SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

RESOLUCIÓN que contiene la Declaratoria de rescate de la Concesión otorgada en favor de Compañía de Ferrocarriles Chiapas-Mayab, S.A. de C.V.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Secretaría de Comunicaciones y Transportes.- Secretaría.- Oficio 1.- 133.- Expediente: Chiapas y Mayab No. 75.18.311.01/16

**Compañía de Ferrocarriles
Chiapas-Mayab, S.A. de C.V.**

Por conducto de su representante legal.

Av. Presidente Masaryk 101, piso 10, Despacho 1002-A,
Colonia Chapultepec Morales, C.P. 11570, Ciudad de México.

VISTOS, para resolver los autos del procedimiento de rescate de la Concesión otorgada a favor de Compañía de Ferrocarriles Chiapas-Mayab, S.A. de C.V., respecto de las vías generales de comunicación ferroviaria Chiapas y Mayab, en términos del título de Concesión de 26 de agosto de 1999, modificado el 22 de octubre de 2012, y

RESULTANDO

1. Por Acuerdos publicados en el Diario Oficial de la Federación (en lo sucesivo *DOF*) el 29 de junio de 1998 y el 23 de agosto de 1999, la entonces Secretaría de Contraloría y Desarrollo Administrativo destinó al servicio de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (en lo sucesivo la *SCT*), los inmuebles que constituyen las vías generales de comunicación ferroviaria Chiapas y Mayab. Lo anterior, con objeto de que se otorgaran, sobre dichos inmuebles, las concesiones y permisos correspondientes, en términos de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario.

2. El 26 de agosto de 1999, la *SCT* otorgó Concesión a Compañía de Ferrocarriles Chiapas-Mayab, S.A. de C.V. (en lo sucesivo *CFCM*) **para la operación, explotación y conservación de las vías cortas Chiapas y Mayab**, así como de los bienes de dominio público y la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga en las vías de referencia. Dicha Concesión comprende los permisos para prestar los servicios auxiliares que indica. El 30 de septiembre de 1999, el título fue publicado en el *DOF*.

3. El 25 de junio de 2007, **CFCM renunció a la Concesión.**

4. El 24 de julio de 2007, la *SCT* comunicó a *CFCM* que su renuncia no surtiría efectos hasta en tanto garantizara la continuidad en la prestación del servicio público, mediante oficio 4.3.- 1032/2007.

5. El 29 de julio de 2007, **CFCM abandonó las vías Cortas Chiapas y Mayab y dejó de prestar el servicio público de transporte ferroviario en dichas vías.**

6. El 10 de agosto de 2007, la *SCT*, con fundamento en el artículo 23 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, impuso modalidad a Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec S.A. de C.V. (en lo sucesivo el *FIT*) para la operación, explotación y mantenimiento de las vías cortas Chiapas y Mayab y la prestación del servicio público de transporte ferroviario **para garantizar la continuidad en la prestación del servicio público.** Actualmente, prevalece dicha modalidad.

7. El 29 de enero de 2010, *CFCM* comunicó a la *SCT* que se desistía de la renuncia a la Concesión.

8. El 22 de octubre de 2012, la *SCT* modificó el título de Concesión. Dicha modificación fue publicada en el *DOF*, el 6 de febrero de 2013.

9. El 4 de mayo de 2016, la *SCT* notificó a *CFCM* el Acuerdo contenido en el oficio 1.-83, mediante el cual se dio inicio al procedimiento administrativo de rescate de la Concesión. Para tal efecto, se le concedió un plazo de 10 (diez) días hábiles, contados a partir de que surtió efectos la notificación del Acuerdo, para que manifestara lo que a su derecho conviniera y ofreciera las pruebas que considerara pertinentes.

10. En ejercicio de su garantía de audiencia y defensa, el Ing. Manuel Dávila Sánchez Toscano, en nombre y representación de *CFCM*, mediante escrito presentado el 18 de mayo de 2016, realizó sus manifestaciones, además ofreció y exhibió diversas pruebas con excepción de las identificadas con los incisos bb) y cc), consistentes en: "bb) *Copia certificada de todo lo actuado en el juicio ordinario civil federal 14/2015-VI, con lo cual se acredita todo lo señalado por CFCM y por la SCT (por conducto de la PGR) en dicho juicio ordinario civil federal...*; y cc) *Copia certificada de todo lo actuado en el juicio de amparo indirecto 547/2015-I, con lo cual se acredita todo lo señalado por SCT en dicho juicio de amparo*".

11. Por acuerdo del 20 de mayo de 2016, se tuvo por presentado, en tiempo y forma, el escrito de manifestaciones de CFCM y por admitidas las pruebas ofrecidas en el capítulo respectivo, con excepción de las identificadas con los incisos bb) y cc) por no haberlas exhibido. Por tal motivo, con fundamento en el artículo 51 de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, se le concedió a CFCM un plazo de 15 (quince) días hábiles para que las exhibiera, apercibido que, de no hacerlo, se tendrían por no ofrecidas.

12. Por escrito de 13 de junio de 2016, CFCM exhibió las pruebas identificadas con los incisos bb) y cc) de su escrito de manifestaciones.

13. Mediante acuerdo de 14 de junio de 2016, se tuvo por desahogado en tiempo y forma el requerimiento formulado en el diverso proveído del 20 de mayo de 2016. Por tanto, al no existir alguna cuestión pendiente por desahogar, se concedió a CFCM un plazo de 10 (diez) días hábiles para que formulara alegatos, mismo que transcurrió del 17 al 30 de junio de 2016.

14. El 29 de junio de 2016, CFCM presentó escrito mediante el cual formuló alegatos.

15. Por acuerdo de 1 de julio de 2016, se tuvieron por formulados los alegatos. Dicho proveído fue notificado a CFCM, el 5 de julio de 2016. Al no existir alguna cuestión pendiente de acordar, se cerró la instrucción y se procede a resolver el procedimiento de rescate de mérito.

CONSIDERANDO

PRIMERO. Competencia. El Secretario de Comunicaciones y Transportes es competente para resolver el procedimiento administrativo de rescate de la Concesión otorgada a CFCM, en términos de lo dispuesto por los artículos 25, 28 y 90 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 2, fracción I, 11, 14, 16, párrafo primero, 18, 26 y 36, fracciones I, VIII y XXVII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 1, párrafo segundo, 2, fracción VIII, 5, fracciones II y III, 6, fracción II, 20, fracción IV y 25 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario; 2, fracción II, 19 y 74 de la Ley General de Bienes Nacionales; y 1, 2, fracción I, 4, párrafo primero y 5, fracción XXIII del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

SEGUNDO. Análisis de las manifestaciones de CFCM y de las pruebas que ofreció. El estudio materia de este considerando será conforme al orden de los apartados contenidos en el escrito de manifestaciones de CFCM:

"I. Exordio." Consiste en una introducción o resumen de las manifestaciones que CFCM desarrolló a lo largo de su escrito. Por esta razón, el análisis en relación con este apartado se realiza en cada uno de los rubros correspondientes.

"II. Antecedentes." En este apartado, CFCM reproduce antecedentes a los que hace referencia el Acuerdo de 2 de mayo de 2016, por el cual se dio inicio al procedimiento de rescate. CFCM afirma que la SCT omitió un sinnúmero de actos y hechos que, en su opinión, resultan imprescindibles para este procedimiento. También sostiene que, por la omisión de los antecedentes mencionados por ella, la SCT viola el principio de buena fe previsto en el artículo 13 de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo.

Las afirmaciones de CFCM carecen de sustento jurídico en virtud de que la supuesta omisión de actos y hechos del apartado de antecedentes, por ejemplo: la renuncia a la Concesión; la venta de acciones de CFCM; el procedimiento administrativo de sanción a CFCM; el pago de la multa respectiva, entre otros, de ninguna manera puede estimarse como violatoria del principio de buena fe, de conformidad con lo dispuesto por los artículos 3 y 13 de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo. No precisar todos y cada uno de los actos y hechos descritos por CFCM, desde que se otorgó la Concesión, **y que no guardan relación con las causas que fundan y motivan el rescate**, previstas en el artículo 19 de la Ley General de Bienes Nacionales, no afecta, en forma alguna, la validez del Acuerdo de inicio del procedimiento. Tampoco afecta sus defensas, ni constituye una violación a las formalidades esenciales del procedimiento.

Conforme a los principios de economía, celeridad, eficacia y legalidad, previstos en el artículo 13 invocado, resulta innecesario precisar **todas las actuaciones que ocurrieron durante la vida de la Concesión** y, menos aún, aquellas que no guardan relación con la materia del presente procedimiento. Por tanto, la simple manifestación de CFCM no acredita que la SCT haya actuado fuera de la ley o de mala fe y tampoco demuestra que se hubieran violado los principios jurídicos contenidos en el artículo 13 antes citado. Además, todos los documentos que refiere CFCM serán objeto de valoración en el Considerando Quinto de la presente resolución.

Por tales razones, los criterios del Poder Judicial de la Federación que invoca CFCM son inaplicables al caso concreto¹. A mayor abundamiento y en relación con esas tesis, se analizó lo siguiente:

- CFCM no acreditó las presuntas maquinaciones o artificios de la SCT en la substanciación del presente procedimiento, mismo que se inició con un Acuerdo con el que se le dieron a conocer las causas que motivan el rescate.
- CFCM no acreditó que la SCT la indujera para que renunciara a la Concesión. A mayor abundamiento, no se trata de un procedimiento cuyo objeto sea dicha renuncia.
- La SCT notificó debidamente a CFCM el inicio del presente procedimiento y le otorgó la garantía de audiencia y defensa, con estricto apego a la ley.
- En ejercicio de su garantía de audiencia y defensa, CFCM compareció, tuvo acceso al expediente e hizo valer lo que a su derecho convino.
- CFCM solicitó copia de todo el expediente, misma que se le entregó en tiempo y forma.
- CFCM no precisó en qué consiste el error en que supuestamente se le ha hecho incurrir.

De las actuaciones del expediente se acredita que la SCT expuso con claridad los fundamentos y motivos para iniciar el procedimiento de rescate de la Concesión, por lo cual observó los principios de buena fe, lealtad y honradez.

“III. Obligaciones que no ha cumplido SCT.” En este apartado, CFCM afirma que, de lo señalado en el apartado II de Antecedentes de su escrito de manifestaciones, la SCT no ha cumplido diversas obligaciones derivadas de:

- a) El Oficio 4.3.-811/2012 de 22 de noviembre de 2012.
- b) El “Convenio inicial” suscrito entre CFCM y SCT, el 23 de octubre de 2012.
- c) Darle forma al “Convenio de Restitución”.
- d) Obligaciones al amparo del Convenio de Restitución.
- e) La imposición de la modalidad.

Sin perjuicio de que los supuestos incumplimientos señalados por CFCM no guardan relación alguna con las causas que motivan el presente procedimiento de rescate, es de considerarse lo siguiente: por lo que corresponde a los supuestos incumplimientos de la SCT, derivados del oficio 4.3.-811/2012 de 22 de noviembre de 2012 y del Convenio inicial que refiere CFCM (incisos a y b), debe destacarse que ésta no acreditó la existencia de obligaciones incumplidas por la SCT. Contrario a lo afirmado por CFCM, la SCT requirió en múltiples ocasiones al concesionario para que **acreditara**, como a cualquier concesionario de bienes de dominio público de la federación y que prestan un servicio público, **las capacidades técnicas, operativas y financieras** necesarias para operar. Sin embargo, estas capacidades nunca fueron acreditadas por CFCM.

En efecto, existen múltiples requerimientos realizados por la DGTFM a CFCM para que acreditara sus capacidades técnicas, operativas y financieras obligatorias en términos del artículo 9 de la Ley Reglamentaria del Servicio de Transporte Ferroviario. Dichos requerimientos, se realizaron mediante los oficios que la propia concesionaria cita en su escrito de manifestaciones y que anexó a la demanda que dio origen al juicio ordinario civil federal a que más adelante se hará referencia. Por tanto, CFCM reconoce su existencia y validez legal. Los oficios mencionados son los siguientes:

- Oficio DGTFM 4.3.2.-077/13 de 13 de febrero de 2013.
- Oficio DGTFM 4.3.2.-177/13 de 1 de abril de 2013.
- Oficio DGTFM4.3.2.-FF67/13 de 22 de abril de 2013.
- Oficio DGTFM4.3.2.-FF68/13 de 22 de abril de 2013.
- Oficio DGTFM4.3.-332/2013 de 13 de junio de 2013.
- Oficio DGTFM 4.3.2.-FF330/13 de 22 de julio de 2013.
- Oficio DGTFM4.3.-286/2014 de 14 de marzo de 2013.

¹ Se hace referencia a los criterios del Poder Judicial de la Federación, que cita CFCM en las páginas 4 a 7 de su escrito de manifestaciones.

Con fundamento en el artículo 130 del Código Federal de Procedimientos Civiles, de aplicación supletoria, en términos del artículo 2 de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, dichos oficios tienen plena eficacia probatoria para demostrar que, pese a las múltiples solicitudes de SCT, CFCM no acreditó las capacidades requeridas conforme a lo dispuesto en el artículo 9, fracción IV de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario para operar el servicio ferroviario.

De igual manera, CFCM arguye supuestos incumplimientos por falta de forma legal del “Convenio de restitución” y “obligaciones” al amparo de dicho “instrumento” (incisos c y d). Estas afirmaciones carecen de sustento, ya que CFCM no acreditó que dicho instrumento hubiera sido suscrito, pues la suscripción del mismo no se llevó a cabo.

Ahora bien, por lo que hace a las supuestas obligaciones que refiere CFCM respecto a la imposición de la modalidad (inciso e), ésta será objeto de análisis en el apartado V del presente considerando, sin perjuicio de la consideración que se tratará en los párrafos siguientes.

En los antecedentes de su escrito de manifestaciones, CFCM menciona en los incisos ii) y qq) dos juicios que presentó con anterioridad al inicio del presente procedimiento. Como se advierte en las constancias respectivas, que CFCM ofreció como pruebas de su parte, la materia de ambos juicios **versa sobre los conceptos señalados en los incisos a), b), c), d) y e) antes referidos**. El primero de los juicios, fue presentado en la vía ordinaria civil federal y se radicó en el Juzgado Segundo de Distrito en Materia Civil en el Distrito Federal, con el expediente 14/2015-V. El segundo, fue presentado en la vía ordinaria administrativa federal y se radicó en el Juzgado Octavo de Distrito en Materia Administrativa, con el expediente 2/2015.

Como reconoce expresamente CFCM en el inciso mm) de los Antecedentes de su escrito de manifestaciones, por resolución de 17 de agosto de 2015, el Juzgado Segundo de Distrito en Materia Civil se declaró incompetente para conocer del juicio mencionado. Esta resolución fue impugnada por CFCM mediante el recurso de apelación, sin embargo, no fue admitido por haber sido presentado extemporáneamente. El acuerdo de incompetencia del Juez Segundo de Distrito en Materia Civil quedó firme.

Ante tal situación, CFCM presentó una nueva demanda sobre la misma materia, ahora, en la vía ordinaria administrativa federal. El Juzgado Octavo de Distrito en Materia Administrativa, mediante acuerdo de 12 de noviembre de 2015, también se declaró incompetente para conocer de la controversia. Inconforme con el acuerdo, el 17 de noviembre de 2015, CFCM presentó una denuncia sobre el posible conflicto competencial ante la Suprema Corte de Justicia de la Nación. En su escrito, solicitó se resolviera sobre el órgano que debería conocer su demanda.

