, con transporte ferroviario son 10 días naturales y para las cargas con transporte terrestre contratado por su cuenta son 7 días naturales, una vez transcurrido este tiempo se cobraran demoras de contenedor por día y por contenedor hasta el momento en que se suba su mercancía a buque.
 - En el caso de Carga refrigerada los días libres de demora de contenedor son 5 días naturales si el transporte terrestre esta contratado con Hapag Lloyd y 3 días naturales si el transporte terrestre es contratado por su cuenta. Una vez transcurrido este tiempo se cobraran demoras de contenedor por día y por contenedor hasta el momento en que se suba su mercancía a buque.
- La vigencia de presente cotización es de 30 días naturales a partir de su emisión.
*La vigencia de la Cotización puede cambiar en cualquier momento debido a cambios en el esquema de costos.

"You can register and navigate in Hapag-Lloyd web page www.hapag-loyd.com for track and tracing, transit times and schedules.
Also invite you to request your bookings and send shipping instructions, using INTTRA www.inttra.com - Free Internet System".

No.4

U.S. DEPARTMENT OF TRANSPORTATION



<http://www.dot.gov/dotorgchart.pdf>

No. 5

Organizational Structure

- [Accessible \(text\) version](#)



http://www.cta-otc.gc.ca/about-nous/org/index_e.html



<http://www.economia.gob.mx/?P=2113#>

No. 8

Tratado de Libre Comercio de América del Norte

Anexo III: Actividades reservadas al Estado

Lista de México

México se reserva el derecho exclusivo de desempeñar y de negarse a autorizar el establecimiento de inversiones en las siguientes actividades:

1. Petróleo, Otros Hidrocarburos y Petroquímica Básica

a. Descripción de actividades

- i. exploración y explotación de petróleo crudo y gas natural; refinación o procesamiento de petróleo crudo y gas natural; y la producción de gas artificial, petroquímicos básicos y sus insumos y ductos; y
- ii. comercio exterior; transporte, almacenamiento y distribución, hasta e incluyendo la venta de primera mano de los siguientes bienes: petróleo crudo; gas natural y artificial; bienes cubiertos por el Capítulo VI (Energía y Petroquímicos Básicos) obtenidos de la refinación o del procesamiento de petróleo crudo y gas natural; y petroquímicos básicos.

b. Medidas:

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, Artículos 25, 27, 28

Ley Reglamentaria del Artículo 27 Constitucional en el Ramo del Petróleo

Ley Orgánica de Petróleos Mexicanos y Organismos Subsidiarios

2. Electricidad

- a. Descripción de actividades: la prestación del servicio público de energía eléctrica en México, incluyendo la generación, conducción, transformación, distribución y venta de electricidad.

b. Medidas:

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, Artículos 25, 27, 28

Ley del Servicio Público de Energía Eléctrica

3. Energía Nuclear y Tratamiento de Minerales Radiactivos

- a. Descripción de actividades: la exploración, explotación y procesamiento de minerales radiactivos, el ciclo de combustible nuclear, la generación de energía nuclear, el transporte y almacenamiento de desecho nuclear, el uso y reprocesamiento de combustible nuclear y la regulación de sus aplicaciones para otros propósitos, así como la producción de agua pesada.
- b. Medidas:

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, Artículos 25, 27, 28

Ley Reglamentaria del Artículo 27 Constitucional en Materia Nuclear

4. Comunicaciones Vía Satélite

- a. Descripción de actividades: el establecimiento, operación y propiedad de sistemas de satélite y estaciones terrenas con enlaces internacionales.
- b. Medidas:

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, Artículos 25, 28

Ley de Vías Generales de Comunicación

5. Servicios de Telégrafo

Medidas:

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, Artículos 25, 28

Ley de Vías Generales de Comunicación

6. Servicios de Radiotelegrafía

Medidas:

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, Artículos 25, 28

Ley de Vías Generales de Comunicación

7. Servicio Postal

- a. Descripción de actividades: operación, administración y organización de correspondencia de primera clase.
- b. Medidas:

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, Artículos 25, 28

Ley del Servicio Postal Mexicano

8. Ferrocarriles

- a. Descripción de actividades: la operación, administración y control del tráfico dentro del sistema ferroviario mexicano; la supervisión y manejo del derecho de vía; operación, construcción y mantenimiento de infraestructura básica ferroviaria.
- b. Medidas:

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, Artículos 25, 28

Ley Orgánica de los Ferrocarriles Nacionales de México

9. Emisión de Billetes y Acuñación de Moneda

Medidas:

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, Artículos 25, 28

Ley Orgánica del Banco de México

Ley de la Casa de Moneda de México

Ley Monetaria de los Estados Unidos Mexicanos

10. Control, Inspección y Vigilancia de Puertos Marítimos y Terrestres

Medidas:

Ley de Navegación y Comercio Marítimos

Ley de Vías Generales de Comunicación

11. Control, Inspección y Vigilancia de Aeropuertos y Helipuertos

Medidas:

Ley de Vías Generales de Comunicación

Las medidas referidas están incluidas para efectos de transparencia e incluyen cualquier medida subordinada, adoptada o mantenida bajo la autoridad de y consistente con tales medidas.

Sección B. Desregulación de actividades reservadas al Estado

1. Las actividades establecidas en la Sección A están reservadas al Estado mexicano y la inversión de capital privado está prohibida bajo la ley mexicana. Si México permite la participación de inversiones privadas en tales actividades a través de contratos de servicios, concesiones, préstamos o cualquier otro tipo de actos contractuales, no podrá interpretarse que a través de dicha participación se afecta la reserva del Estado en esas actividades.
2. Si las leyes mexicanas se reforman para permitir inversión de capital privado en las actividades señaladas en la Sección A, México podrá imponer restricciones a la participación de la inversión extranjera no obstante lo indicado por el artículo 1102 debiendo indicarlas en el Anexo I. México también podrá imponer excepciones al artículo 1102 con respecto a la participación de la inversión extranjera en el caso de la venta de activos o de la participación en el capital de una empresa involucrada en las actividades señaladas en la Sección A debiendo indicarlas en el Anexo I.

Sección C. Actividades Reservadas Anteriormente al Estado Mexicano

En aquellas actividades que están reservadas al Estado mexicano al primero de enero de 1992, que dejen de estarlo a la fecha de entrada en vigor del presente Tratado, México podrá restringir a favor de empresas con participación mayoritaria de personas físicas de nacionalidad mexicana, tal y como se define en la Constitución Mexicana, la primera venta de activos o de participación propia del Estado. Por el periodo siguiente que no exceda de 3 años contados a partir de la primera venta, México podrá restringir las transferencias de dichos activos o participación a favor de otras empresas con participación mayoritaria de personas físicas de nacionalidad mexicana como se define en la Constitución mexicana. Al vencimiento de dicho periodo, se aplicará la obligaciones sobre Trato Nacional contenidas en el artículo 1102. Esta disposición está sujeta al artículo 1108.

Continúa en el Anexo IV: [Excepciones al trato de nación más favorecida](#)

http://www.sice.oas.org/trade/nafta_s/Anexo3.asp

No. 9 (a)



KANSAS CITY SOUTHERN DE MÉXICO, S.A. DE C.V.
R.F.C. KCS-970506-DQ3

Montes Urales No. 625
Col. Lomas de Chapultepec
Delegación Miguel Hidalgo
México, D.F. C.P. 11000
Tel./Conm. 01 (55) 9178-5800
Fax: 01 (55) 9178-5058

Ave. Manuel L. Barragán No. 4850 Nte.
Col. Hidalgo
Monterrey, N.L.
C.P. 64420
Tel./Conm. 8305-7800

FACTURA MY 849324

REFERENCIA	
CARTA PORTE No.	FECHA(MM/DD/AA)
265726	13 06. 2007

LUGAR: MONTERREY, N. L. FECHA: 27/06/2007 HORA:

NOMBRE O RAZON SOCIAL:
R.F.C.:
DOMICILIO:
ESCAPE:
TELEFONO:

PEDIMENTO O REMISION No.: FECHA: ADUANA:

CARRO			ORIGEN USA	PESOS (KILOGRAMOS)	
INICIAL	NUMERO	TARA		DOCUMENTADO	APLICADO
000X	021320			52.16	

ESTACION ORIGEN No.: NOMBRE ESTACION DESTINO No.: NOMBRE

ESTACION A CUENTA No.: NOMBRE ESTACION A CUENTA No.: NOMBRE

TIPO DE SERVICIO: TRANSPORTE SERVICIO CONEXO ARRENDAMIENTO ENAJENACION OTRO

CLAVE	DESCRIPCION DEL SERVICIO	CUOTA	IMPORTE
0001	REDUCCION DE DESCUENTO POR PRECIO DE COMBUSTIBLE	1,144.50	1,144.50
		68.67	68.67

1	SUMA:	1,213.17
2	IVA:	0.00
3	TOTAL:	1,213.17
4	NOTA DE CREDITO:	
5	SALDO/TOTAL:	

TOTAL (4+5) CON LETRA: MIL DOSCIENTOS TRECE DOLARES 17/100 USD)