La Suprema Corte de Justicia de la Nación se declaró incompetente para conocer del asunto y remitió el expediente al Tribunal Unitario en Materias Civil y Administrativa del Primer Circuito en turno, para su resolución. El caso fue turnado al Tercer Tribunal Unitario en Materias Civil y Administrativa del Primer Circuito, el que, mediante resolución de 12 de febrero de 2016, resolvió que no existía conflicto competencial entre los Juzgados Segundo de Distrito en Materia Civil y Octavo de Distrito en Materia Administrativa.

Contrariamente a lo señalado por CFCM en el inciso uu) del apartado de Antecedentes de su escrito de manifestaciones, el Tribunal Unitario precisó en la página 5 de su sentencia de conflicto competencial 1/2015-I, **que tanto el Juzgado Segundo de Distrito en Materia Civil, como el Juzgado Octavo de Distrito en Materia Administrativa habían resuelto que la autoridad competente para conocer de las reclamaciones planteadas por CFCM era el Tribunal Federal de Justicia Fiscal y Administrativa**. Es decir, ambos juzgados coincidían en que el órgano competente para conocer del asunto era el Tribunal Federal de Justicia Fiscal y Administrativa. Por tanto, no existía el conflicto competencial planteado por CFCM.

La referencia de los antecedentes judiciales antes citados, **demuestra que las solicitudes a que se refieren los incisos a), b), c), d) y e) ya han sido reclamadas por CFCM con anterioridad, ante las autoridades judiciales**. Por tanto, se concluye que este procedimiento de rescate no es la vía para que CFCM plantee esas pretensiones, pues, como ha sido resuelto por autoridad competente, correspondía al Tribunal Federal de Justicia Fiscal y Administrativa conocer de los reclamos. Ello confirma que los supuestos incumplimientos tienen su origen y cauce, en hechos, actos, **procedimientos y circunstancias distintos de la materia del rescate**. Debe destacarse que CFCM en el desarrollo de su escrito hace referencia constantemente a estos mismos temas, por lo cual, en obvio de repeticiones innecesarias, deberán tenerse por íntegramente reproducidas estas consideraciones como si se insertaran a la letra.

Por lo anterior, resultan inoperantes estas manifestaciones hechas valer por CFCM respecto a los supuestos incumplimientos de la SCT, que ahora, en este procedimiento presenta, pues como quedó señalado en el Acuerdo de inicio del procedimiento, los motivos por los que esta autoridad determinó iniciar el rescate nada tienen que ver con los supuestos incumplimientos planteados.

Adicionalmente a las pretensiones antes analizadas, CFCM incorpora en el inciso f) del apartado III, denominado "Obligaciones que no ha cumplido la SCT", lo siguiente:

"Indemnizar a CFCM por actividad administrativa irregular en vista de que:

- *El "aseguramiento" que hizo la SCT carece de fundamento legal;*
- *El "depósito" que hizo la SCT carece de fundamento legal; y*
- *La reanudación de la modalidad que hizo SCT en el Oficio SCT50/2013 carece de fundamento legal".*

Debe precisarse que los actos en que CFCM pretende fundar la supuesta actividad irregular no guardan relación con el procedimiento del rescate. Lo anterior es así, toda vez que a este último le resulta aplicable el artículo 19 de la Ley General de Bienes Nacionales, el cual establece las causas que lo originan, así como los términos de la indemnización correspondiente. Derivado de ello, las manifestaciones de CFCM son ajenas por entero al fin de este procedimiento y, por tanto, resultan inoperantes e infundadas.

No obstante, con respecto al aseguramiento realizado en 2007 y al denominado "depósito" de los bienes, debe destacarse que fueron consecuencia del abandono de las vías concesionadas y de la renuncia a la Concesión, como se desprende de las propias afirmaciones de CFCM, contenidas en el inciso f) del capítulo de antecedentes del escrito de manifestaciones, así como de la prueba que exhibió marcada con el inciso c) del capítulo de pruebas. Por tales motivos, la SCT impuso la modalidad al FIT para garantizar la continuidad de la prestación del servicio público, en términos del artículo 23 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario.

Debe destacarse que CFCM reconoce expresamente, en el párrafo segundo de la página 29 de su escrito de manifestaciones, que la indemnización por el rescate es independiente de la indemnización por una actividad administrativa irregular del Estado. Este reconocimiento corrobora que su pretensión está planteada en una vía incorrecta. CFCM señala:

"Suponiendo sin conceder que se han actualizado los supuestos para rescatar los bienes afectos a la concesión, la SCT debe considerar que todo rescate se debe llevar a cabo mediante indemnización (indemnización que resulta independiente a la indemnización por la modalidad que impuso la SCT desde el año 2007 y de la indemnización por la actividad administrativa irregular del Estado)." (Énfasis añadido)

Cabe advertir que la indemnización por rescate y la indemnización por actividad administrativa irregular tienen distintos fundamentos y procedimientos para su procedencia. Mientras que la primera se regula en el artículo 19 de la Ley General de Bienes Nacionales, la segunda tiene su fundamento en el artículo 11 de la Ley Federal de Responsabilidad Patrimonial del Estado. Suponiendo sin conceder que CFCM tuviera algún reclamo por actividad administrativa irregular no es el procedimiento de rescate la vía para hacerlo valer.

Así lo ha determinado la Primera Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, en la tesis 1a. CLXXVII/2014 (10a.), *Gaceta del Semanario Judicial de la Federación*, Décima Época, Libro 5, Abril de 2014, Tomo I, página 819, cuyo rubro y texto establecen a la letra:

***"RESPONSABILIDAD PATRIMONIAL DEL ESTADO. PROCESO QUE DEBE SEGUIRSE PARA RECLAMAR LA REPARACIÓN DEL DAÑO OCASIONADO POR AQUÉLLA. La Ley Federal de Responsabilidad Patrimonial del Estado, en su Capítulo III, establece el procedimiento que habrá de seguirse para exigir la responsabilidad patrimonial de los entes públicos federales. Dicho proceso inicia con el recurso de reclamación que se interpone y tramita ante la entidad o dependencia presuntamente responsable, de acuerdo con las reglas previstas en la Ley Federal de Procedimiento Administrativo. Una vez emitida la resolución, dicho acto podrá ser revisado ya sea mediante el recurso de revisión, ante la misma autoridad en vía administrativa, o bien directamente por vía jurisdiccional ante el Tribunal Federal de Justicia Fiscal y Administrativa. En caso de que se optara por la vía administrativa, de acuerdo a lo previsto en la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, el recurso de revisión se presenta ante la autoridad que emitió el acto impugnado, dentro de los siguientes quince días a que surta efectos la notificación de dicho acto, debiendo expresar agravios y anexar el acto impugnado. Posteriormente, resuelve el superior jerárquico de la autoridad responsable. Por su parte, en caso que se optara por la vía jurisdiccional, de acuerdo con lo previsto en la Ley Federal de Procedimiento Contencioso Administrativo, la demanda se presenta dentro de los cuarenta y cinco días siguientes a que surta efectos la notificación del acto impugnado, ya sea mediante escrito ante la Sala Regional competente o en línea, a través del Sistema de Justicia en Línea. Después se emplaza al demandado para que conteste, se desahogan pruebas y se presentan alegatos, para culminar el proceso con la sentencia que dicte el Tribunal Federal de Justicia Fiscal y Administrativa".* (Énfasis añadido)**

Por tanto, al no ser materia del presente procedimiento de rescate y no estar directa o indirectamente relacionada con los motivos del mismo, resulta inoperante la pretensión de CFCM.

“IV. Sobre las renunciaciones que CFCM sujetó a la Condición de que SCT entregara los bienes asegurados y las vías concesionadas a más tardar el 28 de febrero de 2013.” En este apartado, CFCM hace referencia al escrito que presentó el 22 de noviembre de 2012 ante la DGTFM, en el cual realizó diversas manifestaciones y pretende, ahora, que se cumpla y se pague lo siguiente:

- *Cumplir con todo lo señalado en la Carta de Intención;*
- *Pagar a CFCM el importe correspondiente a la carga transportada con equipo de CFCM en las vías concesionadas desde el 10 de agosto de 2007 y hasta la fecha en que la SCT efectivamente restituya a CFCM las vías concesionadas (o la fecha en que el rescate quede firme);*
- *Pagar a CFCM el importe correspondiente a la renta por el uso del equipo y el activo asegurado desde el 10 de agosto de 2007 y hasta la fecha en que la SCT efectivamente entregue a CFCM los bienes asegurados (o la fecha en que el rescate quede firme);*

Estas manifestaciones de CFCM son totalmente ajenas al procedimiento de rescate planteado con base en lo dispuesto por el artículo 19 de la Ley General de Bienes Nacionales. No obstante, con la finalidad de dejar clara la improcedencia de estas pretensiones, se analiza lo siguiente:

Por lo que respecta a la Carta de Intención que menciona CFCM, debe destacarse que ésta se suscribió el 30 de noviembre de 2006 y que, con posterioridad, CFCM renunció a la Concesión. En esta Carta los comparecientes solamente expresaron sus intenciones de llevar a cabo acciones tendientes a restablecer el servicio ferroviario en las vías de Chiapas dañadas por el huracán “Stan”. Esta reclamación no guarda relación alguna con el rescate.

En cuanto a los reclamos por la carga y las rentas de los equipos, el 23 de octubre de 2012, la DGTFM y CFCM suscribieron un Convenio en cuya cláusula 3, numeral 3.3 “Obligaciones de la Concesionaria”, se estableció: **“en forma simultánea a la entrega a la concesionaria del título de Concesión modificado, ésta renunciaría a cualquier derecho que tenga o pudiera llegar a tener en relación con la carga transportada en las vías concesionadas con equipo de la concesionaria y al pago de las rentas por el uso del equipo y el activo asegurado”.**

El 22 de octubre de 2012, la Concesión se modificó con el consentimiento del concesionario y la modificación se publicó en el *DOF*, el 6 de febrero de 2013. Como consecuencia, las renunciaciones de CFCM surtieron efectos plenamente.

Derivado de lo anterior, las pretensiones que formula CFCM resultan improcedentes e infundadas, tal y como se señaló en el presente apartado.

“V. Consideración previa sobre la indemnización consecuencia de la modalidad”. En este apartado, CFCM hace referencia al supuesto derecho a recibir una indemnización por la imposición de la modalidad.

Como se advierte de la simple lectura de las manifestaciones de CFCM, este tema es completamente ajeno a la materia del rescate, ya que la imposición de la modalidad tiene por objeto garantizar la continuidad en la prestación de los servicios ferroviarios para atender necesidades derivadas de caso fortuito o fuerza mayor.

Cabe señalar que CFCM reconoce que en cualquier caso la pretendida indemnización por la modalidad es distinta y por lo tanto ajena a la que es propia del rescate. A continuación, se cita textualmente dicho reconocimiento:

“Suponiendo sin conceder que se han actualizado los supuestos para rescatar los bienes afectos a la concesión, la SCT debe considerar que todo rescate se debe llevar a cabo mediante indemnización (indemnización que resulta independiente a la indemnización por la modalidad que impuso la SCT desde el año 2007 y de la indemnización por la actividad administrativa irregular del Estado).” (Énfasis añadido)

No obstante, con el fin de dejar clara la improcedencia de dichas pretensiones, se advierte lo siguiente:

Mediante escrito del 25 de junio de 2007, CFCM informó a la SCT su renuncia a la Concesión y que, por tanto, suspendería la prestación de todos los servicios a partir del 29 de julio de 2007.

Como consecuencia de esa renuncia, mediante oficio 4.3.-1032/2007, de 24 de julio de 2007, la SCT hizo del conocimiento de CFCM que su pretensión de suspender los servicios afectaba el interés público. Ello, debido a que el servicio ferroviario es una actividad económica prioritaria. Por tanto, se le indicó que su renuncia no podría surtir efectos y que las obligaciones de la Concesión continuarían con plenos efectos legales hasta en tanto CFCM garantizara la continuidad en la prestación del servicio y la ausencia de perjuicios a terceros. Para ello, se estableció un plazo perentorio de 90 (noventa) días en que CFCM debía continuar prestando el servicio de manera regular.

No obstante, el 27 de julio de 2007, CFCM sorpresivamente y de manera unilateral, sin previa autorización de SCT, **abandonó la operación y suspendió la prestación del servicio público.**

Para garantizar la continuidad en la prestación del servicio público ferroviario, la SCT impuso modalidad al FIT, con fundamento en el artículo 23 de la Ley Reglamentaria de Servicio Ferroviario, el cual establece:

“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.”** (Énfasis añadido)

La modalidad fue impuesta al FIT mediante oficio 4.3.- 1081/2007, de 10 de agosto de 2007, el cual obra en el expediente del presente rescate y, entre otras cosas, se refiere a la indemnización por la modalidad a favor del FIT. A continuación, se cita la parte conducente:

“...ante la necesidad de continuar con la operación y explotación de las vías Chiapas y Mayab, y la prestación del servicio público de transporte ferroviario, **se impone a FIT modalidad** para que opere, explote y mantenga las vías Chiapas y Mayab y preste el servicio público de transporte ferroviario, por el tiempo y en la proporción que resulten estrictamente necesarios.

...

3. Los pagos de las tarifas y las contraprestaciones que cubran en favor del FIT, respectivamente, los usuarios del servicio público de transporte ferroviario de carga y los concesionarios del sistema de transporte ferroviario, por los derechos de paso que ese asignatario les otorgue en las vías Chiapas y Mayab, **constituirán la indemnización que le corresponda a FIT, en virtud de la presente modalidad.**

...”

Conforme al artículo 23 de la Ley Reglamentaria del Servicio Público Ferroviario antes citado, y al texto del oficio transcrito, y **ante el abandono por parte de CFCM**, el FIT asumió las obligaciones de operar y explotar las vías y prestar el servicio público de transporte ferroviario para satisfacer el interés social.

Al respecto se advierte que la propia CFCM en su escrito de manifestaciones reconoce expresamente en el inciso i) del capítulo de antecedentes la imposición de la modalidad al FIT.

Sustenta el razonamiento antes expuesto, la tesis que se cita a continuación:

“CONCESIÓN ADMINISTRATIVA. SU OBJETIVO FUNDAMENTAL ES LA SATISFACCIÓN DEL INTERÉS SOCIAL. La concesión se define como aquella institución del derecho administrativo que surge como consecuencia de que el Estado, por razones de oportunidad, mérito o conveniencia, en forma temporal, no pueda o no esté interesado en cumplir directamente determinadas tareas públicas, con lo que se abre la posibilidad de encomendar a los particulares su realización, quienes acuden al llamado, por lo general, en atención a un interés de tipo económico. Así, del artículo 28, párrafo décimo primero, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en el que se regula la citada institución jurídica, se desprende que **su objetivo fundamental consiste en satisfacer el interés social, dejando en segundo plano el interés particular del concesionario**, tomando en cuenta que en dicha disposición se hace depender el otorgamiento de las concesiones al hecho de que se trate de casos de interés general y vincula a las leyes secundarias a establecer las modalidades y condiciones a través de las cuales se garantice la eficacia en la prestación de los servicios públicos, la utilización social de los bienes del dominio de la Federación, y la preservación del interés público, lo que efectivamente evidencia la intención del legislador de hacer **prevalecer el interés social sobre el particular.**” (Énfasis añadido).