CLIENTE

FOLIO FISCAL: MY 849324

Anexo 9 (b)



KANSAS CITY SOUTHERN DE MÉXICO, S.A. DE C.V.
R.F.C. KCS-970506-DQ3

Montes Urales No. 625
Col. Lomas de Chapultepec
Delegación Miguel Hidalgo
México, D.F. C.P. 11000
Tel./Conm. 01 (55) 9178-5800
Fax: 01 (55) 9178-5058

Ave. Manuel L. Barragán No. 4850 Nte.
Col. Hidalgo
Monterrey, N.L.
C.P. 64420
Tel./Conm. 8305-7800

FACTURA MY 859426

REFERENCIA	
CARTA PORTE No.	FECHA(MM/DD/AA)
741939	25 04 2007

LUGAR: MONTERREY, N.L. FECHA: 19/07/2007 HORA:

NOMBRE O RAZON SOCIAL:
R.F.C.:
DOMICILIO:
ESCAPE:
TELEFONO:

PEDIMENTO O REMISION No.: FECHA: ADUANA:

CARRO			ORIGEN USA		PESOS (KILOGRAMOS)	
INICIAL	NUMERO	TARA			DOCUMENTADO	APLICADO
ICLX	003358				97.53	

ESTACION ORIGEN No.: NOMBRE ESTACION DESTINO No.: NOMBRE

ESTACION A CUENTA No.: NOMBRE ESTACION A CUENTA No.: NOMBRE

TIPO DE SERVICIO: TRANSPORTE SERVICIO CONEXO ARRENDAMIENTO ENAJENACION OTRO

CLAVE	DESCRIPCION DEL SERVICIO	CUOTA	IMPORTE
0001	QUE N LAREDO TULTENANGO	3,662.40	3,662.40
0001	REDUCCION DE DESCUENTO	219.74	219.74
	FOR PRECIO DE COMBUSTIBLE		

[Handwritten signature]

POR ESTE PAGARE ME OBLIGO INCONDICIONALMENTE A CUBRIR A KANSAS CITY SOUTHERN DE MÉXICO, S.A. DE C.V. LA CANTIDAD QUE APARECE EN EL SALDO/TOTAL DE ESTE TITULO, SE ESTIPULA UN INTERES MORATORIO DE 1% MENSUAL SOBRE EL IMPORTE DE ESTE PAGARE CONFORME A LA CLAUSULA 17 DEL CONTRATO DE TRANSPORTE.	1 SUMA:	3,882.14
	2 IVA en objeto	0.00
	3 TOTAL:	3,882.14
	4 NOTA DE CREDITO:	
	5 SALDO/TOTAL:	

TOTAL (4+5)
CON LETRAS: TRES MIL OCHOCIENTOS OCHENTA Y DOS DOLARES 14/100 USD



CLIENTE

FOLIO FISCAL: MY 859426

Anexo 9 (c)



KANSAS CITY SOUTHERN DE MÉXICO, S.A. DE C.V.
R.F.C. KCS-970506-DQ3

Montes Urales No. 625
Col. Lomas de Chapultepec
Delegación Miguel Hidalgo
México, D.F. C.P. 11000
Tel./Conm. 01 (55) 9178-5800
Fax: 01 (55) 9178-5058

Ave. Manuel L. Barragán No. 4850 Nte.
Col. Hidalgo
Monterrey, N.L.
C.P. 64420
Tel./Conm. 8305-7800

FACTURA **MY** 849324

REFERENCIA	
CARTA PORTE No.	FECHA(MM/DD/AA)
265726	13 06 2007

LUGAR: **MONTERREY, N.L.** FECHA: **27/06/2007** HORA:

NOMBRE O RAZON SOCIAL:
R.F.C.:
DOMICILIO:
ESCAPE:
TELEFONO:

PEDIMENTO O REMISION No.: FECHA: ADUANA:

CARRO			ORIGEN USA	PESOS (KILOGRAMOS)	
INICIAL	NUMERO	TARA		DOCUMENTADO	APLICADO
00W	021320			52.6	

ESTACION ORIGEN No.: NOMBRE ESTACION DESTINO No.: NOMBRE

ESTACION A CUENTA No.: NOMBRE ESTACION A CUENTA No.: NOMBRE

TIPO DE SERVICIO: TRANSPORTE SERVICIO CONEXO ARRENDAMIENTO ENAJENACION OTRO

CLAVE	DESCRIPCION DEL SERVICIO	CUOTA	IMPORTE
0001	LAREDO ESCOBEDO	1 144.50	1,144.50
0001	REDUCCION DE DESCUENTO POR PRECIO DE COMBUSTIBLE	68.67	68.67

POR ESTE PAGARE ME OBLIGO INCONDICIONALMENTE A CUBRIR A KANSAS CITY SOUTHERN DE MÉXICO, S.A. DE C.V. LA CANTIDAD QUE APARECE EN EL SALDO/TOTAL DE ESTE TITULO, SE ESTIPULA UN INTERES MORATORIO DE % MENSUAL SOBRE EL IMPORTE DE ESTE PAGARE CONFORME A LA CLAUSELA 17 DEL CONTRATO DE TRANSPORTE.		1	SUMA:	1,213.17
EL PAGO DE LA CONTRAPRESTACION SE HACE EN UNA SOLA EXHIBICION.		2	I.V.A. no sujeto	0.00
FIRMA DEL CLIENTE _____		3	TOTAL:	1,213.17
TOTAL (4+5)		4	NOTA DE CREDITO:	
CON LETRA: MIL DOSCIENTOS TRECE DOLARES 17/100 USD)		5	SALDO/TOTAL:	

LA REPRODUCCION NO AUTORIZADA DE ESTE COMPROBANTE CONSTITUYE UN DELITO EN LOS TERMINOS DE LAS DISPOSICIONES FISCALES.

IMPRESO POR MONTE FORMAS S.A. DE C.V. CALZADA VICTORIA No. 123 PISO COL. LAMARCA MONTERREY N.L. MEXICO TEL. 8327-0808 FAX 8327-0222 ASESORIA EN SISTEMAS DE PAGO TEL. 8327-0808



CLIENTE

FOLIO FISCAL: **MY 849324**

EFFECTOS FISCALES AL PAGO

Anexo 9 (d)



KANSAS CITY SOUTHERN DE MÉXICO, S.A. DE C.V.
R.F.C. KCS-970506-DQ3

Montes Urales No. 625
Col. Lomas de Chapultepec
Delegación Miguel Hidalgo
México, D.F. C.P. 11000
Tel./Comm. 01 (55) 9178-5800
Fax: 01 (55) 9178-5058

Ave. Manuel L. Barragán No. 4850 Nte.
Col. Hidalgo
Monterrey, N.L.
C.P. 64420
Tel./Comm. 8305-7800

FACTURA **MY** 841523

REFERENCIA	
CARTA PORTE No.	FECHA(MM/DD/AA)
130810	24 10 2006

LUGAR: **MONTERREY, N.L.** FECHA: **07/06/2007** HORA:

NOMBRE O RAZON SOCIAL:
R.F.C.:
DOMICILIO:
ESCAPE:
TELEFONO:

PEDIMENTO O REMISION No.: FECHA: ADUANA:

CARRO			ORIGEN USA	PESOS (KILOGRAMOS)	
INICIAL	NUMERO	TARA		DOCUMENTADO	APLICADO
ACFX	049188			87.4	

ESTACION ORIGEN No.: NOMBRE ESTACION DESTINO No.: NOMBRE

ESTACION A CUENTA No.: NOMBRE ESTACION A CUENTA No.: NOMBRE

TIPO DE SERVICIO: TRANSPORTE SERVICIO CONEXO ARRENDAMIENTO ENAJENACION OTRO

CLAVE	DESCRIPCION DEL SERVICIO	CUOTA	IMPORTE
0001	QUE N LAREDOA TX JAL	3,650.00	3,650.00
0001	REDUCCION DE DSCTO. POR PRECIO DE COMBUSTIBLE	219.00	219.00

1	SUMA:	3,869.00
2	I.V.A. 0%	0.00
3	TOTAL:	3,869.00
4	NOTA DE CREDITO:	
5	SALDO/TOTAL:	

TOTAL (4+5) CON LETRAS: TRES MIL OCHOCIENTOS SESENTA Y NUEVE DOLARES 00/100 USD) EFECTOS FISCALES AL PAG



CLIENTE

FOLIO FISCAL: MY 841523

Anexo 9 (e)



KANSAS CITY SOUTHERN DE MÉXICO, S.A. DE C.V.
R.F.C. KCS-970506-DQ3

Montes Urales No. 625
Col. Lomas de Chapultepec
Delegación Miguel Hidalgo
México, D.F. C.P. 11000
Tel./Conn. 01 (55) 9178-5800
Fax: 01 (55) 9178-5058

Ave. Manuel L. Barragán No. 4850 Nte.
Col. Hidalgo
Monterrey, N.L.
C.P. 64420
Tel./Conn. 8305-7800

FACTURA MY 850774

REFERENCIA	
CARTA PORTE No.	FECHA(MM/DD/AA)
181883	27 06 2007

LUGAR: **MONTERREY, N. L.** FECHA: **29/06/2007** HORA:

NOMBRE O RAZON SOCIAL:
R.F.C.:
DOMICILIO:
ESCAPE:
TELEFONO:

PEDIMENTO O REMISION No.: FECHA: ADUANA:

CARRO			ORIGEN USA		PESOS (KILOGRAMOS)	
INICIAL	NUMERO	TARA			DOCUMENTADO	APLICADO
ACFX	068303				88.	50

ESTACION ORIGEN No.: NOMBRE ESTACION DESTINO No.: NOMBRE

ESTACION A CUENTA No.: NOMBRE ESTACION A CUENTA No.: NOMBRE

TIPO DE SERVICIO: TRANSPORTE SERVICIO CONEXO ARRENDAMIENTO ENAJENACION OTRO

CLAVE	DESCRIPCION DEL SERVICIO	CUOTA	IMPORTE
0001	ESCOBEDO TLALNEPANTLA	2,369.12	2,369.12
0001	REDUCCION DE DESCUENTO POR PRECIO DE COMBUSTIBLE	142.15	142.15

1	SUMA:	2,511.27
2	I.V.A.:	142.15
3	TOTAL:	2,653.42
4	NOTA DE CREDITO:	
5	SALDO/TOTAL:	2,653.42

TOTAL (4+5)
CON LETRAS: **DOCE MIL OCHOCIENTOS OCHENTA Y SIETE DOLARES 96/100 USD**



CLIENTE

FOLIO FISCAL: MY 850774

Anexo 9 (f)



KANSAS CITY SOUTHERN DE MÉXICO, S.A. DE C.V.
R.F.C. KCS-970506-DQ3

Montes Urales No. 625
Col. Lomas de Chapultepec
Delegación Miguel Hidalgo
México, D.F. C.P. 11000
Tel./Comm. 01 (55) 9178-5800
Fax: 01 (55) 9178-5058

Ave. Manuel L. Barragán No. 4850 Nte.
Col. Hidalgo
Monterrey, N.L.
C.P. 64420
Tel./Comm. 8305-7800

FACTURA MY 841515

REFERENCIA	
CARTA PORTE No.	FECHA(MM/DD/AA)
777279	28 05 2007

LUGAR: MONTERREY, N. L. FECHA: 07/06/2007 HORA:

NOMBRE O RAZON SOCIAL:
R.F.C.:
DOMICILIO:
ESCAPE:
TELEFONO:

PEDIMENTO O REMISION No.: FECHA: ADUANA:

CARRO			ORIGEN USA	PESOS (KILOGRAMOS)	
INICIAL	NUMERO	TARA		DOCUMENTADO	APLICADO
ACFX	099791			114.29	

ESTACION ORIGEN No.: NOMBRE ESTACION DESTINO No.: NOMBRE

ESTACION A CUENTA No.: NOMBRE ESTACION A CUENTA No.: NOMBRE

TIPO DE SERVICIO: TRANSPORTE SERVICIO CONEXO ARRENDAMIENTO ENAJENACION OTRO

CLAVE	DESCRIPCION DEL SERVICIO	CUOTA	IMPORTE
0001	LAREDO SAN LUIS POTO	2,338.05	2,338.05
0001	REDUCCION DE DESCUENTO POR PRECIO DE COMBUSTIBLE	140.28	140.28

1 SUMA:	2,478.33
2 IVA 20%:	0.00
3 TOTAL:	2,478.33
4 NOTA DE CREDITO:	
5 SALDO TOTAL:	

EL PAGO DE LA CONTRAPRESTACION SE HACE EN UNA SOLA EXHIBICION. FIRMA DEL CLIENTE

TOTAL (4+5)
CON LETRAS: DOS MIL CUATROCIENTOS SETENTA Y OCHO DOLARES 33/100 USD)



SELO DE CALIDAD. **Master** FOLIOS

CLIENTE

FOLIO FISCAL: MY 841515

Anexo 10



transportadora egoba S.A. de C.V.

SERVICIO PUBLICO FEDERAL DE CARGA

Carta Porte

CLAVE CR 1509 R.F.C. TEG-940422-9N3
CONTRIBUYENTE DE REGIMEN SIMPLIFICADO

A 307250

LUGAR Y FECHA DE EXPEDICION
NUEVO LAREDO, TAMP
17 JULIO 2007
0307250A
Cliente No. 100604
Solicitud: 091248

MATRIZ: 5 de Febrero No. 1730, Queretaro, Qro. C.P. 76130
(442) 297 1313 y 299 7000 Fax (442) 217 1919

OFICINAS EN:
 Nuevo Laredo, Tamps. Tel. (867) 718-1313 Fax 718-1414
 San Luis Potosi, S.L.P. Tel. (444) 824-1669 Fax 824-1668
 Saltillo, Coah. Tel. (844) 789-7542 Fax 789-7540
 Guadalupe, Jal. Tel. (33) 3164-4067 Fax 3164-4048
 Monterrey, N.L. Tel. (81) 8452-7447 Fax 8452-7521

FACTURAR A: C.H. ROBINSON CHICAGO P.O. BOX 3470 N/A, CP: 60645 CHICAGO, ILLINOIS N/A		CARTA DE INSTRUCCIONES	
ORIGEN (REMITENTE)		DESTINO (DESTINATARIO)	
NUEVO LAREDO, TAMAULIPAS		P. IND. TOLUCA 2000 TOLUCA, EDO MEXICO	
VALOR DECLARADO N/D	TIPO DE VIAJE IMPORTACION	CONDICIONES DE PAGO 30 Dias	REFERENCIA LOAD: 43260957
CANTIDAD	CLASE	EL REMITENTE DICE QUE CONTIENE	PESO EST. CONCEPTO IMPORTE
			20.485 FLETE 1,000.00
Efectos fiscales al pago. Pago en una sola exhibición			
UNIDAD MARCA MODELO PLACAS	577 KENWORTH 2005 Q27E/36	REMOLOQUE COMPANIA SELLOS TE	C/EB23363 TRANSBORDO TE GREAT DANE S2 TARJETA CIRCULACION
		IMPUESTO RETENIDO DE CONFORMIDAD CON LA LEY DEL IMPUESTO AL VALOR AGREGADO	(1) SUB-TOTAL I.V.A. 1,000.00 0.00 (2) SUB-TOTAL I.V.A. RETENIDO 1,000.00 0.00 TOTAL 1,000.00
CANTIDAD CON LETRA: (UN MIL DOLARES 00/100 USD.)			
OPERADOR SANCHEZ GONZALEZ JOSE FRANCISCO	BEA A01004	LICENCIA QRO.04517W	EXPEDIDA EN:
PEDIMENTO 3579-7020702	SELLOS FISCALES K1071532	ELABORADO jccp Imp.:jccp	
OBSERVACIONES: # DE LOAD: 43260957 D. L. : 18-Jul-2007 19:00 PLACA 576WJ4 EDO. B.G. EDO MEXICO			
INSTRUCCIONES ADICIONALES SOLICITADAS Y PAGADAS POR EL CLIENTE URGENTE () URGENTE Y PISTAS () MANIOBRAS () OTRO: FECHA AUTORIZACION (NOMBRE Y FIRMA) <i>Se recibo Materia Completa MC Plasticas de Manero Alejandro Mergelino</i>			
NOTA IMPORTANTE: EN SERVICIOS DE IMPORTACION Y EXPORTACION LA MERCANCIA NOS FUE ENTREGADA POR EL REMITENTE EN CAJA CERRADA Y NO FUE CONTADA NI VERIFICADA POR NOSOTROS. EN ESTE DOCUMENTO DECLARAMOS LO QUE EL CLIENTE NOS INDICA.			
LAS CONDICIONES DE ESTE CONTRATO DE TRANSPORTE DE CARGA SE IMPRIMEN EN EL REVERSO DEL ORIGINAL.			
PAGARE:			
DEBO(EMOS) Y PAGARE(MOS) INCONDICIONALMENTE EN LA CIUDAD DE QUERETARO, QRO., A LA ORDEN DE DE TRANSPORTADORA EGOMA, S.A. DE C.V., LA CANTIDAD AMPARADA POR ESTE DOCUMENTO. LA FALTA DE PAGO OPORTUNO CAUSARA INTERESES MORATORIOS A RAZON DEL % MENSUAL.			
LA REPRODUCCION NO AUTORIZADA DE ESTE COMPROBANTE CONSTITUYE UN DELITO EN LOS TERMINOS DE LAS DISPOSICIONES FISCALES.			
R/ DONNELLY DE MEXICO, S. DE R.L. DE C.V. R.F.C. NOM 883191-20. CERRADA DE GALEANAL DE FRANC. INDUSTRIAL LA USMA TULAHUETLA. EDO. DE MEXICO. C.P. 40700 TEL. 0181-456-4566 FAX 0181-456-4566 DE 2003. FECHA DE IMPRESION: FEBRERO 2007. VERSION: FEBRERO 2007 A ENERO 2008 *NUMERO DE APROBACION DEL SISTEMA DE CONTROL DE IMPRESIONES AUTORIZADO: 13862387			
			ACEPTO TE-F77