Décima Época. Registro: 2009506. Tribunales Colegiados de Circuito Tesis Aislada. Gaceta del Semanario Judicial de la Federación. Libro 19, Junio de 2015, Tomo III. Materia Administrativa. Tesis: I.1o.A.104 A (10a.) Página: 1969

PRIMER TRIBUNAL COLEGIADO EN MATERIA ADMINISTRATIVA DEL PRIMER CIRCUITO.”

En síntesis, ha quedado claro en la presente resolución, que la modalidad fue impuesta al FIT para satisfacer el interés social ante el abandono de CFCM, en términos del artículo 23 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario.

Por tanto, el argumento que hace valer CFCM en este apartado resulta inoperante, improcedente e infundado.

“VI. Consideración previa sobre la indemnización consecuencia del rescate.”

CFCM señala en este punto, lo siguiente:

“Tal como se puede ver en el Oficio de Rescate, la SCT funda el acto de rescate en el artículo 19 de la Ley General de Bienes Nacionales (la “Ley de Bienes”), el cual dispone lo siguiente:

“Artículo 19.- Las dependencias administradoras de inmuebles y los organismos descentralizados podrán rescatar las concesiones que otorguen sobre bienes sujetos al régimen de dominio público de la Federación, mediante indemnización, por causas de utilidad, de interés público o de seguridad nacional.”

...

Suponiendo sin conceder que se han actualizado los supuestos para rescatar los bienes afectos a la Concesión, la SCT debe considerar que todo rescate se debe llevar a cabo mediante indemnización (indemnización que resulta independiente a la indemnización por la modalidad que impuso la SCT desde el año 2007, y de la indemnización por la actividad administrativa irregular del Estado).

Es importante señalar que cualquier afectación a los derechos de particulares debe tomar en cuenta los derechos humanos reconocidos en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (la “Constitución”) y en los tratados internacionales celebrados por el Estado Mexicano.

“Artículo 1º. En los Estados Unidos Mexicanos todas las personas gozarán de los derechos humanos reconocidos en esta Constitución y en los tratados internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte, así como de las garantías para su protección, cuyo ejercicio no podrá restringirse ni suspenderse, salvo en los casos y bajo las condiciones que esa Constitución establece.”

Por su parte, la autoridad está obligada a aplicar el segundo párrafo de dicho artículo, el reconoce (sic) el principio “pro persona”, según el cual las normas relativas a derechos humanos se interpretarán de manera que más favorezca a la persona:

“Artículo 1º...

Las normas relativas a los derechos humanos se interpretarán de conformidad con esta Constitución y con los tratados internacionales de la materia favoreciendo en todo tiempo a las personas la protección más amplia.

...”

Así la SCT deberá aplicar la norma más favorable en el caso de que el presente rescate procediera y tuviera que indemnizar a CFCM. Resultan aplicables, para efecto de los conceptos a incluir en el cálculo de la ya mencionada indemnización, los siguientes criterios:

...

Adicionalmente en la opinión experta en el tema del Dr. Jorge E. Calafell, investigador del Instituto de Investigaciones Jurídicas de la Universidad Nacional Autónoma de México, la indemnización por rescate debe incluir los beneficios dejados de percibir por el concesionario:

“El rescate es un acto administrativo mediante el cual la autoridad administrativa recupera los bienes que había concesionado previamente, por causas de utilidad pública. En este caso, el Estado debe indemnizar al concesionario por las inversiones que hubiera realizado.

En el rescate la transferencia a la administración concedente del bien o servicio público concesionado, opera mediante un acto de poder, y antes del vencimiento del plazo de la concesión; es por esto que el monto de la indemnización debe abarcar los montos dejados de percibir durante el tiempo que reste para completar el plazo de la concesión (Calafell Jorge E., *Teoría General de la Concesión*, ILJUNAM, México)”

En razón de lo expuesto, la SCT, en caso de determinar el rescate de la Concesión, deberá establecer conforme a lo dispuesto en el artículo 19 de la Ley General de Bienes Nacionales, las bases generales para fijar el monto de la indemnización por el rescate, las cuales deberán incluir, además de todos los daños que se irrogarán a CFCM, todos los perjuicios correspondientes al tiempo que resta de vigencia a la Concesión, es decir, hasta 2049.”

Sobre las manifestaciones de CFCM, antes transcritas, es necesario precisar lo siguiente:

Por lo que corresponde a la afirmación de CFCM de que debe aplicarse en su favor el principio "pro persona", dicho principio **no llega al extremo de que deba accederse a cualquier pretensión que sea contraria a la ley**, como más adelante se analiza. Tampoco precisa CFCM cuál sería la disposición con la que, el artículo 19 de la Ley General de Bienes Nacionales, entraría en conflicto para efecto de fijar el monto de la indemnización.

Resulta aplicable la siguiente jurisprudencia que establece:

"PRINCIPIO PRO PERSONA. DE ÉSTE NO DERIVA NECESARIAMENTE QUE LOS ARGUMENTOS PLANTEADOS POR LOS GOBERNADOS DEBAN RESOLVERSE CONFORME A SUS PRETENSIONES. Esta Primera Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, en la jurisprudencia 1a./J. 107/2012 (10a.), publicada en el Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, Décima Época, Libro XIII, Tomo 2, octubre de 2012, página 799, con el rubro: "PRINCIPIO PRO PERSONA. CRITERIO DE SELECCIÓN DE LA NORMA DE DERECHO FUNDAMENTAL APLICABLE.", reconoció de que por virtud del texto vigente del artículo 1o. constitucional, modificado por el decreto de reforma constitucional en materia de derechos fundamentales, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 10 de junio de 2011, el ordenamiento jurídico mexicano, en su plano superior, debe entenderse integrado por dos fuentes medulares: a) los derechos fundamentales reconocidos en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; y, b) todos aquellos derechos humanos establecidos en tratados internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte. También deriva de la aludida tesis, que los valores, principios y derechos que materializan las normas provenientes de esas dos fuentes, al ser supremas del ordenamiento jurídico mexicano, deben permear en todo el orden jurídico, y obligar a todas las autoridades a su aplicación y, en aquellos casos en que sea procedente, a su interpretación. **Sin embargo, del principio pro homine o pro persona no deriva necesariamente que las cuestiones planteadas por los gobernados deban ser resueltas de manera favorable a sus pretensiones, ni siquiera so pretexto de establecer la interpretación más amplia o extensiva que se aduzca, ya que en modo alguno ese principio puede ser constitutivo de "derechos" alegados o dar cabida a las interpretaciones más favorables que sean aducidas, cuando tales interpretaciones no encuentran sustento en las reglas de derecho aplicables, ni pueden derivarse de éstas, porque, al final, es conforme a las últimas que deben ser resueltas las controversias correspondientes.**" (Énfasis añadido).

Décima Época. Registro: 2004748. Primera Sala. Jurisprudencia. Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta. Libro XXV, Octubre de 2013, Tomo 2 Materia(s): Constitucional. Tesis: 1a./J. 104/2013 (10a.). Página: 906

En cuanto a incluir en la indemnización por el rescate los daños y perjuicios correspondientes al tiempo que resta de vigencia a la Concesión, es necesario precisar que el párrafo tercero del artículo 19 de la Ley General de Bienes Nacionales, establece expresamente los conceptos que deben tomarse en cuenta para la indemnización. En ninguno de esos conceptos se comprenden los daños y perjuicios. Por tanto, esta pretensión es contraria a lo dispuesto del artículo 19 antes citado. Por tal razón, la SCT está impedida de ir más allá de lo establecido por la ley.

En efecto, es una exigencia constitucional que las autoridades, en el ejercicio de sus facultades, acaten las disposiciones que rigen la materia. La facultad de la autoridad que dicta el acto descansa en el principio de legalidad consistente en que la autoridad sólo puede hacer aquello que expresamente le permita la ley. Resulta aplicable el siguiente criterio emitido por el Poder Judicial de la Federación:

"GARANTÍA DE LEGALIDAD. QUE DEBE ENTENDERSE POR. La Constitución Federal, entre las garantías que consagra en favor del gobernado, **incluye la de legalidad, la que debe entenderse como la satisfacción que todo acto de autoridad ha de realizarse conforme al texto expreso de la ley**, a su espíritu o interpretación jurídica; esta garantía forma parte de la genérica de seguridad jurídica que tiene como finalidad que, al gobernado se proporcionen los elementos necesarios para que esté en aptitud de defender sus derechos, bien ante la propia autoridad administrativa a través de los recursos, bien ante la autoridad judicial por medio de las acciones que las leyes respectivas establezcan; así, para satisfacer el principio de seguridad jurídica la Constitución establece las garantías de audiencia, de fundamentación y motivación, las formalidades del acto autoritario, y las de legalidad". (Énfasis añadido)

Octava Época. Registro: 217539. Tribunales Colegiados de Circuito. Tesis Aislada. Semanario Judicial de la Federación. Tomo XI, Enero de 1993. Materia Común. Página: 263
CUARTO TRIBUNAL COLEGIADO EN MATERIA ADMINISTRATIVA DEL PRIMER CIRCUITO."

En razón de lo antes expresado, resultan infundadas e inoperantes las manifestaciones realizadas por CFCM.

“VII. Sobre el interés público como supuesta causal para rescatar la concesión”.

CFCM hace valer los siguientes argumentos:

“Para sustentar la existencia de una causa de interés público, que justifique el rescate de la Concesión, la SCT presenta como argumento principal que las condiciones en que se otorgó ésta impiden realizar las inversiones que se requieren en las vías para el desarrollo y mejora de las condiciones actuales:

El papel de las vías cortas Chiapas y Mayab es fundamental para el mercado de la región sureste. Sin embargo, las condiciones en que se otorgó la Concesión y su modificación en 2012 y el Plan de Negocios presentado por el concesionario, no corresponde a los requerimientos actuales de inversión e infraestructura necesarios en dicha zona. Por tanto, es indispensable que las vías cambien sus características para pasar de clase 6 a clase 3.

La SCT llega a una conclusión equivocada porque realiza un análisis incompleto del marco actual de la Concesión en relación con las inversiones en vía y las obligaciones de cada parte al respecto.

Es verdad que el Plan de Negocios aprobado incluye inversiones en vía a cargo del Concesionario por 78.9 millones de dólares de los Estados Unidos de América (al tipo de cambio actual suponen una cantidad aproximada de 1,436 millones de pesos). Sin embargo, la SCT omite mencionar dos aspectos fundamentales de la Concesión: (i) que el Plan de Negocios vigente, aprobado por la SCT, incluyó desde un principio la obligación por parte de la SCT de devolver la línea de Chiapas en condiciones óptimas de operación incluyendo el libramiento de Tapachula, la conexión a Puerto Chiapas y la conexión con las instalaciones de Pemex en Tapachula; (ii) que posteriormente a la aprobación del Plan de Negocios, la SCT se obligó mediante el Oficio SCT 811, a devolver todas las vías concesionadas en buen estado físico y de mantenimiento, así como en buenas condiciones de operación; y, (iii) que el Gobierno Federal también haría aportaciones económicas para la rehabilitación, reparación y mantenimiento de las vías.¹⁴

Después de las inspecciones físicas que realizaron de manera conjunta entre la SCT y CFCM a finales del año 2012 y principios del 2013, se pudo constatar el mal estado físico, de mantenimiento y de operación de las vías (cuyo mantenimiento había estado a cargo del FIT desde 2007). Como resultado de lo anterior, la SCT cuantificó su compromiso de inversión en vías en el marco de sus obligaciones bajo la Concesión, en 6,058 millones de pesos tal y como quedó reflejado en el Programa Nacional de Infraestructura 2014-2018 publicado el 29 de abril de 2014 en el DOF.

Teniendo en cuenta lo anterior, el actual marco de la Concesión garantiza una inversión en vía mínima aproximada de 7,494 millones de pesos (1,436 millones de pesos a cargo de CFCM y 6,058 millones de pesos a cargo de la SCT). Dicha inversión, garantiza a criterio de CFCM la mejora de la vía para alcanzar un estándar de calidad equivalente a clase 6 y representa más del 81% de la cuantificación por 9,153.09 millones de pesos que presenta la SCT, en términos del numeral 16 del expediente 75.18.311.01/16, misma que debería ser objeto de revisión por perito independiente. Por algún motivo sin justificación, el Oficio de Rescate habla de más de 10 mil millones de pesos, lo que revela una vez más la falta de fundamento con lo que se está planteando el rescate.

Adicionalmente, hay que recordar que la Concesión no impide que la SCT participe en la mejora de la infraestructura ferroviaria de la región con inversiones adicionales.

El incumplimiento por parte de la SCT respecto de sus obligaciones en relación a la Concesión, en particular en lo que se refiere al contenido de la Carta de Intención, el oficio SCT 811, el Convenio Inicial y el Convenio de Restitución, es lo que impide a la fecha que se desencadenen los mecanismos previstos en la Concesión para la necesaria rehabilitación de la vía.

Asimismo, el marco normativo aplicable a la Concesión no sólo no impide a la SCT la modificación de ésta para prever montos mayores de inversión, puesto que el artículo 6, fracción II, de la Ley Ferroviaria y el numeral 5.2 de las condiciones del título de Concesión prevén expresamente dicha posibilidad. Sin embargo, la SCT no ha realizado ningún acercamiento a CFCM tendiente a obtener de ésta un monto mayor de inversión al acordado conforme al Plan de Negocios.

Por otro lado, resulta interesante preguntarse por los motivos por los cuales se requiere una inversión tan importante en las vías. Es evidente que el estado actual de las vías cortas Chiapas y Mayab no es imputable a actos u omisiones de CFCM, quien en todo caso padeció las consecuencias del huracán “Stan” (2005) y posteriormente ha padecido la privación de la posibilidad de explotar la concesión de que es titular, por una modalidad, establecida en 2007 y prolongada ilegalmente hasta el presente, cuyo objeto central era que las vías recibieran mantenimiento, a la par de que se mantuvieran en operación. No obstante, dicho objeto central, a casi una década de haber sido impuesta la modalidad, el estado de las vías es deficiente.”

En cuanto a los supuestos incumplimientos que afirma CFCM, éstos han quedado debidamente analizados en el apartado III del presente Considerando, por lo que, en obvio de repeticiones, se tienen por reproducidos como si se insertasen a la letra.

Por lo que corresponde a las inversiones señaladas por CFCM, de conformidad con el Plan de Negocios del Concesionario, establece su compromiso de 78.9 millones de dólares americanos, mismos que se destinarían a la "rehabilitación de las vías" en los términos de la Concesión; es decir, a mantenerlas en condiciones equivalentes a la clase 6 y **no para elevar el nivel de la infraestructura a clase 3**, tal y como lo reconoce en su escrito de manifestaciones. Dichas inversiones no son suficientes para transformar las condiciones de las vías, tal y como quedó acreditado en el Acuerdo de inicio del procedimiento de rescate y con el Dictamen Técnico que obra en el expediente de este procedimiento.

En el citado Dictamen Técnico elaborado por la DGTFM, se precisa que el monto requerido de inversión, **únicamente**, para transformar las vías de clase 6 a clase 3 es de 9,153.09 millones de pesos. En ningún caso, los compromisos financieros del concesionario (78.9 millones de dólares americanos) permitirían la transformación de las vías por dos razones: la primera, porque no están destinados a esa finalidad; la segunda, porque serían notoriamente insuficientes.