No. 11

<input type="button" value="Close"/>	<input checked="" type="button" value="Done"/>	<input type="button" value="Modify"/>	<input type="button" value="Clear"/>	<input type="button" value="Override Template"/>	<input checked="" type="button" value="Cancel Waybill"/>	<input type="button" value="View Weights"/>	<input type="button" value="View Holds"/>	<input type="button" value="View ME"/>	<input type="button" value="View MES"/>	<input type="button" value="View EDI"/>	
<input type="button" value="View Trip Plan"/>	<input type="button" value="Print Waybill"/>	<input type="button" value="View ZTS"/>	<input type="button" value="History"/>	<input type="button" value="Apply Template"/>	<input type="button" value="BOL Notify"/>	<input type="button" value="Cancel Notify"/>	<input type="button" value="Print Screen"/>	<input type="button" value="Help"/>			

Origin	KENOVA,WV	Lead Car Initial/Number	FLCX	43371	Template ID	N/A	<input type="checkbox"/> Create Template WL
Destination	SAN LUIS POTOSI,SL	Billing Waybill Rd/Nbr/Dt	NS	465778	06/15/2007		
Shipper	[REDACTED]	Waybill Type	SINGLE SHIPMENT		Load/Empty	LOAD	
Consignee	[REDACTED]	Waybill Status	Suspended		Commodity	[REDACTED]	
Route	NS MERID KCS LARED KCSM						

<input type="checkbox"/> Protective Service	<input type="checkbox"/> Import/Export	<input type="checkbox"/> Vehicles	<input type="checkbox"/> Diversion	<input checked="" type="checkbox"/> Audit Log
<input type="checkbox"/> Special Cond.	<input type="checkbox"/> Intermodal	<input type="checkbox"/> Stop Off	<input checked="" type="checkbox"/> Contract	<input type="checkbox"/> Bill Notes
<input checked="" type="checkbox"/> Equipment	<input checked="" type="checkbox"/> General	<input checked="" type="checkbox"/> Customer	<input checked="" type="checkbox"/> Route	<input checked="" type="checkbox"/> Commodity

Roles

Role Code: Name: CIF

Address:

City/St/Zip:

Phone:

Fax:

CIF Nbr:

Station:

CMF Nbr:

Sub Loc:

Role	Name	Address	City	St	Rail City	St
1 SHIPPER	[REDACTED]	ATTN ACCOUNTS PAYABLE 200 BIG SANDY ROAD	KENOVA	WV		
2 CONSIGNEE	[REDACTED]	11905 HAYTER ROAD	SAN LUIS POTOSI	SL		
3 MEXICAN CUSTOMS BROKER	GRUPO ESPECIALIZADO ADUANAL DE MEXI	AVE VENUSTIANO CARRANZA 1952 ALTOS GUERRERO	NUEVO LAREDO	TM	NUEVO LAREDO	TM
4 UNITED STATES	US FORWARDING AGENCY	719 PELLEGRINO CT	LAREDO	TX		

← Prev Next → 2665 : Screen Error - Unable to find customer record given the Waybill Number and Customer Role.

<input type="button" value="Close"/> <input type="button" value="View EDI Repository"/> <input type="button" value="Print"/> <input type="button" value="Print Screen"/>			
Send/Receive Indicator	<input type="text" value="R"/>	Tran Set	<input type="text" value="404"/>
Sender Id	<input type="text" value="DOWX1055"/>	Legacy Accept/Reject Indicator	<input type="text" value="A"/>
Receiver Id	<input type="text" value="KCS"/>	Communication Path	<input type="text" value="KL"/>
Send Receive Date	<input type="text" value="5/22/2007"/>	Send Receive Time	<input type="text" value="07:41:38"/>
EDI Transaction Information Press CTRL + F to find a string. Press F3 to find the next occurrence.			
<pre> N9*PG*00181445. N9*H5*NA*TRANSFERRED BY KLEINSCHMIDT INC*20070522*0742. DTM*002*20070603. N7*UTCX*048993*115000*E*64200*****RR*****A. M7*950573. F9**NORCO*LA. D9**ESCOBEDO*NL. N1*SH*UNION CARBIDE CORPORATION. N2*P9 LIQUID POOL PP. N3*901 PROSPECT AVE. N4*NORCO*LA*70079*USA. N1*CN*H MUEHLSTEIN & CO., INC.. N2*ADMINISTRATIVE SERVICES. N3*LIBRAMIENTO NORETE KM 27.3*ZONA 12 VIA 808 PUERTA 94. N4*ESCOBEDO*NL*66050*MEX. N1*C1*BULKMATIC DE MEXICO. N3*LIBRAMIENTO NORETE KM 27.3. N4*ESCOBEDO*NL*66050*MEX. N1*FW*DHL GLOBAL FORWARDING LAREDO*92*01339859. N3*302 GRAND CENTRAL BLVD. N4*LAREDO*TX*780450000*USA. N1*PF*UNION CARBIDE CORPORATION. N2*C/O CASS INFORMATION SYSTEMS,. N3*P.O. BOX 182390. N4*COLUMBUS*OH*432182390*USA. N1*XR*DHL GLOBAL FORWARDING LAREDO*92*01339859. N3*302 GRAND CENTRAL BLVD. N4*LAREDO*TX*780450000*USA. N1*11*H MUEHLSTEIN & CO., INC.. N2*ADMINISTRATIVE SERVICES. N3*LIBRAMIENTO NORETE KM 27.3*ZONA 12 VIA 808 PUERTA 94. N4*ESCOBEDO*NL*66050*MEX. R2*KCS*R*LARED. R2*KCSM*1. </pre>			

RV: DOWX 20426 / UTCX 48993 - Mensaje (HTML)

Archivo Edición Ver Insertar Formato Herramientas Acciones ?

Responder Responder a todos Reenviar

Mensaje reenviado el 25/05/2007 09:39 a.m.. Haga clic aquí para buscar todos los mensajes relacionados.
Mensaje enviado con importancia Alta.

De: cscenergeticos [cscenergeticos@kcsouthern.com.mx] Enviado el: Viernes 25/05/2007 09:33 a.m.
Para: camelia.dominguez@muehlstein.com.mx
CC:
Asunto: RV: DOWX 20426 / UTCX 48993

Camelia,

Te envío anexo la información que recibió KCS referente al agente aduanal Mexicano (N1* XR) mediante EDI 404 (documentación generada vía web). Como puede ver en ambas unidades documentaron el aa amer como mexicano también.

Se tendrá que solicitar el cambio de agente aduanal mexicano con KCS.

Saludos,

*Roberto López Q.
KCSM Energeticos Team.
MEX. 01-800-849-6145 option 3
USA: 1-888-812-9512 option 3
e-mail: cscenergeticos@fm.com.mx*

De: Antonio Robles
Enviado el: Viernes, 25 de Mayo de 2007 09:26 a.m.
Para: cscenergeticos
Asunto: DOWX 20426 / UTCX 48993

Roberto,

Aquí la información de como recibí el EDI para estos carros. Saludos

WBSR53 - Waybill Detail

Inicio Session A - [24... 3 Microsoft O... Microsoft Excel... capitulo III mar... Yahoo! Babel Fi... Dibujo - Paint 07:05 p.m.

Anexo 12

(Notificación de ferrocarril KCS para informar al Agente aduanal que existe un carro que deberá liberar antes de 72 para evitar demoras)

WBDOT013 KANSAS CITY SOUTHERN RAILWAY
PAGE 1
KSP DESPACHO PREVIO NOTIFICATION / /
07/27/2007

FOR - DHL GLOBAL FORWARDING INC
302 GRAND CENTRAL BLVD
LAREDO, TX 78045

LISTED BELOW ARE WAYBILLS BEING REPORTED FOR YOUR ACCOUNT.

WAYBILL NUMBER	DATE	CAR INIT NUMBER	ORIG ROAD	PP/ COL	RELEASE BY CARS	DESTINATION DATE/TIME	AMOUNT
751486	07/27/2007	NAHX 580860	BNSF	P	1	07/31/2007 ESCOBEDO	NL
781467	07/27/2007	ACFX 41522	BNSF	P	1	07/31/2007 ESCOBEDO	NL
TOTAL -		2			2		

EFFECTIVE 8/30/06 YOU MUST FAX THE BARDCODE AND ACUSE DE RECIBO FROM MEXICAN CU TOMS TO AVOID ANY CHARGES FOR CUTTING THE CARS FROM THE TRAIN.

IF ANY NOTICE IS NOT FOR YOUR ACCOUNT, PLEASE ADVISE ANTONIO VILLARREAL, AND/OR ORFALINDA OLIVARES @ 1-800-468-6527 EXT 11,12,13,14,OR 15. OTHERWISE, YOU MIGHT BE CHARGED FOR DOCUMENT DELAYS IF NOT RESPONDING IN TIME.

PLEASE RELEASE CAR TO MEXICO BY "RELEASE BY DATE" IN ORDER TO EXPEDITE YOUR CARS MOVE INTO MEXICO.

BIBLIOGRAFIA

Alemany y Bolufer, D. José, Nuevo Diccionario de la Lengua Española, Barcelona, Ed. Sopena, 1962

Armstrong, John, H. The Railroad, What it is, What it Does, the introduction to railroading, Omaha, Ne., 4th. Ed. 2003

Antún, Callaba Juan Pablo, Logística: Una visión sistémica, México, (Series del Instituto de Ingeniería UNAM, D-39, Mayo, 1994

Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles (ALAF), Seminario: La importancia estratégica de las conexiones ferroviarias internacionales, Buenos Aires Argentina, Mayo 1990.

Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles (ALAF), Temas de Divulgación ferroviaria, Buenos Aires, No. 8/Septiembre 2003

Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles (ALAF), *El ferrocarril en el sistema de Transporte*, publicación realizada con el aporte del convenio ALAF-RENFE, Buenos Aires, septiembre 2003.

Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles (ALAF), Los contratos de concesión ferroviaria y los casos de renegociación, experiencias latinoamericanas, Buenos Aires, Julio 2002

Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles (ALAF), Simposio en Costa Rica, organizado por la ALAF e INCONFER, con el auspicio de la Agencia Alemana de Cooperación, Buenos Aires, 1994.

Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles (ALAF)-RENFE, Estado del procesos de privatización de los ferrocarriles en Latinoamérica, Buenos Aires, Octubre 2002.

Balassa, Bela, European Economic Integration, Oxford, Ed. North Holland Publishing Company, 1975

Boyd, Jim, The American Freight Train, Osceola, Ed. Publishing Company MBI, Impreso en China, 2001

Cappeleti Vidal, Ricardo, Relaciones Internacionales, Integración y Subdesarrollo, Ed. Nueva Visión, Buenos Aires, 1969

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, (última reforma Diario Oficial de la Federación 20-06-2005, órgano del gobierno constitucional de los Estados Unidos Mexicanos.

De Pina, Rafael, Estatuto Legal de los Extranjeros, Actualizado por Juan Pablo de Piña García, México, Ed. Porrúa, 1995

Delgadillo, Macías Javier, Torres, Torres Felipe., Gasca Zamora, José, El desarrollo regional de México en el vértice de dos milenios, México, UNAM, 2001

Economic Research Center, What Role for the railways in Eastern Europe?, Report of the hundred and twentieth round table on transport economics, Francia, , OECD Publication Service 2, 2002

Fawcett, Louis, Hurrell, Andrew, Regionalism in World Politics, Regional Organization and International Order, Oxford, University Press, 1995

Ferguson, Laverne Kosinski, Europe by Eurail, Connecticut, The Globe Pequot Press, Impreso USA 2005

Fontaine, Pascal, *10 lecciones sobre Europa*, Comisión Europea, Dirección General de Información, Luxemburgo, 3ra. Ed. 1998

Gunnar, Myrdal, Teoría Económica y regiones subdesarrolladas, México, FCE, 4ª. Ed. 1968

Hass, Ernst B., The Uniting of Europe, Political, Social and Economical Forces 1950-1957, Londres, Stevens and Sons, 1958

Hernández Cervantes, Héctor, Apertura Comercial y proteccionismo: fomento Industrial e inversiones extranjeras, Mercado de Valores, Nafinsa No. 10, 1998.

Hubermas, Leo, Nosotros, el pueblo: "Historia de los Estados Unidos", traductor Gerardo Dávila, México, Ed. Nuestro Tiempo, 1ª. Ed. 1977

Inah, Rosenthal-Urey, Regional Consequences of Industrial Policy: Mexico and the United States in changing world auto industry, Monograph Series, La Jolla, 1986

Islas, Rivera, Víctor Manuel, Estructura y Desarrollo del Sector Transportes en México, El Colegio de México, México, 1990

Lindberg, L.N., The Political Dynamics of European Economic Integration, Stanford, University Press,

López Calva, Luis F., "Privates Participation in infrastructure and labor issues, the privatization of Mexican railroads", México, El Colegio de México, abril 2001

Mariscal, Nicolás, Teorías Políticas de la Integración Europea, Madrid, Ed. Tecnos, 2003.

Mariño Fage, Jorge R.J. La supranacionalidad en los procesos de Integración Regional, Mave Mario A, Viera Editor, Buenos Aires, 1999

Matner Peyelonga, Carlos., Pérez Sánchez, José Arturo., Herrera, García Alfonso., Diagnóstico general sobre la plataforma logística de transporte de carga en México, Publicación Técnica No. 233, Sanfandila, Qro. 2003

Markus, Perkman, Ngai-Ling, Sum, Globalization, Regionalization and Cross Border Regions, Londres, 2002

Mastel, Greg, Leyes Comerciales de Estados Unidos como resultado de la Ronda Uruguay, Armonk N.Y., Ed. Heliasta, 1998

Meyer, Lorenzo., Zoraida Vázquez, Josefina, México frente a Estados Unidos (Un ensayo histórico, 1776-1994) FCE, México, 3ra. Ed. 1994

Murray, Tom, Canadian National Railways, Ed. MBI, St. Paul, 2004

Mûchler, Gûnter., Hofmann, Klaus., Kohl, Helmut, Canciller de la unidad alemana, Bonn, Departamento de Prensa e Información del Gobierno Federal de Bonn, Mayo 1992

Pastor, Robert A., Toward a North American Community, lessons from the Old World for the New, Washington, D.C., Institute for International Economics, 2001

Raluy Pouveida, Antonio, Diccionario Porrúa de la Lengua Española, México, Ed. Porrúa

Rico, Galeana, Armando Oscar, La integración del autotransporte de carga en el marco del TLCAN, Publicación Técnica No. 169, Sanfandila, Qro. 2001

Riguzzi, Paolo, Resurgimiento de la integración económica entre México-Estados Unidos: Los años cruciales, 1878-1887, Zinacantepec, El Colegio Mexiquense, A.C. 2000

Rizo Yáñez, Emma, Vía y Muerte de Fidelita, la novia de Acámbaro: Una historia social de la tecnología en los años cuarenta, el caso de los ferrocarriles nacionales de México, México, 1ª. Ed. 1991

Rosamond, Ben, Theories of European Integration, New York, St. Martin Press, 2000

Rhodes, Michael, North American railyards, St. Paul, 1ST. Edi. MBI, 2003

Salinas de Gortari, Carlos, Un paso difícil a la modernidad, Ed. Plaza & Janes Editores, México, 2000

Salvatore, Dominick, Economía Internacional, Mc Graw Hill Interamericana, Santa Fé de Bogotá, Impreso en Colombia, 1994

Stover, John, F. The Chicago History of American Civilization, American Railroad, Chicago y Londres, 5ta Ed. Impreso USA 1968

HEMEROGRAFIA

“El año SCT”, Mundo logístico, Año 3, núm. 18, 2006

Alponte, Juan Ma., Saldaña, Ivette., González, Javier., Aguilera, Bravo Luis., “Nuevos Retos de la Industria Automotriz”, CAAREM, (Confederación de Asociaciones de Agentes Aduanales de la República Mexicana), Año. 4, Núm. 6, 2005

Bardán, Cuitláhuac, Figueroa, Rosa A., “La industria Automotriz en el TLCAN”, Instituto de investigación legislativa del Senado de la República, julio 2003

Becerril, Isabel, “Rotundo fracaso de la comisión del TLCAN: José Luis Barraza”, El financiero, abril 5, 2006

Becerril, Mario., Alponete, Juan Ma., Hernández, Guadalupe., Morales Roberto., "Política Aduanera, 2006-2012, la visión de la Caarem", CAAREM, Año 5, Núm. 5, 2006

Bibian, Cynthia, "Industria del Transporte", Reforma, octubre 25, 2004

Brown Parra, Laura, "El Banco de Desarrollo de América del Norte: avances y retos", Comercio Exterior, vol. 51, núm. 6, Junio 2001

Cantera, Sara, "Amplían armadores inversión en el país", Reforma, agosto 8, 2006

Cantera, Sara, "Afinan motores para arrancar de nuevo", Reforma, p.1 sección (Negocios), agosto 8, 2006

Cetre, Moisés, Alponete, Juan Ma., Becerril, Mario., Zolezzi, Daniel, "Centroamérica Integración y desequilibrio externo", CAAREM, Año 4, Núm. 5, 2005

Clack, Jack, traducción González Ruíz, Angel., "Retrato de los EUA", Departamento de los Estados Unidos, Oficina de programas de información internacional

Council on Foreign Relation, "Construcción de una comunidad de América del Norte", Departamento de Estado de los Estados Unidos, Oficina de programas de información internacional