Por lo que corresponde a los 6,058 millones de pesos que afirma CFCM están previstos en el Programa Nacional de Infraestructura 2014-2018, esa inversión tampoco permitirá el cambio de las vías cortas de clase 6 a clase 3 pues estos recursos no están destinados a ese fin, sino a la rehabilitación, reparación y mantenimiento de las vías, como lo prevé el citado Programa Nacional de Infraestructura que obra como anexo 11 del expediente en que se actúa.

Ahora bien, CFCM cuestiona los montos considerados por la SCT como inversión para elevar la categoría de las vías a clase 3 y refiere una revisión por parte de un perito independiente, sin embargo, ni en el desarrollo de sus manifestaciones, ni en el capítulo de pruebas ofreció la pericial aludida para desvirtuar lo señalado por la DGTFM en su Dictamen Técnico. En ese sentido, lo sostenido por CFCM son simples manifestaciones subjetivas carentes de sustento legal, por lo que se desestiman por ser inoperantes.

La finalidad del rescate es la transformación de la infraestructura para mejorar la calidad y operación del servicio público de transporte ferroviario. Esta medida permitirá al Estado promover el desarrollo económico y social de la región sureste y atender las necesidades presentes y futuras del movimiento de carga. En esta región del país habita la población con menor nivel de ingresos económicos y con mayores índices de pobreza, de conformidad con la información publicada por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía, en su página web: <http://www.inegi.org.mx/est/contenidos/espanol/sistemas/regsoc/default.asp?s=est&c=11723>, denominada "**Estudio regiones socioeconómicas de México**". Esta información tiene plena concordancia con la exposición de motivos de la reciente Ley Federal de Zonas Económicas Especiales.

En efecto, la exposición de motivos de la iniciativa de esta ley señala que el abatimiento efectivo de la pobreza en las entidades del sur del país ha sido limitado por el pobre desempeño económico de la región. En el sur de México se localiza el 60% de los municipios de alta o muy alta marginación y más del 79% de los trabajadores del sur del país laboran en condiciones de informalidad. Adicionalmente debe destacarse que la zona del sureste concentra el 19% de la población nacional.

Es un hecho notorio que el desarrollo de proyectos de infraestructura en materia de comunicaciones y transportes trae consigo beneficios sociales importantes. El desempeño del sector ferroviario de carga es crítico para el impulso de la economía mexicana. Éste provee el eje central para las cadenas de suministro eficientes para el sector industrial. Tanto la Organización para la Cooperación y Desarrollo Económico (OCDE), como el Instituto de Investigaciones Sociales de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), han reconocido también la importancia de estos proyectos y su impacto en el desarrollo nacional. La OCDE en el estudio denominado "**Desarrollo del Transporte Ferroviario de Mercancías en México**", y la UNAM en la "**Evaluación Específica Costo-Efectividad. Operación y Conservación de Infraestructura Ferroviaria**". Ambos documentos obran en el expediente de este rescate, como anexos 14-B y 24-C, respectivamente, y cuyas copias certificadas fueron entregadas a CFCM, a solicitud expresa de su parte, sin que los hubiere objetado o cuestionado en forma alguna su contenido, por lo que los mismos tienen valor y eficacia plenos.

Para mayor claridad, se inserta una tabla comparativa que muestra las diferencias específicas entre la clase 6 y la clase 3:

CLASE 6	CLASE 3
<ul style="list-style-type: none"> • Transportan mercancías de 0 a 1.8 millones de toneladas anuales. • Operan con un rango de velocidad de 20 km/h. • Las condiciones físicas de las vías son: <ul style="list-style-type: none"> ○ Vía clásica (durmiente de madera en su mayoría). ○ Calibre de riel desde 90 lb/yd. ○ Juntas de rieles a través de emplanchuelado. ○ Su capacidad de carga en toneladas métricas es menor a 80. 	<ul style="list-style-type: none"> • Transportan mercancías de 8.8 a 16 millones de toneladas anuales. • Operan con un máximo de velocidad de 56 km/h. • Las condiciones físicas de la vía son: <ul style="list-style-type: none"> ○ Vía elástica (Los durmientes pueden ser de concreto y/o madera). ○ Calibre de riel de 112, 110 y 100 lb/yd. ○ Juntas de rieles a través de soldadura y emplanchuelado. ○ Su capacidad de carga en toneladas métricas es 110.

Fuente: “**Clasificación de Vías y Requisitos mínimos para la conservación de vías**” emitida por la Gerencia de Vía y Estructuras de Ferrocarriles Nacionales de México. Esta clasificación toma como base los estándares establecidos en el **Código Federal de Regulación**, No. 49, Parte 213 *Track Safety Standards*, que emite el Gobierno de los Estados Unidos de América, así como en el **Manual para Ingeniería de Ferrocarriles de la Asociación Americana de Ingeniería y Mantenimiento de Vía** (AREMA). El uso de esta clasificación se sustenta en los artículos Transitorios Séptimo de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario y Tercero del Reglamento del Servicio Ferroviario.

Adicionalmente, el rescate de la Concesión y la transformación de la infraestructura traerá consigo los siguientes beneficios colectivos:

- Transformar las condiciones de la infraestructura de las vías para adecuarse a los flujos de carga actuales y potenciales.
- Mejorar la interconexión con otros medios de transporte.
- Propiciar mayores inversiones para el desarrollo económico y social.
- Incrementar los índices de competitividad de la región.
- Promover la generación de empleos.

No es posible obtener estos beneficios sociales con las condiciones actuales de la Concesión. La DGTFM, área técnica especializada en materia ferroviaria, acreditó con su Dictamen Técnico que las condiciones actuales de las vías generan disminución en los flujos de carga y, consecuentemente, en la competitividad. Este dictamen aparece anexo con el número 16 del expediente y tiene plena validez por haber sido emitido por la citada Dirección General en el ejercicio de sus facultades previstas en el artículo 23 del Reglamento Interior de la SCT, en relación con el 130 del Código Federal de Procedimientos Civiles. Además, dicho Dictamen no fue objetado por CFCM.

Por ello, es fundamental la transformación de la infraestructura ferroviaria de las vías cortas Chiapas y Mayab, ya que generará, además, la oportunidad de crear estaciones multimodales y conformar una plataforma logística, como se acredita con los estudios técnicos que obran en el expediente bajo los numerales 10 “**Definición de un sistema nacional de plataformas logísticas y plan de implementaciones**”, elaborado por el Banco Interamericano de Desarrollo y 14 “**Desarrollo de transporte ferroviario de mercancías en México**”, elaborado por la Organización para la Cooperación y Desarrollo Económico (OCDE) mismos que no fueron objetados por CFCM y que, por tanto, tienen plena validez.

Asimismo, se advierte que la región sureste posee un importante potencial económico de la industria regional, especialmente la petroquímica, automotriz, cementera, cervecera y de la construcción, que está en desarrollo. Estas industrias requieren un ferrocarril eficiente para poder crecer y desarrollarse.

Por lo que corresponde a la pretensión de CFCM de modificar la Concesión para incrementar los montos de inversión del Plan de Negocios, se manifiesta lo siguiente:

La modificación a la condición 5.1 del título de Concesión realizada en 2012, amplió el plazo de la misma al límite máximo permitido por el artículo 11 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, que es de 50 años. Ello obedeció, a las inversiones proyectadas en el Plan de Negocios de CFCM (Anexo 7 del título de Concesión). En consecuencia, al haberse ampliado la vigencia de la Concesión al límite máximo en razón de las inversiones propuestas en el Plan de Negocios, no existe remanente de plazo alguno que permita modificar la Concesión y, menos aún, para transformar las vías a nivel clase 3.

Es evidente que una transformación estructural a las vías de comunicación y la infraestructura asociada, permitirá transportar mayor cantidad de carga a una mayor velocidad, con lo que se logra un mayor beneficio social y económico a la comunidad.

Tiene aplicación el criterio del Poder Judicial de la Federación cuyo rubro es: **CONCESIÓN ADMINISTRATIVA. SU OBJETIVO FUNDAMENTAL ES LA SATISFACCIÓN DEL INTERÉS SOCIAL** que se cita en el apartado V de la presente resolución.

De igual manera, resulta aplicable el siguiente criterio:

“CONCESIÓN ADMINISTRATIVA. LÍMITES PARA SU OTORGAMIENTO A LOS PARTICULARES. Los particulares no gozan de un derecho preexistente respecto de las concesiones administrativas, esto es, en su esfera jurídica no obra alguna prerrogativa para su otorgamiento ni en relación con los bienes o servicios públicos eventualmente sujetos a alguna, partiendo de que conforme al artículo 27, párrafo primero, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, el Estado es el titular originario de esos bienes y servicios, y es sólo por cuestiones de oportunidad, mérito o conveniencia que, eventualmente y en forma temporal, puede decidir facultar a los particulares para su uso, aprovechamiento, explotación o realización, **conservando, en todo caso, sus facultades para decretar la revocación de la concesión o el rescate de los bienes y servicios en cuestión.**” (Énfasis añadido)

Décima Época. Registro: 2009505. Tribunales Colegiados de Circuito. Tesis Aislada. Gaceta del Semanario Judicial de la Federación. Libro 19, Junio de 2015, Tomo III. Materia Administrativa. Tesis: I.1o.A.105 A (10a.) Página: 1968

PRIMER TRIBUNAL COLEGIADO EN MATERIA ADMINISTRATIVA DEL PRIMER CIRCUITO.”

Adicionalmente, el rescate no propiciará solamente transformar las vías, sino también, como se expresa en el Acuerdo de inicio del procedimiento, permitirá también integrarlas con la Línea Z para constituir una vía troncal. Al respecto, debe mencionarse que conforme al artículo 9 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, las concesiones se otorgan mediante licitación pública. En ese sentido, no es posible incorporar sin licitación pública el tramo correspondiente a la Línea Z, y no mediante una modificación a la Concesión, como lo plantea CFCM.

Por otro lado, no pasa desapercibido que la concesión otorgada a CFCM fue mediante una licitación pública **para la operación y explotación de las vías cortas Chiapas y Mayab, a la cual se sometió y consintió.** Si hoy se pretendiera incorporar la línea Z para transformarla en una vía troncal, ello significaría variar sustancialmente los términos de la licitación pública que sustentó su otorgamiento y cambiaría el objeto de la Concesión. Esto sería contrario a la ley. Por tanto, resultan inaplicables el artículo 6, fracción II de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario y la condición 5.2. de la Concesión que invoca CFCM.

En consecuencia, dichos argumentos de CFCM resultan infundados y deben desestimarse.

CFCM continúa manifestando lo siguiente:

“Se puede llegar fácilmente a la conclusión de que durante toda la modalidad y su ilegal extensión hasta la fecha (casi nueve años), la SCT abandonó las vías permitiendo su degradación. De esta manera, la propia SCT ha ido fabricando el argumento que ahora pretende utilizar para justificar un rescate por interés público, relacionado con la supuesta necesidad de grandes inversiones en vía.

Como bien sabe la SCT, CFCM ha cumplido con todos sus compromisos para mejorar las condiciones de las vías cortas Chiapas y Mayab, mientras que la autoridad no ha cumplido los suyos. Dichos incumplimientos (y no las condiciones de la Concesión) son la causa del estado actual de las vías cortas Chiapas y Mayab.

Si la causa del estado actual de las vías cortas Chiapas y Mayab son los actos y omisiones de SCT y el FIT a través de los años, entonces se debe concluir que el presente acto administrativo (inicio de rescate) carece de causa, razón por la cual está afectado de nulidad con base en la LFPA.

Tal como se establece en dicha ley, uno de los elementos esenciales de todo acto administrativo es el de la “causa”:

Artículo 3. Son elementos y requisitos del acto administrativo:

...

VIII. Ser expedido sin que medie error sobre el objeto, causa o motivo, o sobre el fin del acto.

...

Gabino Fraga designa este elemento como “motivo” pero en cuanto a su definición, coincide con el elemento causa:

El motivo del acto es el antecedente que lo provoca, es la situación legal o de hecho prevista por la ley como presupuesto necesario de la actividad administrativa. 15 (Gabino Fraga, Derecho Administrativo, México, Porrúa, 2000, p.270.)

La consecuencia jurídica por no cumplir con el elemento “causa” es la nulidad.

Artículo 6. La omisión o irregularidad de cualquiera de los elementos o requisitos establecidos en las fracciones I a X del artículo 3 de la presente Ley, producirá la nulidad del acto administrativo, la cual será declarada por el superior jerárquico de la autoridad que lo haya emitido, salvo que el acto impugnado provenga del titular de una dependencia, en cuyo caso la nulidad será declarada por él mismo.

...”

Los supuestos incumplimientos que CFCM señala, nuevamente, ya fueron analizados en el apartado III de este Considerando, por lo que, en obvio de repeticiones innecesarias, se tiene por reproducidas las señaladas consideraciones como si se insertasen a la letra.

Carece de sustento la afirmación de CFCM en el sentido de que la SCT abandonó las vías. Durante todos los años que menciona CFCM, el tren ha continuado su operación y prestado el servicio público de transporte ferroviario, como es un hecho público y notorio. También la SCT ha realizado inversiones y obras como se acredita con el “Programa de inversión de mantenimiento de las vías férreas Chiapas y Mayab” que obra en el expediente con el numeral 7, mismo que no fue objetado por CFCM, por lo que tiene valor probatorio pleno. Contrario a lo que sostiene CFCM, derivado del abandono, el FIT ha dado mantenimiento a las vías cortas Chiapas y Mayab, lo cual se acredita con los diversos contratos que obran en el expediente de este procedimiento, identificados como anexo 27 y que CFCM no objetó, por lo que tienen valor y eficacia legal.

En este procedimiento de rescate tampoco existe error sobre el objeto o motivo del mismo, puesto que se identificaron correctamente las causas que prevé la Ley General de Bienes Nacionales para el rescate. En tal virtud, se cumple, plenamente, el requisito previsto en el artículo 3, fracción VIII de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo y, consecuentemente, este procedimiento no está viciado de nulidad. Por lo tanto, las manifestaciones de CFCM, en este apartado, se desestiman por inoperantes e infundadas.

Asimismo, CFCM sostiene lo siguiente:

“Profundizando en el incorrecto análisis que realiza la SCT de la Concesión, nos detenemos en este otro argumento:

A mayor abundamiento, las condiciones en que se otorgó la concesión y su modificación sólo obligan al concesionario a conservar y mantener las vías en las condiciones en las que se entregaron, las cuales equivalen a una categoría de Clase 6.

Lo anterior no es cierto. La Concesión incluye mecanismos que obligan al concesionario a la mejora de las condiciones de seguridad y eficiencia operativa para alcanzar los estándares del Sistema Ferroviario Mexicano. Si a la fecha dichos indicadores no se aproximan a los existentes en el resto de la red ferroviaria del País, la SCT tendrá que explicar por qué lo permitió después de haber operado y mantenido las líneas Chiapas y Mayab desde 2007 y hasta la actualidad.”

CFCM pretende desconocer el objeto de su propia concesión que establece en la condición 1.2.1 del título de la misma, como objeto de la Concesión las “vías cortas” Chiapas y Mayab. Lo que se busca con el rescate, como se indicó, es la transformación de las vías a una vía troncal con la integración de la Línea Z. La Concesión de CFCM no lo permite por las razones ya expuestas.