Cruz, Lilian, "Sistema ferroviario, mueve deficiencias", Reforma, Octubre 5, 2005

Cruz, Lilian, "Frenan derechos de paso al ferrocarril", Reforma, Octubre 24, 2005

Cruz, Serrano Noé, "Vence TFM al Gobierno", El Universal, sección B, 14 septiembre 2005

Fernández, Joaquín, "Los sí y no de las API y las autoridades portuarias", Mundo logístico, Año 1, núm. 6, 2004

Gaxiola, Bárbara, "Railtec 2005, Intermodal en crecimiento", Mundo logístico, Año 2, núm. 8, 2005

Gaxiola, Bárbara, "Railtec en Guadalajara conciencia de industria", Gaxiola, Bárbara, "Railtec 2005, Intermodal en crecimiento", Mundo logístico, Año 3, núm. 14, 2006

Holloway, Chris, Mc Laughlin, Gary, Panel de revisión del CTA., "Seguridad ferroviaria y acceso competitivo", habitación 750, calle de 130 pizarreros, Ottawa, Canadá K1E, Investigación conducida para la revisión de la Ley del Transporte en Canadá, Grupo de Transporte, Diciembre 2000

Ilaregui, Olatz El mercado en material ferroviaria en Canadá, Oficina Económica y Comercial de España en Toronto, Nov. 2005

Lara, Arturo A., Carrillo, Jorge, "Globalización tecnológica y coordinación intraempresarial en el sector automovilístico. El caso de Delhi-México", Comercio Exterior, Vol. 53, núm. 7, julio 2003

Olvera, Silvia, "Intentan especializarse los puertos mexicanos", Reforma, marzo 12, 2007

Price, John, "Logística terrestre en México", Mundo logístico, Año 1, núm. 5, 2004

Rudiño, Lourdes Edith, "En jaque, la industria maicera nacional", El financiero, marzo 30, 2006

S. Corzo., Cruz, Oscar., "Corredores multimodales y sistema ferroviario mexicano", Mundo logístico, año 2, núm. 7, 2005

Saldaña, Ivette, "Agotados los beneficios del TLCAN, a doce años de su entrada en vigor", El financiero, Enero 10,2006

Saldaña, Ivette, "Falta de una política industrial frena competitividad de México", El financiero, abril 19,2006

Saldaña, Ivette, "Aumentan 30% las importaciones desde Japón", El financiero, marzo 30, 2006

Saldaña, Ivette, "Crece la dependencia con Estados Unidos", El financiero, enero 10,2006

Saldaña, Ivette, "El rezago industrial impide que se aprovechen beneficios del TLCAN", El financiero, abril 10, 2006

Saldaña, Ivette, "Integración y competitividad, las prioridades de la IP en la ASPAN", El financiero, marzo 29,2006

Senado de la República, Gaceta Parlamentaria, No. 62, Año 2004, Años de ejercicio primer periodo ordinario
Secretaría de Comercio y Fomento Industrial, "Cinco años del Tratado de Libre Comercio de América del Norte, 1998

Schroeder, Richard, C., "El perfil del Gobierno Norteamericano", Servicio Informativo y Cultural de los Estados Unidos, Enero 1990

Stintson, Ortiz, Ivonne, "Comercio Internacional, régimen jurídico-económico", El financiero, diciembre 7, 2005

Vernon, Andrés, "Desempeño eficaz del MERCOSUR en su tarea de promover la integración dentro de la región", El financiero, diciembre 6, 2005

Yamashiro, Arco Celina., "Espera TMM pago de Kansas City Southern" El financiero, octubre 31, 2005

Diario oficial de la federación 20 de marzo 2001

Diario oficial de la federación 3 de febrero 2007

OTRAS FUENTES

AMIA, Boletín Mensual, Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, A.C., núm. 43, México, Diciembre 2002

Comisión Federal de Competencia, "Integración económica y competitividad en México: Dávila, E. (1999), "Privatización del transporte ferroviario en México", SHCP, mimeo.

Cotización de KSC recibida por mail noviembre 5, 2006

Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, Nueva Ley, Diario Oficial de la Federación diciembre 1995

López, Roberto, KCSM Energéticos Team, Av. Manuel L. Barragán, Monterrey, N.L., Tel 01 800 849 6145

Pereña, Gili Mercedes, Estudios Regionales II, Apuntes de clase, información proporcionada en mayo 5, 2005

Pérez, Mota Eduardo, "La importancia de una regulación orientada a la competencia", México, junio 2005 (Ponencia)

Secretaría de Economía, "A 10 años de la entrada en vigor del TLCAN", Subsecretaría de negociaciones comerciales internacionales, México 2004

Zabludovsky, Jaime., "Logros y límites de la integración regional: el caso mexicano", Buenos Aires, Agosto 24, 2005 (Ponencia)

Ciberografía:

Banco Mundial consulta en <http://www.worldbank.org/transport/rail/denning.htm>, (julio 2006)

Biblioteca del Congreso consulta en: <http://thomas.loc.gov/cgi-bin/query/z?c108:S.2941:North American Investment Fund Act Introduced in Senate>, (mayo 2006)

Biblioteca Benjamín Franklin consultado en: <http://www.usembassy-mexico.gov/bbf/bfgobiernoEU.htm>, (abril 24, 2005)

Burlington North Santa Fe consulta en: <http://www.bnsf.com.mx>
National Law Center for Inter-America Free Trade consultado en <http://www.natlaw.com/pubs/spmxcu7.htm>

Cámara de Diputados consultado en <http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/doc/209.doc>, septiembre 9, 2005
Union Pacific consultado en: <http://www.uprr.com/aboutup/photos/maps.shtml#0>, (Septiembre 28, 2006)

Canadá consultado en: <http://www.tc.gc.ca/en/menu.htm>, (mayo 24, 2005)

Canadá consultado en: http://www.viarail.ca/en_index.html, (junio 5, 2005)

Canadá consultado en: http://www.cta-otc.gc.ca/rail-ferro/index_e.html, (mayo 24, 2005)

Department of Transportation, consultado en: <http://dotlibrary.dot.gov/Historian/history.htm>, (diciembre 18, 2006)

Secretaría de economía consultado en <http://www.secretaria-economia.org.mx>, (enero 15, 2007)

SICE, Foreign Trade Information system consultado en <http://www.sice.oas.org/defaults.stmm>, (enero 18, 2007)

Transportación ferroviaria Mexicana, consultada en <http://www.tfm.com.mx>, octubre 10, 2005 (esta página actualmente es KCSM)

CONSULTA REALIZADA EN :REVISTA ELECTRONICA SIGLO XXI

Agencias, Impulsan cruce ferroviario en Nuevo Laredo, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history_1.php?story_id=5435, (marzo 17, 2007)

Ayala Margain, Diego, Washington instalará cámaras de seguridad en líneas de ferrocarril de carga, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history_1.php?story_id=951, (julio 19, 2005)

Cambio de Michoacán, Realizarán pruebas de seguridad del corredor LC-Kansas, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history_1.php?story_id=802, (julio 1, 2005)

Castillo Ortiz, Miguel Angel, Aumenta KCSM capacidad de vía en tramo Saltillo-Monterrey, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history_1.php?story_id=2910, (abril 27, 2006)

Castillo Ortiz, Miguel Angel, Estiman inversión de más de \$ 2,700 millones en infraestructura ferroviaria, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history_1.php?story_id=1337, (septiembre 2, 2005)

Castillo Ortiz, Servicios ferroviarios en México aún no cubren necesidades de perecederos, abril 25, 2005, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history_1.php?story_id=142, (abril 25, 2005)

Castillo Ruíz, Miguel Angel, Limitada capacidad ferroviaria en México para uso de industria automotriz, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history.php?story_id=5625, (enero 26, 2005)

Castillo Ruíz, Miguel Angel, Pide TFM a diputados cambios a ley en materia ferroviaria, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history.php?story_id=4804, (noviembre 11, 2004)

Cruz, Osiel, Cambiarían TMM y KCS términos de compra-venta de TFM, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history.php?story_id=4576, (octubre 11, 2004)

Cruz, Osiel, Dan Luz a corredor transpacífico KCS, TFM y Hutchison Ports, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history_1.php?story_id=312, (mayo 11, 2005)

Cruz, Osiel, Piden a SCT revocar concesión al KCSM, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history_1.php?story_id=3234, (junio 7, 2006)

Cruz, Osiel, Union Pacific respalda transporte de cargas internacionales por México, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history.php?story_id=4916, (noviembre 19,2004)

Curiel, Ramúl, Invertirán 300 mdd empresas ferroviarias, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history_1.php?story_id=2308, (enero 23,2006)

De la Rosa, Tomás, Accionistas de KCS aprueban compra de TFM, opeación valuado en US \$ 700 millones, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history.php?story_id=6084,(marzo, 30 2003)

De la Rosa, Tomás, Antimonopolios México da prórroga a Kansas City para compra de TFM, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history.php?story_id=4558,(octubre 7,2004)

De la Rosa, Tomás, Antimonopolios USA da afirmativa dicta fusión TFM-Kansas City Southern, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history.php?story_id=5618,(enero 25, 2005,)

De la Rosa, Tomas, Crece 12.3% importación de maquinaria y equipo para ferrocarril en México, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history.php?story_id=2337, (marzo 18,2004)

De la Rosa, Tomás, Exportación de carros para ferrocarril en México creció 247%, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history.php?story_id=2336, (marzo 18,2004,)

De la Rosa, Tomás, Ferrocarril en México de los más eficientes del mundo, invertirán 3,800millones, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history.php?story_id=5614, (enero 25, 2005)

De la Rosa, Tomás, Ferroviaria TFM obtiene dispensa de acreedores por default, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history.php?story_id=2202, (marzo 12, 2004)

De la Rosa, Tomás, Genera cautela devolución de IVA a TMM, reduce US% 100 millones de venta de TFM, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history.php?story_id=6119, (abril 4 ,2005)

De la Rosa, Tomás, Gobierno mexicano obligado a retribuir US \$ 1,000 millones a TMM y Kansas City, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history.php?story_id=5911, (febrero 23, 2005)

De la Rosa, Tomás, Kansas amenaza a TMM de regresar a tribunales, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history.php?story_id=2616, (abril 14, 2004)

De la Rosa, Tomás, Standard & Poor's coloca en lista negativa a TFM, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history.php?story_id=2059, (marzo 3, 2004)

De la Rosa, Tomás, Valida Tribunal devolución de impuesto por US \$ 1,000 A TFM-Kansas City, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history.php?story_id=5647, (enero 27,2005)

De la Rosa, Tomás, Canciller mexicano Derbez, ve con buenos ojos corredor Kansas City-Mexico, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history.php?story_id=5957, (marzo 1, 2005)

De la Rosa, Tomás, Estadounidenses KCS con derechos a compra de TFM, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history.php?story_id=2376, (marzo 22,2004,)

Diario de México, No convence a legisladores informe ferroviario de la SCT, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history.php?story_id=3810, (, julio 23, 2004)

Diario del Istmo, Proyectan reactivación de transporte ferroviario, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history_1.php?story_id=2392, (febrero 7,2006)

Domínguez, Hugo I., Investigará CFC prácticas monopólicas del ferrocarril, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history_1.php?story_id=3692, (agosto 3, 2006)

Domínguez, Hugo Iván, Anuncia cambios en KCS, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history_1.php?story_id=4645, (diciembre 5, 2006)

Domínguez, Hugo Iván, Anuncia KCSM proyectos ferroviarios para 2007, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history_1.php?story_id=2036, (diciembre 12, 2006,)

Domínguez, Hugo Ivan, Busca KCSM solucionar problemas de Tráfico en Monterrey, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history_1.php?story_id=6035, (junio 22, 2007)

Domínguez, Hugo Ivan, Crecen cruceos ferroviarios por Nuevo Laredo, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history_1.php?story_id=6651, (septiembre 25 2003)

Domínguez, Hugo Ivan, En un mes, convenio en derechos de paso ferroviario, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history_1.php?story_id=6765, (octubre 11,2003)

Domínguez, Hugo Iván, Exige KCSM a SCT reglas claras en derechos de paso, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history_1.php?story_id=5868, (mayo 29, 2007)

Domínguez, Hugo Iván, Llamam a eliminar prácticas monopólicas en ferrocarriles, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history_1.php?story_id=4360, (octubre 30,2006)

Domínguez, Hugo Iván, Ofrece KCS notas de deuda por 165 mdd, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history_1.php?story_id=5802, (mayo 18, 2007)

Domínguez, Hugo Iván, Piden al gobierno apoyar inversiones ferroviarias, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history_1.php?story_id=5477, (abril 3, 2007)

Domínguez, Hugo Iván, Quiere SCT “poner orden” en sistema ferroviario, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history_1.php?story_id=5776, (mayo 15, 2007)

Domínguez, Hugo Iván, Reclaman KCS y TMM incumplimientos por venta de TFM, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history_1.php?story_id=5075, (febrero 2, 2007)

EFE, Transporte Siglo XXI, Revisa EU su sistema de seguridad ferroviaria, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history.php?story_id=2219, (marzo 12, 2004,)

El cambio de Michoacán, Estancado transporte de ferrocarril LC-Kansas City, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history_1.php?story_id=5204, (febrero 21, 2007,)

El Economista, Resuelve tribunal a favor de TFM para devolución de IVA, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history.php?story_id=5425, (enero 7,2005)

El financiero, Califican como exitosa la privatización de Ferrocarriles Nacionales, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history_1.php?story_id=5089, (febrero 5, 2007,)

El financiero, Rezagos en infraestructura oxidan al sistema ferroviario, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history.php?story_id=3032, (mayo 17,2004)

El Financiero, TFM, dispuesta a compartir tarifas y líneas con ferromex, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history.php?story_id=4664, (octubre 25, 2004)

El financiero, Vacíos Legales ponen en jaque a TFM, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history.php?story_id=4614, (octubre 18,2004)

El mañana de Nuevo Laredo, Buscan reubicar vías de ferrocarril de Union Pacific en Laredo, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history.php?story_id=3822, (julio 27,2004)

El mañana, Ferrocarriles Mexicanos, un estorbo, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history_1.php?story_id=5543, (abril 11, 2007)

El mañana, Proyecta KCSM reubicación de patios férreos, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history_1.php?story_id=4746, (diciembre 15, 2006,)

El Universal, Concreta Kansas City Southern pago de contingentes a TMM, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history_1.php?story_id=2571, (marzo 15,2006,)

El Universal, Aceptan Fusión de TFM y KCS, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history.php?story_id=5474, (enero 12, 2004)

EL Universal, Analiza SCT proyectos ferroviarios, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history_1.php?story_id=2534, (marzo 7,2006)

Excelsior, Ferrocarriles, en la mira de la cofeco, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history_1.php?story_id=3908, (septiembre 1, 2006)

Excelsior, Fija KSCM su atención a viejos problemas con Ferromex, dic 29,2006, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history_1.php?story_id=4834, (diciembre 29,2006,)

El Economista, TMM recompra acciones Mexrail vendidas a KCS, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history.php?story_id=465, (octubre 1,2003)

El financiero, Transporte SXXI, Ultimátum del gobierno a TMM sobre la compra de acciones, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history.php?story_id=742, (octubre 29,2003)

Fuente Reforma, Transporte SXXI, Inicia negociación final de KCS-TMM, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history.php?story_id=19, (septiembre 1,2003)

Fuente: Crónica, Ferrromex protestará devolución del IVA a TFM, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history.php?story_id=983, (noviembre 24, 2003)

Fuente: Crónica, Ratifica TFM demanda del litigio accionario, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history.php?story_id=721, (octubre 28,2003)

Fuente: Crónica, TFM quiere comprar a Kansas parte de Mexrail, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history.php?story_id=32 , (septiembre 5,2003)

Gaxiola, Bárbara, Transporte Siglo XXI, Urgen sobre la necesidad de explotar el potencial doméstico del ferrocarril, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history.php?story_id=623, (octubre 16,2003)

Hernández Jaime, Interviene la CFC en la controversia entre TFM y KCS, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history.php?story_id=2540, (abril 5,2004)

Juárez Rodríguez, Pilar, Reporta KCS ingresos por 388.4 mdd al primer trimestre de 2006, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history_1.php?story_id=2947, (mayo 3, 2006)

Juárez, Pilar, Anuncia KCS acuerdo con inmobiliaria Staubach Company, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history_1.php?story_id=3911(septiembre 4, 2006)

Juárez, Pilar, Anuncia KCS compra de locomotoras y nombramiento de Shoener, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history_1.php?story_id=3311, (junio 16,2006)

Juárez, Pilar, Apoya KCSM decisión de CFC sobre Ferromex y Ferrosur, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history_1.php?story_id=3445, (julio 3, 2006)

Juárez, Pilar, Avanza KCSM en programas de convivencia, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history_1.php?story_id=4075, (septiembre 26, 2006)

Juárez, Pilar, Pide KCS desarrollar corredor Lázaro-Cárdenas-EU, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history_1.php?story_id=3759, (agosto 14, 2006)

Juárez, Pilar, Prevee sector ferroviario inversiones or 2,131.50 mdp, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history_1.php?story_id=3908, (septiembre 4, 2006)

Juárez, Pilar, Registra KCSM ingresos por 194 mdd en segundo trimestre, 2006,http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history_1.php?story_id=3927, (septiembre 6, 2006)

Juárez, Pilar, Reporta KCS ingresos por 413 mdd, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history_1.php?story_id=3719, (agosto 8,2006)

Martiarena Ruíz, Acuerdan Norfolk Southern y KCS invertir 300 mdd en " joint venture, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history_1.php?story_id=2788, (abril 11 2006)

Martiarena Ruíz, Raúl, Crecen 4.8% ingresos de KCSM al cuatro trimestre de 2005, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history_1.php?story_id=2384, (febrero 6,2006)