A mayor abundamiento, la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario y su Reglamento distinguen las vías cortas de las vías troncales. En efecto, el artículo 2, fracción XIII del Reglamento define **como ramal o vía corta la vía general de comunicación ferroviaria alimentadora o de enlace entre vías troncales**. Por otro lado, la fracción XVIII del mismo artículo, define como **vía troncal la vía general de comunicación ferroviaria entre los principales puntos generadores o receptores de carga o pasajeros**.

Por lo anterior, no es posible que la Concesión de las vías cortas Chiapas y Mayab pueda transformarse para alcanzar las condiciones de las vías troncales. Por esta razón, el rescate de la Concesión se vuelve el medio idóneo para garantizar el interés público. Por lo tanto, las manifestaciones que CFCM vierte en este apartado, resultan inoperantes e infundadas.

CFCM también señala:

“Otro argumento que vale la pena analizar es el consistente en que, desde la perspectiva de la SCT, las condiciones actuales de la Concesión hacen imposible la integración de las vías cortas Chiapas y Mayab con la Línea Z en una vía troncal sureste:

La Concesión, en sus términos actuales, hace imposible la integración de las vías cortas Chiapas y Mayab con la Línea Z en una vía troncal sureste. Ello en razón de que la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario establece, en su artículo 9, la obligación de otorgar concesiones a particulares mediante licitación pública.

La SCT se equivoca. La Concesión y el marco normativo aplicable a ésta establecen los mecanismos necesarios para posibilitar la eficaz conexión de las líneas Chiapas y Mayab con la Línea Z, así como con el resto de la red ferroviaria del País. Al efecto, basta consultar el artículo 36 de la Ley Ferroviaria, el artículo 109 del Reglamento de dicho ordenamiento legal, así como el numeral 3.1 del apartado de condiciones del título de Concesión. De esta manera, el planteamiento de la SCT en cuanto a la existencia de una imposibilidad en el ámbito indicado es insostenible, atendiendo a que no se actualizan los supuestos que para ello precisa el artículo 1828 del Código Civil Federal, aplicables supletoriamente en la especie.

Así pues, atendiendo que la concesión prevé un derecho de paso sobre la Línea Z a favor de CFCM, no resulta necesario concesionar de nuevo las tres líneas en conjunto para conseguir dicha conexión. Bajo ese mismo argumento falaz, cabría plantear el rescate del resto del servicio ferroviario del país para integrarlo en una sola concesión.”

Las afirmaciones de CFCM son infundadas porque confunde la interconexión con la integración de una vía troncal, conceptos que la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario y la propia Concesión distinguen.

La interconexión es el servicio que comprende el intercambio de equipo ferroviario, el tráfico interlineal entre concesionarios, los movimientos, traslados y demás acciones necesarias que deban realizarse para la continuidad del tráfico ferroviario y la entrega o devolución de equipo ferroviario entre los distintos concesionarios. Esta interconexión incluye los servicios de terminal (artículo 2, fracción VII de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario).

Por su parte, la vía troncal es la vía general de comunicación ferroviaria entre los principales puntos generadores o receptores de carga o pasajeros (artículo 2, fracción XVIII del Reglamento del Servicio Ferroviario). Estas vías se otorgan para su construcción, operación y explotación, así como para la prestación del servicio público ferroviario, mediante concesión, conforme a lo que establece el artículo 7 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario.

Lo anterior nos lleva a concluir que mientras la interconexión requiere la realización de actos y operaciones limitados entre concesionarios para la continuidad del tráfico ferroviario entre tramos a cargo de distintos concesionarios, una vía troncal permite la operación de todo el tramo de la vía por el concesionario correspondiente, sin limitaciones al flujo de carga.

Es claro que los conceptos tienen vocaciones distintas. En este contexto, es importante establecer que la interconexión no cubre las finalidades y necesidades operativas a las que responde la conformación de una vía troncal en el sureste. Una vía troncal en el sureste del país traerá los siguientes beneficios: atracción de mayores flujos de mercancías; incremento de la velocidad en el traslado de la carga; eliminación de los tiempos de espera para el intercambio de mercancías; disminución en los costos de operación ferroviaria y, como consecuencia, menores tarifas para los usuarios.

Estos beneficios quedan sustentados con el Dictamen Técnico y la Nota Técnica emitidos por la DGTFM, mismos que aparecen como anexos 16 y 24-B en el expediente y que tienen valor probatorio pleno porque contienen conclusiones que fueron expuestas con claridad, precisión metodológica y con la finalidad de acreditar técnicamente los beneficios. La citada DGTFM emitió dichos documentos en el ejercicio de sus facultades previstas en el artículo 23 del Reglamento Interior de la SCT, en relación con el 130 del Código Federal de Procedimientos Civiles. Estos documentos no fueron objetados por CFCM.

Tampoco la Concesión de las vías cortas Chiapas y Mayab permite hoy conectar los puntos generadores y receptores de carga más significativos de la región. La vía troncal del sureste permitirá de manera inmediata agilizar el enlace entre los Puertos de Salina Cruz, Oaxaca; Coatzacoalcos, Veracruz y Puerto Chiapas, Chiapas. Hoy la Concesión de las vías cortas Chiapas y Mayab no lo permiten.

Por todo lo anterior, los argumentos de CFCM de este apartado, devienen inoperantes e infundados.

De igual manera, CFCM manifiesta lo siguiente:

“Si la SCT consideraba que la Concesión o el Plan de Negocios requerían ajustes, lo procedente era reunirse con CFCM para ajustar las condiciones a las necesidades actuales, tal como se lo permite la Ley Ferroviaria (siempre respetando el equilibrio financiero, desde luego).

Hablando sobre la atribución del Estado para modificar las concesiones, Gabino Fraga advierte que, si bien el Estado puede hacerlo, en todo momento se debe respetar el equilibrio financiero:

La doctrina jurídica moderna ha considerado indudable que el concesionario está obligado a aceptar esa situación más onerosa: pero al mismo tiempo ha considerado que la carga no debe recaer exclusivamente sobre él pues la Administración está obligada por la concesión a mantener el equilibrio financiero del servicio. 16 (Gabino Fraga, Op. Cit., p. 250).

Gabino Fraga conceptualiza a las concesiones como un acto complejo en el cual hay un acto reglamentario, un acto condición y un acto contractual. Sobre este último considera lo siguiente:

Finalmente, existe en la concesión un tercero elemento cuya finalidad es proteger los intereses legítimos del particular concesionario, creando a su favor una situación jurídica individual que no puede ser modificada unilateralmente por la Administración.

Pensamos que el elemento contractual de la concesión está constituido, además de las cláusulas que conceden ciertas ventajas pecuniarias al concesionario, pero las cuales pueden dejar de existir, en un derecho para el concesionario de mucha mayor importancia jurídica, puesto que representa para él la verdadera protección de sus intereses y la garantía firme para sus inversiones. Ese derecho es el que el concesionario tiene a que se mantenga el equilibrio financiero de la empresa. 17 (Gabino Fraga, Op. Cit., p. 245)”.

Por lo que corresponde a las afirmaciones del concesionario, se reitera que no es posible modificar la Concesión ni el Plan de Negocios de CFCM, en virtud de que el plazo para ampliar la Concesión se agotó al emitir la modificación a dicha Concesión. De conformidad con el artículo 11 de la Ley Reglamentaria de Servicio Ferroviario, el plazo máximo de la Concesión es de 50 años, como ya quedó analizado en el presente Considerando. Además, como es del conocimiento del propio concesionario, la Concesión se otorgó para operar y explotar las vías cortas Chiapas y Mayab y no para una vía troncal.

Por otro lado, el procedimiento de rescate no está supeditado a la voluntad del concesionario, máxime cuando el propósito de dicha voluntad es contrario a la ley, además de que la Ley General de Bienes Nacionales no condiciona el rescate a que el Estado realice consultas u obtenga la anuencia del concesionario para rescatar por causas de interés público las concesiones que otorga. Por tanto, las manifestaciones de CFCM en este apartado son inatendibles.

También resulta inaplicable la cita doctrinal que hace CFCM, ya que, como se apuntó, la SCT no señaló que la Concesión requiriera ajustes o modificación al Plan de Negocios en relación con el supuesto equilibrio financiero existente, máxime que CFCM no señaló cual era ese equilibrio financiero y en qué consistía.

Por lo expuesto, las manifestaciones de CFCM resultan infundadas e inoperantes.

CFCM continúa manifestando:

“No podemos ser ingenuos: lo que está haciendo la SCT es privar inconstitucional e ilegalmente a CFCM de sus derechos. El rescate de una concesión se realiza cuando el concesionario no puede hacer frente a las supuestas condiciones adversas (seguridad nacional, necesidad de llevar a cabo mayores inversiones, etc.). Sin embargo, CFCM no ha podido prestar el servicio desde el año 2007, a pesar de que la SCT comunicó al FIT la terminación de la modalidad el 23 de noviembre de 2012. ¿De quién está rescatando la SCT la concesión? De sí mismo, pues el estado actual de las vías cortas Chiapas y Mayab es atribuible al FIT (quien mantiene y opera desde 2007 las vías cortas Chiapas y Mayab) y a SCT (por haber impuesto la modalidad al FIT y no haber devuelto la operación a CFCM).

Es un principio del Derecho que nadie puede aprovecharse de su propio error o torpeza. El gran jurista Ronald Dworkin dice lo siguiente sobre la aplicabilidad de este principio en los casos concretos:

En 1898, un tribunal de Nueva York, en la famosa causa de Riggs versus Palmer, tuvo que decidir si un heredero instituido en el testamento de su abuelo podría heredarle por dicho testamento, aun después de haber asesinado a su abuelo con ese fin. El tribunal comenzó su argumentación con la concesión (sic) siguiente: “Es absolutamente cierto que las leyes que regulan el otorgamiento, la prueba y los efectos del testamento, y la restitución de bienes, si se interpretan literalmente, y si su vigor y eficacia no pueden en modo alguno y bajo ninguna circunstancia verificarse o modificarse, otorgan estos bienes, en propiedad, al asesino”. Pero el tribunal hizo notar seguidamente que “la vigencia y los efectos de todas las leyes y todos los contratos pueden ser verificados a la luz de las máximas más generales y fundamentales del common law. Nadie tiene derecho a aprovecharse de su propio fraude, o a sacar provecho de su delito, o a fundar una demanda en su propia iniquidad, o a adquirir la propiedad a consecuencia de su crimen”: Así pues, el asesino no entró en posesión de la herencia.¹ (Ronald Dworkin, “¿Es el derecho un sistema de normas?”, en Dworkin, Ronald, *Filosofía del Derecho*, México, FCE, 2014, p. 87)

La imposibilidad de aprovecharse del error o torpeza propios, lo cual está pretendiendo la SCT, no sólo está reconocida en la doctrina sino en un buen número de criterios jurisprudenciales:

...

Al haber optado por el rescate (disfrazando una privación inconstitucional e ilegal de derechos), la SCT también viola el principio de proporcionalidad que rige todos los actos de autoridad en México. Dicho principio está compuesto, entre otros, por el sub-principio de “necesidad”, el cual dispone que cuando la autoridad afecte los derechos de los particulares, debe elegir la medida menos gravosa. Claramente en el presente caso, había medidas menos gravosas que rescatar la concesión, especialmente cuando el estado actual de la misma no es responsabilidad de CFCM sino del FIT y de la propia SCT. En realidad, el rescate de la Concesión no es un acto necesario ni indispensable para cumplir con los fines señalados por la SCT. Resulta aplicable al efecto el siguiente criterio jurisprudencial:

...”.

Las manifestaciones anteriores carecen de validez jurídica, en razón de que no guardan relación alguna con la medida de rescate de la Concesión.

En efecto, el rescate de una Concesión es una figura jurídica que está prevista en el artículo 19 de la Ley General de Bienes Nacionales, cuyo párrafo primero dispone lo siguiente:

“Las dependencias administradoras de inmuebles y los organismos descentralizados podrán rescatar las concesiones que otorguen sobre bienes sujetos al régimen de dominio público de la Federación, mediante indemnización, por causas de utilidad, de interés público o de seguridad nacional”.

Como se advierte del texto de la ley, ésta señala las causas o motivos por los cuales una concesión puede ser materia de rescate, y que son: a) la utilidad pública; b) el interés público; o c) la seguridad nacional. Cualquier otra cuestión que resulte ajena o extraña a estos supuestos no puede ser invocada para determinar si el rescate de la concesión tiene o no justificación.

De este modo, procede analizar si los hechos que arguye CFCM guardan o no relación con los supuestos previstos en el primer párrafo del artículo 19 de la Ley General de Bienes Nacionales.

CFCM sostiene que está imposibilitada para prestar el servicio desde 2007 en que se impuso la modalidad al FIT. Como se ha expuesto, **CFCM no ha acreditado las capacidades técnicas, operativas y financieras**, razón por la cual no ha podido prestar el servicio público y, por tanto, el Estado tiene la obligación de garantizar dicha prestación.

En el Acuerdo de inicio de este procedimiento se expuso que los particulares no gozan de un derecho preexistente respecto de las concesiones administrativas. El Estado es el titular originario de los bienes y servicios afectos a éstas, por lo cual puede determinar, conforme a lo establecido en la ley, si decide recobrar esa titularidad por causas de interés público, utilidad pública o seguridad nacional, toda vez que por encima del interés particular está el interés de la sociedad. En el caso concreto, ha quedado debidamente acreditada la causa de interés público con el Acuerdo de inicio de este procedimiento, los anexos que conforman el expediente en que se actúa, el Dictamen técnico y los diversos estudios técnicos que obran en el expediente respectivo.

Por las mismas razones, resultan improcedentes las manifestaciones expuestas por CFCM en cuanto al principio *nemo auditur propriam turpitudinem allegans*. Por lo que corresponde a este principio de que nadie puede alegar su torpeza en su propio beneficio, debe considerarse que este procedimiento de rescate no permite ni tiene por objeto discutir o debatir **supuestos incumplimientos de las partes**, sino determinar, de manera fundada y motivada, si se actualizan o no las causas del rescate que prevé la Ley General de Bienes Nacionales en su artículo 19, párrafo primero.

En cuanto al principio de proporcionalidad y al sub-principio de necesidad ínsito en él, resulta improcedente su aplicación en los términos planteados por CFCM, toda vez que, como ha quedado suficientemente explicado, el rescate tiene por objeto satisfacer el interés público, la utilidad pública y la seguridad nacional. Tales causales están por encima del interés particular de CFCM, además de que, se reitera, la imposibilidad jurídica de modificar la Concesión de CFCM.

Por tal razón, resultan inaplicables y son inatendibles en este caso, las diversas ejecutorias que invoca CFCM en su escrito citado, como también el caso *Riggs versus Palmer* porque plantea temas ajenos al procedimiento del rescate y corresponde a un sistema jurídico diferente.

Sin perjuicio de que el rescate se funda en el artículo 19 de la Ley General de Bienes Nacionales, no pasa desapercibido que el concesionario **no ha sido capaz de acreditar que cuenta con las capacidades técnicas, operativas y financieras** que requiere el servicio público. Ello, pese a los múltiples requerimientos realizados por la DGTFM, mismos que reconoce expresamente CFCM en su escrito de manifestaciones y en el juicio ordinario civil federal tramitado ante el Juzgado Segundo de Distrito en Materia Civil, en la Ciudad de México, con el expediente 14/2015-IV, el cual ofreció como prueba en el presente procedimiento de rescate y que han sido motivo de análisis en esta resolución.