Martiarena Ruíz, Raúl, Mantiene vigencia privatización ferroviaria:Dycther, enero 23, 2006, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history_1.php?story_id=2304

Martiarena Ruíz, Raúl, Piden empresas ferroviarias simplificar trabajo en aduanas, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history_1.php?story_id=1850, (noviembre 9, 2005)

Martiarena Ruíz, Raúl; Cruz, Osiel, Lanza KCS oferta pública para compra de acciones de TMM,http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history_1.php?story_id=2049, (diciembre 7,2005)

Milenio Diario, "Cosa juzgada" el caso de TFM dice el Subsecretario de SHCP, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history_1.php?story_id=1477, (septiembre 21, 2005)

Milenio Diario, Indagar la cesión de TFM, exigen diputados, septiembre 27,2005, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history_1.php?story_id=1541, (septiembre 27,2005)

Milenio, Conflicto de TFM con Hacienda durará años, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history.php?story_id=847, (noviembre 7,2003)

Milenio, Intervendrá la CFC en regular ferrocarriles, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history_1.php?story_id=2954, (mayo 3, 2006)

Milenio, KCS mantiene millonario plan de inversiones, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history_1.php?story_id=3318, (junio 16,2006)

Milenio, Renace la infraestructura ferroviaria en México: SCT, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history.php?story_id=3555, (junio 28,2004)

Milenio, Sector Ferroviario, en franco crecimiento, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history_1.php?story_id=3111, (mayo 22, 2006)

Milenio, TMM cumplirá con la corte de EU, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history.php?story_id=1427, (enero 8,2004)

New York Times, Posible confrontación por ferrocarriles en Laredo, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history_1.php?story_id=5035, (enero 29,2007)

Notimex, Anuncia SCT concesión para operar 2 vías ferroviarias, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history.php?story_id=903, (noviembre 13,2003)

Notimex, Aprueba EU compra de ferrocarril Tex-Mex a Kansas City Southern, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history.php?story_id=5080, (noviembre 30, 2004)

Notimex, Buscan cruce ferroviario Nuevo Laredo-Texas, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history_1.php?story_id=5670, (abril 30, 2007)

Notimex, Declara corte de EUA en desacato a Grupo TMM, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history.php?story_id=1406, (enero 7,2004)

Notimex, Destaca SCT inversión en ferrocarriles desde su privatización, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history_1.php?story_id=3363, (junio 22, 2006,)

Notimex, En riesgo rentabilidad de ferrocarrileras por conflictos en cruces, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history_1.php?story_id=2369, (febrero 2, 2006,)

Notimex, Necesario 4 mil kms de vías ferroviarias: CMIC, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history_1.php?story_id=4810, (diciembre 26, 2006)

Notimex, Niegan empresas ferroviarias acuerdo a corto plazo en tarifas de interconectividad, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history_1.php?story_id=588, (junio 8, 2005)

Ramírez, Didier, Incrementa exportación por ferrocarril en Nuevo Laredo, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history_1.php?story_id=3672, (agosto 1, 2006)

Reforma, Agota SHCP plazo para devolución a TFM, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history_1.php?story_id=545, (junio 3, 2005)

Reforma, Critican retraso por devolución a TFM, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history_1.php?story_id=937, (julio 18, 2005)

Reforma, Demanda Gobierno a TMM y KCS, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history.php?story_id=5424, (enero 7,2005)

Reforma, Encarrilla KCSM Inversión, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history_1.php?story_id=3736, (agosto 10,2006)

Reforma, Pierde SHCP litigio por 12,000 millones con TFM, agosto 26, 2005, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history_1.php?story_id=1266, (agosto 26, 2005)

Reforma, Preocupa a KCSM fallo de la Cofeco, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history_1.php?story_id=2685, (abril 4, 2006)

Reforma, Rechaza TFM fallo a su favor, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history.php?story_id=5085, (diciembre 1, 2004)

Reforma, Transportes SXXI, Busca TMM aval para vender TFM, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history.php?story_id=4512, (octubre 4,2004)

Reforma, Transportes SXXI, Niegran actualizar devolución a TMM, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history.php?story_id=2801, (abril 30,2004)

Reforma, Urge renovación en ferrocarriles, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history_1.php?story_id=274, (mayo 9, 2005)

Reforma, Ven ahorros con transporte ferroviario, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history.php?story_id=4769, (noviembre 8,2004)

Reuters, Anuncia KCS México inversión de 100 mdd en 2007, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history_1.php?story_id=4821, (diciembre 27,2006)

Reuters, Kansas City ajusta utilidad de 2003 por impuestos de TFM, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history.php?story_id=2487, (marzo 31, 2004)

Reuters, Transportes SXXI, Kansas City ajusta utilidad de 2003 por impuestos de TFM, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history.php?story_id=2487, (marzo 31, 2004)

Reuters, Transportes SXXI, Paga KCS 54.1 mdd por disputa a TMM, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history_1.php?story_id=6645, (septiembre 24, 2003)

Rodríguez, Gabriel, Fuente Transporte SXXI, Exige Ferromex a Gobierno sin revocar concesión a TFM, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history.php?story_id=941, (noviembre 18, 2003)

Rodríguez, Gabriel, Fuente Transporte SXXI, Respalda Suprema Corte pago de mil mdd a TFM, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history.php?story_id=830, (septiembre 24, 2003)

Rodríguez, Gabriel, Kansas City podría adquirir en 500 mdd 20% de acciones de TFM, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history.php?story_id=601, (octubre 14, 2003)

Sentido Común, Kansas City a través de TFM emitiría US\$ 460 millones de deuda, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history.php?story_id=6170, (abril 6, 2005)

Sentido Común, TFM recibe aprobación para la recompra de 87% de los bonos que vencen en 2009, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history_1.php?story_id=145, (abril 25, 2005)

Tamaulipas, Dan Tamaulipas y KCS histórico paso en transporte ferroviario, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history_1.php?story_id=4371, (octubre 31, 2006)

Topics, Transport, Disminuye carga ferroviaria en Estados Unidos, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history_1.php?story_id=491, (mayo 27, 2005)

Torres, Enrique, Crece de 12% a 17% la carga por ferrocarril, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history.php?story_id=3614, (julio 2, 2004)

Torres, Enrique, Nombra la ferroviaria KCS asesor para TFM, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history.php?story_id=5434, (enero 7, 2005)

Torres, Enrique, Se desdice Canacar en la venta de TFM a KCS, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history.php?story_id=4586, (octubre 12, 2004)

Torres, Enrique, Solicita Canacar eliminar trato preferencial al FFCC luego de la venta de TFM, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history.php?story_id=5260, (diciembre 15, 2004)

Torres, Enrique, Venderá gobierno mexicano participación de TFM, la ferroviaria renuncia al cobro de impuesto, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history_1.php?story_id=1421, (septiembre 13, 2005)

Torres, Enrique, Venta de TFM puede agilizar el tráfico interlineal: ANTP, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history.php?story_id=5265, (diciembre 16, 2004)

Transporte Siglo XX, Standard & Poor's retira a TFM de CreditWatch, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history.php?story_id=4682, (octubre 26, 2004)

Transporte Siglo XXI, Acuerda TMM venta de TFM a Kansas City Southern, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history.php?story_id=5257, (diciembre 15, 2005)

Transporte Siglo XXI, Acuerdan Union Pacific y BNSF inversión conjunta de 100 mdd en EU, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history_1.php?story_id=2999, (mayo 9, 2006)

Transporte Siglo XXI, S&P mantiene calificación de TFM pese a disputa con KCS, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history.php?story_id=2452, (marzo 25, 2004)

Transporte Siglo XXI, TFM adeudaría 380 millones a Ferromex por derechos, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history.php?story_id=2895, (mayo 6, 2004)

Transporte Siglo XXI, TMM venderá 100% de acciones de Tex-Mex Railway a Kansas City, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history.php?story_id=4060, (agosto 16, 2004)

Transporte SXXI, Acreedores apoyan a KCS en refinanciamiento de US \$ 445 millones de deuda de TFM, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history_1.php?story_id=82, (abril 18, 2005)

Transporte SXXI, Kansas City reduce costo de deuda de TFM de 11.75% a 9.375%, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history_1.php?story_id=99, (abril 20,2005)

Transporte SXXI, Utilidad operativa de TFM cae 13% por mayor precio en combustible, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history.php?story_id=5688, (febrero 1,2005)

Transportes Siglo XXI, Establece KCSM medidas de seguridad en Nuevo León, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history_1.php?story_id=6081, (junio 29, 2007)

Transportes Siglo XXI, Integra KCS a sus servicios ruta Tex Mex, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history_1.php?story_id=2691, (abril 3, 2006)

Vanguardia, Busca KCSM sacar patios de carga en Saltillo, http://www.t21.com.mx/Snoticias/ferroviario/ferroviario_history/ferroviario_history_1.php?story_id=4023, (septiembre 18,2006)