Por las consideraciones anteriores, resultan inoperantes e infundadas las manifestaciones vertidas por CFCM en esta parte de su escrito.

Finalmente, en este apartado, CFCM manifiesta lo siguiente:

“Por último, no se debe perder de vista que para demostrar una causa de interés público no es suficiente con apelar a una ley de interés público tal como lo pretende hacer la SCT. No, para rescatar por causa de interés público o de utilidad pública es indispensable que la autoridad demuestre que, en el caso concreto, la continuación de la Concesión pone en riesgo un interés público o utilidad pública concretos. De lo contrario, si llevamos al absurdo el argumento de la SCT, toda autoridad podría rescatar sin mayor explicación todas las concesiones del país alegando que las leyes que las regulan son de interés público...”

...”

Al respecto, CFCM no acreditó sus afirmaciones de que sólo se cite una ley de interés público. En el expediente en que se actúa, obran el Dictamen Técnico y la Nota Técnica sobre los beneficios de la integración de las vías de ferrocarril en la región sureste, así como el Estudio denominado *“Desarrollo del Transporte Ferroviario de Mercancías en México”*, entre otros muchos documentos, que acreditan la causa de interés público. Dicho expediente estuvo a disposición del interesado sin que objetara la información contenida en el mismo, ni ofreciera pruebas que desvirtuaran la procedencia del rescate de la concesión por causa de interés público. En la especie, no sólo se invoca una ley de orden público y de interés general, sino también se acreditan los supuestos establecidos en el artículo 19 de la Ley General de Bienes Nacionales.

“VIII. Sobre la utilidad pública como supuesta causal para rescatar la concesión”.

En este apartado, CFCM hace valer lo siguiente:

“La SCT pretende rescatar la Concesión alegando causas de “utilidad pública”, argumentando que el rescate le permitirá a la SCT mejorar el estado actual de las vías:

Como consecuencia, procede el rescate de la concesión por causa de utilidad pública para incrementar y mejorar sustancialmente las condiciones de construcción, conservación y mantenimiento de las vías férreas que rebasan los alcances de las obligaciones del concesionario, en los términos del título de concesión y su modificación.

Resulta absurdo que la SCT manifieste que el rescate le permitirá mejorar las condiciones de las vías cuando el FIT es quien ha mantenido y operado el servicio público ferroviario desde el año 2007 como consecuencia de la modalidad que impuso la SCT. ¿Por qué ha permitido la SCT durante todos estos años que la falta de inversiones y mantenimiento de las vías provoquen la situación actual? ¿Fabricó la SCT esta situación a lo largo de los años para privar ahora a CFCM de sus derechos, disfrazando dicho acto de un supuesto rescate?

En todo caso, reiteramos lo mismo que en el apartado anterior: la Concesión está estructurada de tal manera que garantiza el nivel de inversiones necesario para incrementar y mejorar las condiciones de las vías.”

Sobre el particular, cabe señalar que los argumentos de CFCM se reducen a simples repeticiones de las manifestaciones expuestas en el apartado VII antes analizado. Por tal razón, en obvio de repeticiones innecesarias, es de remitirse a las consideraciones expuestas por esta autoridad, mismas que se tienen por reproducidas como se insertasen a la letra.

No obstante, con la finalidad de cumplir con el principio de exhaustividad, se reitera que, de conformidad con el Plan de Negocios del Concesionario, el monto de 78.9 millones de dólares americanos se destinarían únicamente a la "rehabilitación de las vías" en los términos de la Concesión, es decir, en condiciones equivalentes a clase 6 y no para transformar las vías en los términos antes precisados. En este sentido, resulta evidente que las supuestas inversiones a las que alude el concesionario en su escrito de manifestaciones no son suficientes para transformar las condiciones de las vías, de conformidad con las necesidades de la región, más aún cuando el concesionario, pese a los requerimientos de la SCT, no acreditó su capacidad financiera.

Además, ha quedado acreditado que el objetivo del rescate, en razón de la utilidad pública, no sólo busca transformar la clase de las vías, **sino la integración de las vías cortas Chiapas y Mayab junto con la Línea Z en una vía troncal**. La vía troncal del sureste permitirá un flujo continuo de carga sin restricciones en el traslado de mercancías, situación que no es posible bajo las condiciones actuales de la Concesión.

Por estas razones, las manifestaciones de CFCM resultan infundadas e inoperantes, y no desvirtúan las causas que se invocan para la procedencia del rescate.

CFCM sigue expresando lo siguiente:

“Suponiendo sin conceder que sea necesario modificar nuevamente las condiciones de la Concesión como resultado de los incumplimientos de la SCT, lo procedente es modificarla (manteniendo siempre el equilibrio financiero, desde luego) y no “rescatar” la misma en beneficio de la autoridad incumplida, para ocultar la deficiencia en su actuar. Lo que está haciendo la SCT es usar este supuesto rescate no sólo para solapar sus deficiencias y hacerse de la Concesión, sino también para eludir el cumplimiento de sus obligaciones al amparo de la Carta de Intención, del Oficio SCT 811, el Convenio Inicial y el Convenio de Restitución. Sobre el particular, vale la pena recordar que en el Oficio de Rescate la SCT es omiso (sic) sobre la obligación que tiene de indemnizar a CFCM por la imposición de la modalidad, obligación que al día de hoy ha sido incumplida por la SCT.

La SCT cuenta con atribuciones claras para construir las vías ferroviarias que estime necesarias y concesionarlas (artículo 25 de la Ley Ferroviaria), así como para propiciar la operación armónica entre eventuales nuevos concesionarios y CFCM (artículo 36 de la Ley Ferroviaria), la igual que para (sic), en su caso, acordar con ésta modificación de la Concesión.”

Sobre el particular, cabe señalar que los argumentos de CFCM se reducen a simples apreciaciones subjetivas y afirmaciones carentes de sustento. Más bien son repeticiones de las manifestaciones expuestas en los apartados anteriores ya analizados. Por tal razón, en obvio de repeticiones, es de remitirse a las consideraciones expuestas por esta autoridad mismas que se tienen por reproducidas como si se insertasen a la letra.

El rescate deviene de causas de utilidad pública y no para obtener un beneficio en favor de esta dependencia, ya que de conformidad con el artículo 19 de la Ley General de Bienes Nacionales, las dependencias administradoras que otorgan en concesión bienes sujetos al régimen de dominio público de la Federación podrán rescatar dichas concesiones, **solamente**, por causas de interés público, utilidad pública o seguridad nacional.

Es aplicable a este caso, por equiparación, la siguiente jurisprudencia de la Suprema Corte de Justicia de la Nación:

“EXPROPIACIÓN. CONCEPTO DE UTILIDAD PÚBLICA. La Suprema Corte de Justicia de la Nación, en cuanto al concepto de utilidad pública, ha sustentado diversos criterios, en los que inicialmente señaló que las causas que la originan no podrían sustentarse en dar a otro particular la propiedad del bien expropiado, sino que debía ser el Estado, en cualquiera de sus tres niveles, quien se sustituyera como propietario del bien a fin de conseguir un beneficio colectivo a través de la prestación de un servicio o realización de una obra públicos. Posteriormente amplió el concepto comprendiendo a los casos en que los particulares, mediante la autorización del Estado, fuesen los encargados de alcanzar los

objetivos en beneficio de la colectividad. Así, esta Suprema Corte reitera el criterio de que el concepto de utilidad pública es más amplio, al comprender no sólo los casos en que el Estado (Federación, Entidades Federativas, Distrito Federal o Municipios) se sustituye en el goce del bien expropiado a fin de beneficiar a la colectividad, sino además aquellos en que autoriza a un particular para lograr ese fin. De ahí que la noción de utilidad pública ya no sólo se limita a que el Estado deba construir una obra pública o prestar un servicio público, sino que también comprende aquellas necesidades económicas, sociales, sanitarias e inclusive estéticas, que pueden requerirse en determinada población, tales como empresas para beneficio colectivo, hospitales, escuelas, unidades habitacionales, parques, zonas ecológicas, entre otros, dado que el derecho a la propiedad privada está delimitado en la Constitución Federal en razón de su función social. Por ello, atendiendo a esa función y a las necesidades socioeconómicas que se presenten, es evidente que no siempre el Estado por sí mismo podrá satisfacerlas, sino que deberá recurrir a otros medios, como autorizar a un particular para que preste un servicio público o realice una obra en beneficio inmediato de un sector social y mediato de toda la sociedad. En consecuencia, **el concepto de utilidad pública no debe ser restringido, sino amplio, a fin de que el Estado pueda satisfacer las necesidades sociales y económicas y, por ello, se reitera que, genéricamente, comprende tres causas: a) La pública propiamente dicha, o sea cuando el bien expropiado se destina directamente a un servicio u obra públicos; b) La social, que satisface de una manera inmediata y directa a una clase social determinada, y mediatamente a toda la colectividad; y c) La nacional, que satisface la necesidad que tiene un país de adoptar medidas para hacer frente a situaciones que le afecten como entidad política o internacional**". (Énfasis añadido).

Novena Época. Registro: 175593. Pleno. Tesis de Jurisprudencia. Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta. Tomo XXIII, Marzo de 2006. Materia Constitucional y Administrativa. Tesis: P./J. 39/2006. Página: 1412

CFCM no acreditó sus afirmaciones en cuanto a los supuestos incumplimientos que planteó ni, menos aún, que la SCT pretenda obtener un beneficio para ocultar hechos o supuestas deficiencias. Por el contrario, quedó demostrado que, a fin de garantizar la continuidad del servicio, la SCT impuso la modalidad al FIT en razón del abandono de las vías por parte de CFCM y que, hasta la fecha, dicho servicio se mantiene en operación, como CFCM lo ha reconocido en este procedimiento. No obstante, la finalidad del rescate es transformar la clase de las vías y conformar las vías cortas con la línea Z en una vía troncal, por causa de utilidad pública. Además, las manifestaciones de CFCM relacionadas con las supuestas insuficiencias son totalmente ajenas a la materia del rescate, por lo que resultan inoperantes e infundadas.

Finalmente, CFCM manifiesta lo siguiente:

"En este apartado al (sic) SCT vuelve a insistir en la necesidad de una inversión muy superior a las previstas en la Concesión para efectos de cambiar las vías de Clase 6 a Clase 3:

El Estado requiere inversiones significativamente superiores, como ha quedado asentado en el presente acuerdo, para que las líneas alcancen el nivel de Clase 3, según consta en el expediente marcado con el numeral 75.18.11.01/16 y en el que aparecen las constancias que acreditan lo expuesto en el presente apartado.

En primer lugar, la SCT en ningún momento ha comprobado la necesidad de que las vías alcancen el nivel de Clase 3. De hecho, lo único que logra demostrar en el Oficio de Rescate es que existe una clasificación (que no consta en una norma jurídica) según la cual las distintas clases de vías están sujetas a niveles distintos de requisitos mínimos de conservación, pero eso bajo ningún motivo significa que, en automático, las vías cortas Chiapas y Mayab deban ser de las vías de Clase 3.

En segundo lugar, en el expediente señalado por la SCT sólo se dice (como si fuera un detalle menor) que las inversiones requeridas son mayores a los 9 mil millones de pesos, pero en ningún momento se lleva a cabo un desarrollo mínimo de las razones por las cuales la inversión es de ese monto."

Sobre el particular, cabe señalar, nuevamente, que las manifestaciones de CFCM son repeticiones de las manifestaciones expuestas en los apartados anteriores ya analizados. Por tanto, en obvio de repeticiones innecesarias, es de remitirse a las consideraciones expuestas por esta autoridad, mismas que se tienen por reproducidas como si se insertaran a la letra.

No obstante, con el propósito de cumplir con el principio de exhaustividad, se procede a analizar sus manifestaciones:

CFCM afirma que la SCT no ha comprobado la necesidad de que las vías alcancen el nivel de Clase 3. Esta afirmación carece de sustento ya que, contrariamente a lo afirmado por la CFCM, dicha necesidad, además de señalarse en el Acuerdo de inicio de este procedimiento, se acredita con el Dictamen Técnico elaborado por el Director General de Transporte Ferroviario y Multimodal, con fundamento en el artículo 23 del Reglamento Interior de la SCT. El Acuerdo y el Dictamen referidos tienen eficacia probatoria en este procedimiento, toda vez que CFCM no expuso razonamientos contrarios.

Asimismo, se advierte que carece de sustento la afirmación de que no existe una norma respecto a la clasificación de vías, pues quedó acreditado que dicha clasificación se sustenta en el documento titulado: *“Clasificación de vías y requisitos mínimos para la conservación de vías”*, citado anteriormente y que fue emitido por la referida Gerencia de Vía y Estructuras de Ferrocarriles Nacionales de México. En dicho documento se observa que la Gerencia tomó como base los estándares establecidos en el Código Federal de Regulación No. 49, Parte 213 *Track Safety Standards*, así como en el Manual para Ingeniería de vías férreas de la Asociación Americana de Ingeniería y Mantenimiento de Vía (AREMA). También se acreditó que el uso de la clasificación de las vías está sustentado en los artículos Transitorios Séptimo de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario y Tercero del Reglamento del Servicio Ferroviario. Esta clasificación tiene eficacia probatoria en este procedimiento, toda vez que obra en el expediente del mismo y no fue objetada por CFCM ni desvirtuó su contenido y alcances.

Con respecto al monto de las inversiones **requeridas** para la transformación del ferrocarril, éstas ya fueron analizadas en el apartado VII de este Considerando. En el Dictamen Técnico elaborado por la DGTFM y en los Estudios Técnicos de las vías férreas Chiapas y Mayab, que obran en el expediente como anexos 16 y 24, respectivamente, aparecen los documentos en los que consta esta información.

Con base en todo lo expuesto y conforme al artículo 25 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, es de utilidad pública la construcción, conservación y mantenimiento de las vías férreas, ya que éstas constituyen un factor determinante en el desarrollo regional y en la integración nacional. Por tanto, el Estado tiene la obligación de conservarlas, así como de asegurar su adecuada utilización en beneficio de la población, sobre bases de continuidad, eficiencia y seguridad.

Además de lo señalado en el Acuerdo de inicio y de lo expuesto en el presente apartado, se advierte que obran en el expediente, entre otros, los siguientes elementos probatorios que, acreditan la causal de utilidad pública prevista en los artículos 19 de la Ley General de Bienes Nacionales y 25 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario: ***“Definición de un sistema nacional de plataformas logísticas y plan de implementaciones”***, elaborado por el Banco Interamericano de Desarrollo; ***“Desarrollo de Transporte Ferroviario de mercancías en México”***, elaborado por la OCDE; ***“Programa de inversión de mantenimiento de las vías férreas Chiapas y Mayab, 2015 – 2018”***, elaborado por el FIT y el ***“Programa Regional de Desarrollo Sur-Sureste 2014-2018”***.

Las referidas constancias estuvieron a disposición del interesado, sin que objetara la información contenida en las mismas, ni ofreciera pruebas que desvirtuaran la procedencia del rescate de la concesión por causa de utilidad pública, por lo que adquieren valor probatorio pleno.

“IX. Sobre la seguridad nacional como supuesta causal para rescatar la concesión.”

CFCM realiza las siguientes manifestaciones:

“La SCT pretende rescatar la Concesión alegando causas de “seguridad nacional”.

En el caso de los ferrocarriles, se entiende por seguridad nacional, el conjunto de actos que realiza el Estado encaminados a proteger o mantener en adecuada operación la infraestructura indispensable para la prestación del servicio público de transporte ferroviario y la provisión de bienes, como se desprende de lo dispuesto en el artículo 5, fracción XII de la Ley de Seguridad Nacional.

La Concesión y el Plan de Negocios únicamente especifican obligaciones en materia de seguridad operativa (Condición 2.3), sin considerar medidas preventivas contra actos de terceros tendientes a inhabilitar o destruir la infraestructura ferroviaria. Tampoco incorporan acciones concretas para preservar la seguridad de las vías.

En las vías cortas Chiapas y Mayab se han registrado daños y afectaciones a la red ferroviaria por actos de terceros, constitutivos de tipos delictivos, tales como:

...

Las condiciones actuales en que operan las vías cortas Chiapas y Mayab, así como las condiciones bajo las que se otorgó en su oportunidad el título de concesión correspondiente, incluida su modificación no permiten alcanzar los niveles de calidad, seguridad y eficiencia en el servicio ferroviario que hoy requiere el sur del país.

Tal como se puede ver, el fundamento de la SCT para acreditar la “seguridad nacional” es el artículo 5, fracción XII, de la Ley de Seguridad Nacional, el cual dispone;

Artículo 5. Para los efectos de la presente Ley, son amenazas a la Seguridad Nacional:

...

XII. Actos tendientes a destruir o inhabilitar la infraestructura de carácter estratégico o indispensable para la provisión de bienes o servicios públicos.

Para acreditar la supuesta amenaza de seguridad nacional, la SCT hace un recuento de una serie de actos (como robos o ataques a las vías generales de comunicación) que, en su opinión, entorpecen la prestación del servicio público ferroviario.

Suponiendo sin conceder que se hayan dado circunstancias que entorpecen la prestación del servicio público ferroviario, habría que delimitar previamente lo siguiente: (i) si dichos actos efectivamente ponen en riesgo la destrucción o inhabilitación de las líneas Chiapas y Mayab o si son actos aislados vinculados con la delincuencia común que se pueden solventar con una buena estrategia de seguridad, (ii) si dichos actos no son la consecuencia de una mala estrategia de seguridad desarrollada por la SCT a través del FIT (operador de las vías desde 2007) y (iii) si el índice de siniestralidad en las vías Chiapas y Mayab es sustancialmente superior al que se presentan en el resto de concesiones ferroviarias del país. Sin este análisis previo, no hay fundamento para argumentar una causa de seguridad nacional que ampare el rescate.

Adicionalmente, esa serie de actos que la autoridad trata de tomar como base para comprobar la causa de seguridad nacional, son actos de los cuales no se tiene certeza jurídica de que en verdad hayan sucedido, en virtud de que la autoridad sólo habla de denuncias interpuestas ante el Ministerio Público Federal, pero no obra en el escrito de inicio de procedimiento administrativo dato alguno acerca de cuántas sentencias de carácter penal han sido dictadas por esos hechos.”

Al respecto, es de considerar lo siguiente:

El artículo 28, párrafo cuarto de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos dispone que los ferrocarriles son un área prioritaria para el desarrollo nacional, en los términos del artículo 25 de la misma Constitución. En esta área, el Estado ejerce su rectoría y protege la seguridad de la Nación, para lo cual debe hacer frente a cualquier amenaza que implique la realización de actos tendientes a destruir o inhabilitar la infraestructura de carácter estratégico o indispensable para la provisión de bienes o servicios públicos, como el que nos ocupa; en consecuencia, por mandato de la Carta Fundamental, los ferrocarriles constituyen un área de seguridad nacional y les resulta aplicable el marco normativo a dicha materia.

Sobre este mismo tema, el artículo 5, fracción XII de la Ley de Seguridad Nacional establece que son amenazas a la seguridad nacional los actos tendientes a destruir o inhabilitar la infraestructura de carácter estratégico o indispensable para la provisión de bienes o servicios públicos.

Por ello, en el caso de los ferrocarriles, se entiende por seguridad nacional, el conjunto de actos que realiza el Estado encaminados a proteger o mantener en adecuada operación la infraestructura indispensable para la prestación del servicio público de transporte ferroviario y la provisión de bienes, como se desprende del citado artículo 5, fracción XII de la Ley de Seguridad Nacional.

De esta forma, tanto en el expediente en que se actúa, como en el Acuerdo de inicio de procedimiento de rescate, se acredita el registro de daños y afectaciones por actos dolosos de terceros a diversos tramos de la vía y que están identificados en las actas de hechos e informes del FIT sobre denuncias y siniestralidad que

obran en el expediente como anexo 18. Estos actos, por su propia naturaleza, afectan directamente a la infraestructura ferroviaria, y a la prestación del servicio público, por lo que se actualiza la hipótesis del citado artículo de la Ley de Seguridad Nacional.

Del análisis de las actuaciones de este expediente, se advierte que CFCM no presentó elemento probatorio alguno que desvirtuara los soportes documentales que obran en el expediente en que se actúa, con respecto a los hechos denunciados, pues sólo se limitó a señalar que no existen sentencias penales al respecto. En el expediente obran diversos soportes documentales que acreditan las denuncias presentadas y las actas de hechos que demuestran las afectaciones a la infraestructura ferroviaria, tal como quedó precisado en el párrafo anterior. Estos documentos tienen valor y eficacia legal por razón de que se trata de actuaciones presentadas ante el Ministerio Público competente, que, además, no fueron objetadas en forma alguna por CFCM.

Por otro lado, es de explorado derecho que las sentencias determinan la culpabilidad de alguna persona o personas responsables por la comisión de delitos, pero, de ninguna manera, la falta de una sentencia implica que los hechos no se hayan suscitado y, por tanto, que éstos no tengan relevancia en materia de seguridad nacional.

A mayor abundamiento, en el expediente obran múltiples constancias de personal operativo que acreditan la existencia de los daños y afectaciones a las vías, las cuales no fueron objetadas por CFCM, por tanto, adquieren pleno valor probatorio. Los hechos descritos anteriormente, constan en el expediente, anexo 18, carpetas 5 y 6, folios 1-572 y 1-491, respectivamente.

La ocurrencia continua de actos delictivos constituye, sin lugar a dudas, una amenaza a la seguridad nacional cuando se trata de: ataques a las vías generales de comunicación ferroviaria, robo de carga transportada por medio de ferrocarril, inhabilitación de la vía para permitir el ascenso o descenso de migrantes, suspensión del servicio público de transporte ferroviario y descarrilamiento del tren, atravesar rieles en los puentes de la ruta de la vía; obstaculizar con piedras el área de trabajo de la máquina de ferrocarril; cortar y sustraer rieles; robo de durmientes de concreto, planchuelas y placas de asiento, entre otros. Lo anterior se acreditó con el informe sobre denuncias y siniestralidad elaborado por el FIT, operador actual de las vías cortas Chiapas y Mayab, mismo que aparece como Anexo 18 en el expediente y que no fue objetado por CFCM.

Por otra parte, CFCM no acreditó que dichos actos delictivos, responsabilidad de terceros, hayan sido consecuencia de una negligencia o culpa dolosa del FIT.

Como es público y notorio, dichos actos están asociados, entre otros aspectos, al proceso migratorio que se origina desde la frontera en el sureste del país y a la existencia de grupos delictivos que operan en esa área, circunstancia propia y característica de las vías cortas Chiapas y Mayab. Estas condiciones son diferentes al resto de las concesiones ferroviarias del país.

Tampoco pasa desapercibido que las actividades delictivas en las vías cortas Chiapas y Mayab (**tren “La Bestia”**) son hechos notorios y ampliamente difundidos por los medios masivos de comunicación. Basta mencionar, entre otros, los programas especiales en **“Punto de Partida”** los días 2, 4, 6 y 9 de noviembre de 2015, intitulado **“Ruta de los Migrantes”**; Milenio Noticias de 18 de noviembre de 2015, intitulado **“Volcadura de cuatro vagones del tren la Bestia en Chiapas”**; programa **“Los Reporteros”** del 23 de marzo de 2016, intitulado **“El otro recorrido de la Bestia”**; programa **“Los Reporteros”** del 6 de mayo de 2015, intitulado **“El otro recorrido de la Bestia”**; programa **“Los Reporteros”**, del 4 de noviembre de 2015 intitulado **“Las Patronas”**, así como diversas publicaciones de la Revista *Impacto* del 17 y 24 de abril y 29 de mayo de 2016.

Las circunstancias actuales de inseguridad que el concesionario ha reconocido como ciertas en su escrito de manifestaciones, exigen nuevas medidas de seguridad. Dichas medidas exceden los alcances de la Concesión y consisten en: la instalación de cámaras de vigilancia en los equipos tractivos y en puntos estratégicos de la vía concesionada (patios de maniobras, terminales, túneles, puentes, cruces viales ferroviarios, centros urbanos, centros de despacho, zonas de abasto y cruces fronterizos); el desarrollo e implementación tecnológica de sistemas de información que permitan la codificación para el intercambio de comunicaciones e información en tiempo real con las autoridades de los tres niveles de gobierno; la construcción de bardas perimetrales y el mejoramiento de alumbrado en los patios de maniobras; limpieza integral del derecho de vía de manera regular; la implementación de brigadas de seguridad en los trenes y recorridos a bordo de vehículos *Hy-Rail* en la red; la instalación de sistemas de geolocalización simultáneo en los trenes y en las brigadas de vigilancia; la implementación de medidas de seguridad adicionales en el equipo de arrastre (precintos de acero, candados de alta seguridad, entre otros); la instalación de equipos de alarma y movimiento en las vías; la instalación de centros de monitoreo y vigilancia mediante drones; la contratación de seguros para robo e inhabilitación a las vías por parte de terceros; la certificación y capacitación continua a las empresas de seguridad privada contratadas para la vigilancia; la instalación de centros de mando de seguridad en puntos estratégicos de la red, entre otras.

La Concesión y el Plan de Negocios no incorporan las medidas antes señaladas, sino que especifican obligaciones en materia de seguridad operativa (Condición 2.3), sin considerar medidas preventivas ni de otro tipo contra actos de terceros tendientes a inhabilitar o destruir la infraestructura ferroviaria, como se indica en el párrafo anterior.

Por tanto, resulta evidente la necesidad de rescatar la Concesión, por causa de seguridad nacional, con la finalidad de garantizar la continuidad y seguridad del servicio público del sistema ferroviario en el sureste del país. Es claro que se actualiza el supuesto específico previsto en el artículo 5, fracción XII de la Ley de Seguridad Nacional, en relación con el artículo 19 de la Ley General de Bienes Nacionales. El primero de dichos preceptos dispone que son amenazas a la seguridad nacional los actos tendientes a destruir o a inhabilitar la infraestructura indispensable para la provisión de servicios públicos ferroviarios; el segundo establece como causa de rescate la seguridad nacional.

Continúa argumentando CFCM:

“Los problemas de seguridad que afectan a todas las concesiones ferroviarias, se atacan con una combinación de inversión en tecnología, actuaciones en la operación del servicio ferroviario y una clara estrategia de coordinación con las autoridades federales, estatales y municipales encargadas de la seguridad.

El Plan de Negocios incluye inversiones en tecnología por 20 millones de dólares de los Estados Unidos de América que mejorarán las condiciones de seguridad del servicio, incluyendo por ejemplo sistemas de comunicación satelital y sistemas de geolocalización. También prevé inversiones en instalaciones por 55 millones de dólares de los Estados Unidos de América para entre otros, mejorar la seguridad de las instalaciones de la Concesión con sistemas como cámaras de vigilancia. Otras medidas relacionadas con la seguridad forman parte de los planes específicos de operación de CFCM y de una estrategia coordinada con las autoridades que no se puede implementar porque la SCT ha incumplido su compromiso de entregar la operación a CFCM. Por lo tanto, no es cierto que la Concesión no incluya medidas para resolver el tema de la seguridad.

Asimismo, suponiendo sin conceder que se requiera de una inversión mayor a la actualmente prevista en el marco de la Concesión en materia de seguridad, tal como quedó indicado en el apartado previo, ello es factible modificando la propia Concesión, siempre que se mantenga su equilibrio financiero, lo cual está previsto por la normativa aplicable, a efecto de lo cual se tienen por reproducidos los argumentos incluidos en el apartado previo en materia de la factibilidad de modificar la Concesión.

Sin embargo, la SCT no ha tenido ningún acercamiento con CFCM tendiente a revisar los recursos a destinarse en materia de seguridad, por lo que resulta claro que el actual procedimiento de rescate carece de una causa válida, según ha quedado apuntado.”

Al respecto, se considera lo siguiente:

CFCM pretende generalizar las condiciones de todas las concesiones ferroviarias y pasa desapercibidas las circunstancias especiales de las vías cortas Chiapas y Mayab. Además, no objetó el informe elaborado por el FIT sobre denuncias y siniestrabilidad que obra en el expediente como anexo 18, donde se acreditan los riesgos y afectaciones que ha sufrido la infraestructura ferroviaria del sureste.

CFCM señala que es falso que la Concesión no incluya medidas en materia de seguridad, ya que éstas están previstas en el Plan de Negocios. Al respecto, debe decirse que la SCT, en ningún momento, estableció que la Concesión careciera de medidas en materia de seguridad. De manera distinta a lo afirmado, SCT ha acreditado que la Concesión y el Plan de Negocios únicamente especifican obligaciones en materia de seguridad “operativa”, como consta en la condición 2.3. **“Estándares de eficiencia y seguridad”** que se establecen en el Anexo 6 del título. Por lo tanto, las inversiones anunciadas por el concesionario son insuficientes. Incluso, debe mencionarse, que **el propio concesionario reconoce sólo dos medidas de seguridad operativa** consistentes en sistemas de comunicación satelital y sistemas de geolocalización. Obviamente, estas medidas resultan insuficientes para garantizar la seguridad.

Resulta infundada la afirmación de CFCM de que el Plan de Negocios prevé inversiones por 55 millones de dólares americanos para, entre otros, destinarse a aspectos de seguridad. Del análisis al Plan de Negocios se advierte que dichos recursos, en todo caso, estarían destinados para inversión en edificios y terminales, pero no para elevar los estándares de seguridad de la Concesión. Se reitera, nuevamente, que CFCM, además, no acreditó su capacidad financiera.

En términos del párrafo cuarto del artículo 28 Constitucional, el Estado tiene la obligación de ejercer su rectoría y proteger la seguridad de la Nación. Por tanto, se actualiza la causal de seguridad nacional prevista en el artículo 19 de la Ley General de Bienes Nacionales, en relación con el artículo 5, fracción XII de la Ley de Seguridad Nacional.

Finalmente, CFCM argumenta lo siguiente:

“No debe perderse de vista que si bien los concesionarios ferroviarios tienen la responsabilidad de que el servicio público de transporte ferroviario opere en condiciones adecuadas de seguridad, los asuntos inherentes a la delincuencia e inseguridad pública en la vías férreas son competencia y responsabilidad del Gobierno Federal, tal como se desprende de los artículos 6 Bis, fracción IX, de la Ley Ferroviaria, así como 8, fracción III, inciso a) de la Ley de la Policía Federal, de esta manera, es claro que los argumentos de la SCT tendientes a sostener a la seguridad nacional como un elemento para la procedencia del rescate de la Concesión, también devienen, al igual que los relativos a utilidad e interés públicos, en que la causa de este procedimiento resulte inválida, según ha quedado expuesto.

De acuerdo con uno de los doctrinarios más importantes del Derecho Administrativo, el “rescate” es un acto administrativo equivalente a una expropiación:

En tal caso, creemos que la concesión puede terminar anticipadamente; pero precisamente porque se reconoce al concesionario un derecho al plazo de la concesión, procede que se le indemnice tal y como si se tratara de una concesión (sic).

Es claro que una expropiación es un acto en perjuicio del titular de un derecho, tal como ocurre con el rescate. Sin embargo, en el presente caso la SCT pretende afectar los derechos de CFCM cuando ésta no es responsable del estado actual de las vías ni de la operación del ferrocarril. ¿De quién está rescatando SCT la concesión? ¿Del FIT? ¿De sí misma? Pues entonces sería suficiente con cumplir la ley y devolver a CFCM la prestación del servicio. Si la SCT y el FIT hubieran cumplido sus obligaciones en el marco de la Concesión, se hubieran activado los mecanismos previstos en la Concesión para mejorar el estado actual de las vías cortas Chiapas y Mayab. En el presente caso, tal parece que CFCM está siendo “sancionada” por la ineptitud de otros. Como ya se señaló anteriormente, es un principio de Derecho que nadie puede aprovecharse de su propio error o torpeza.”

Al respecto, se hacen las siguientes consideraciones:

Las citadas manifestaciones de CFCM constituyen una confesión de que las obligaciones a que está sujeta, en términos del título de Concesión, se limitan a proveer el servicio público bajo condiciones de seguridad operativa. Las otras manifestaciones de este apartado ya han sido materia de análisis en el presente Considerando, por lo que en obvio de repeticiones innecesarias se tienen por reproducidos conforme a la letra los razonamientos expuestos anteriormente.

Finalmente, se advierte que CFCM no ofreció pruebas pertinentes e idóneas que permitan desvirtuar lo señalado en el Acuerdo de inicio de procedimiento de rescate y sobre los documentos que integran el expediente relacionados con este tema, razón por la cual se actualiza la causal de seguridad nacional prevista en el artículo 19 de la Ley General de Bienes Nacionales. Por tanto, las manifestaciones de CFCM se estiman improcedentes e infundadas.

TERCERO. Análisis de las pruebas. A continuación, esta Secretaría procede a determinar si en el presente caso, CFCM desvirtuó con las pruebas aportadas, las causas de interés público, utilidad pública y seguridad nacional que se invocaron en el Acuerdo de inicio del procedimiento de rescate.

Sin perjuicio del análisis y valoración detallada de cada una de las probanzas de CFCM, ofrecidas y admitidas, se desprende que éstas no están relacionadas con el fondo que origina el rescate, sino con supuestos incumplimientos de la SCT y otros hechos ajenos al presente procedimiento de rescate, por tanto, resultan inoperantes para desvirtuar las causas del rescate al no referirse a los motivos expuestos por la SCT en el Acuerdo de inicio del procedimiento de rescate.

CFCM ofreció las siguientes pruebas, mismas que a continuación se analizan y valoran:

- a) DOCUMENTAL consistente en copia certificada del instrumento notarial 88,302, de 6 de junio de 2013, pasado ante la fe del licenciado José Ángel Fernández Uría, titular de la notaría número doscientos diecisiete de la Ciudad de México, con la que se acredita la personería de Manuel Dávila Sánchez Toscano como representante de CFCM, a la cual se le otorga el valor probatorio que corresponde, en términos de los artículos 79 y 129 del Código Federal de Procedimientos Civiles por haber sido expedida por fedatario público.

- b) DOCUMENTAL consistente en copia certificada de la Carta de Intención de 30 de noviembre de 2006, suscrita por el Subsecretario de Transporte de la SCT y por CFCM.

Esta documental se refiere al proyecto de reconstrucción, rehabilitación y preservación de la infraestructura ferroviaria en las vías cortas Chiapas y Mayab de hace casi diez años.

Con fundamento en los artículos 79 y 197 del Código Federal de Procedimientos Civiles, de aplicación supletoria a la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, en términos del artículo 2 de dicha ley, esta documental carece de eficacia probatoria porque no guarda relación con ninguna de las causas del rescate señaladas en el oficio de esta SCT, de fecha 2 de mayo de 2016. Por tanto, es ajena a la materia de este procedimiento.

Resultan aplicables al caso, el segundo de ellos por equiparación, los siguientes criterios del Poder Judicial Federal que a la letra establecen:

“PRUEBAS. SON INCONDUCTENTES SI TIENEN POR OBJETO DEMOSTRAR HECHOS AJENOS A LA LITIS (LEGISLACIÓN DEL ESTADO DE MICHOACÁN). De conformidad con el principio de congruencia que rige en materia de pruebas, previsto en los artículos 366 y 372 del Código de Procedimientos Civiles del Estado de Michoacán, **todo medio de convicción que se ofrezca y desahogue en el proceso debe guardar relación con algún punto controvertido, por lo que no es dable jurídicamente aportar pruebas para acreditar aspectos que no son tema de discusión entre las partes; de ahí que su desestimación por inconducentes por parte de la responsable, no resulte violatoria de garantías.** (Énfasis añadido).

Novena Época. Registro: 184594. Tribunales Colegiados de Circuito. Jurisprudencia. Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta. Tomo: XVII, Marzo de 2003. Materia(s): Civil. Tesis: XI.2o. J/26. Página: 1607

SEGUNDO TRIBUNAL COLEGIADO DEL DÉCIMO PRIMER CIRCUITO.”

“PRUEBAS EN EL AMPARO. DEBEN ESTAR RELACIONADAS CON LA LITIS CONSTITUCIONAL. De acuerdo con el principio de congruencia que debe regir en toda sentencia de amparo, la litis constitucional se constriñe al estudio de los planteamientos expresados por el peticionario del amparo en su demanda, que tiendan a demostrar la ilegalidad o la inconstitucionalidad del acto reclamado, que es la materia del juzgamiento constitucional, frente al propio acto autoritario de molestia y los planteamientos que tanto la autoridad responsable como las demás partes en el juicio de garantías formulen para sostener la legalidad o la constitucionalidad de tal acto; de modo que **las pruebas que se ofrezcan en el juicio de garantías, deben estar encaminadas ya sea a demostrar o a desvirtuar lo expuesto por el quejoso o por la autoridad responsable, pues de otra forma su admisión resulta, además de dilatoria, inútil, dado que carecerían de vinculación con la Litis.** (Énfasis añadido).

Novena Época. Registro: 194511. Tribunales Colegiados de Circuito. Tesis Aislada. Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta. Tomo IX, Marzo de 1999. Materia(s): Común. Tesis: V.1o.25 K. Página: 1443

PRIMER TRIBUNAL COLEGIADO DEL QUINTO CIRCUITO”.

- c) Copia simple del escrito de CFCM, de 25 de junio de 2007, dirigido a SCT.

En dicho escrito CFCM manifestó que renunciaba a la concesión que le fue otorgada.

Con fundamento en los artículos 79 y 197 del Código Federal de Procedimientos Civiles, de aplicación supletoria a la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, en términos del artículo 2 de dicha ley, esta documental carece de eficacia probatoria porque no guarda relación con ninguna de las causas del rescate señaladas en el oficio de esta SCT, de 2 de mayo de 2016. Por tanto, es ajena a la materia de este procedimiento. Resultan aplicables las tesis invocadas en el inciso b) de este apartado.

- d) DOCUMENTAL consistente en copia certificada del escrito suscrito por Genesee & Wyoming Inc. y Viabilis Holding, S.A. de C.V., de 13 de marzo de 2008, dirigido a la DGTFM.

Dicha documental, se refiere a un comunicado en el que se informa a la SCT que con esa fecha Genesee & Wyoming Inc. firmó con Viabilis Holding, S.A. de C.V. un acuerdo preliminar cuyo objeto era la posible venta de la totalidad de las acciones de CFCM a Viabilis.

Con fundamento en los artículos 79 y 197 del Código Federal de Procedimientos Civiles, de aplicación supletoria a la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, en términos del artículo 2 de dicha ley, esta documental carece de eficacia probatoria porque no guarda relación con ninguna de las causas del rescate señaladas en el oficio de esta SCT, de fecha 2 de mayo de 2016. Por tanto, es ajena a la materia de este procedimiento. Resultan aplicables las tesis invocadas en el inciso b) de este apartado.

- e) DOCUMENTAL consistente en copia certificada del escrito de 26 de octubre de 2008, suscrito por el Director General de Viabilis Holding, S.A. de C.V.

Esta documental, se trata de un comunicado en el que se informó a la SCT que Genesee & Wyoming Inc. y Viabilis Holding, S.A. de C.V. celebraron un contrato de compraventa de las acciones de CFCM.

Con fundamento en los artículos 79 y 197 del Código Federal de Procedimientos Civiles, de aplicación supletoria a la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, en términos del artículo 2 de dicha ley, esta documental carece de eficacia probatoria porque no guarda relación con ninguna de las causas del rescate señaladas en el oficio de esta SCT, de fecha 2 de mayo de 2016. Por tanto, es ajena a la materia de este procedimiento. Resultan aplicables las tesis invocadas en el inciso b) de este apartado.

- f) DOCUMENTAL consistente en copia certificada del escrito de 26 de noviembre de 2008, suscrito por los apoderados de las empresas Compañía de Ferrocarriles Chiapas-Mayab, S.A. de C.V. y Viabilis Holding, S.A. de C.V.

Esta documental, se refiere a una petición realizada a la SCT para que se concluyera el procedimiento de sanción que se le instruyó.

Con fundamento en los artículos 79 y 197 del Código Federal de Procedimientos Civiles, de aplicación supletoria a la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, en términos del artículo 2 de dicha ley, esta documental carece de eficacia probatoria porque no guarda relación con ninguna de las causas del rescate señaladas en el oficio de esta SCT, de fecha 2 de mayo de 2016. Por tanto, es ajena a la materia de este procedimiento. Resultan aplicables las tesis invocadas en el inciso b) de este apartado.

- g) Copia simple del escrito de 21 de agosto de 2009, suscrito por los representantes legales de CFCM y Viabilis Holdings, S.A. de C.V., dirigido a DGTFM.

Esta documental, se refiere a un comunicado en el que se informa a la SCT el cierre de la operación de un contrato de compraventa del total de las acciones de CFCM a favor Viabilis Holding, S.A. de C.V. y Pedro Topete Vargas.

Con fundamento en los artículos 79 y 197 del Código Federal de Procedimientos Civiles, de aplicación supletoria a la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, en términos del artículo 2 de dicha ley, esta documental carece de eficacia probatoria porque no guarda relación con ninguna de las causas del rescate señaladas en el oficio de esta SCT, de fecha 2 de mayo de 2016. Por tanto, es ajena a la materia de este procedimiento. Resultan aplicables las tesis invocadas en el inciso b) de este apartado.

- h) DOCUMENTAL consistente en copia certificada del escrito de 28 de marzo de 2012, suscrito por el representante legal de CFCM, dirigido al Titular de la SCT.

Esta documental, se trata de una solicitud de CFCM para que le fuera modificado el título de concesión.

Con fundamento en los artículos 79 y 197 del Código Federal de Procedimientos Civiles, de aplicación supletoria a la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, en términos del artículo 2 de dicha ley, esta documental carece de eficacia probatoria porque no guarda relación con ninguna de las causas del rescate señaladas en el oficio de esta SCT, de fecha 2 de mayo de 2016. Por tanto, es ajena a la materia de este procedimiento. Resultan aplicables las tesis invocadas en el inciso b) de este apartado.

- i) DOCUMENTAL consistente en copia certificada del escrito de 4 de junio de 2012, suscrito por el representante legal de CFCM dirigido a la DGTFM.

Esta documental, se trata de un comunicado en el que CFCM realizó diversas manifestaciones relativas a la solicitud de modificación del título de concesión.

Con fundamento en los artículos 79 y 197 del Código Federal de Procedimientos Civiles, de aplicación supletoria a la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, en términos del artículo 2 de dicha ley, esta documental carece de eficacia probatoria porque no guarda relación con ninguna de las causas del rescate señaladas en el oficio de esta SCT, de fecha 2 de mayo de 2016. Por tanto, es ajena a la materia de este procedimiento. Resultan aplicables las tesis invocadas en el inciso b) de este apartado.

- j) DOCUMENTAL consistente en copia certificada del Convenio Inicial, de 23 de octubre de 2012.
- Esta documental, refiere acciones para procurar la viabilidad operativa y financiera del transporte ferroviario en el sureste del país en el largo plazo.
- Con fundamento en los artículos 79 y 197 del Código Federal de Procedimientos Civiles, de aplicación supletoria a la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, en términos del artículo 2 de dicha ley, esta documental carece de eficacia probatoria porque no guarda relación con ninguna de las causas del rescate señaladas en el oficio de esta SCT, de fecha 2 de mayo de 2016. Por tanto, es ajena a la materia de este procedimiento. Resultan aplicables las tesis invocadas en el inciso b) de este apartado.
- k) DOCUMENTAL consistente en copia certificada del escrito de 22 de noviembre de 2012, suscrito por el representante legal de CFCM y dirigido al Subsecretario de Transporte de la SCT.
- Esta documental se refiere a la renuncia expresa por parte de CFCM a cualquier derecho, facultad o acción que tuviere o pudiese llegar a tener respecto de reclamar pagos por los conceptos que ahí indica.
- Con fundamento en los artículos 79 y 197 del Código Federal de Procedimientos Civiles, de aplicación supletoria a la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, en términos del artículo 2 de dicha ley, esta documental carece de eficacia probatoria porque no guarda relación con ninguna de las causas del rescate señaladas en el oficio de esta SCT, de fecha 2 de mayo de 2016. Por tanto, es ajena a la materia de este procedimiento. Resultan aplicables las tesis invocadas en el inciso b) de este apartado.
- l) DOCUMENTAL consistente en copia certificada del escrito FCCM-DGTFM-0001/12 de 27 de noviembre de 2012, suscrito por el representante legal de CFCM, dirigido a DGTFM.
- Esta documental es un comunicado que contiene la lista de personas autorizadas para firmar en nombre de CFCM los formatos y las actas en donde se haría constar el estado físico y de mantenimiento de los bienes asegurados.
- Con fundamento en los artículos 79 y 197 del Código Federal de Procedimientos Civiles, de aplicación supletoria a la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, en términos del artículo 2 de dicha ley, esta documental carece de eficacia probatoria porque no guarda relación con ninguna de las causas del rescate señaladas en el oficio de esta SCT, de fecha 2 de mayo de 2016. Por tanto, es ajena a la materia de este procedimiento. Resultan aplicables las tesis invocadas en el inciso b) de este apartado.
- m) DOCUMENTAL consistente en copia certificada de doce escritos identificados como: CFCM-DGTFM-0003/12 de 14 de diciembre de 2012, CFCM-DGTFM-0004/12 de 26 de diciembre de 2012, CFCM-DGTFM-0005/12 de 28 de diciembre de 2012, CFCM-DGTFM-0006/13 de 6 de febrero de 2013, CFCM-DGTFM-0008/13 de 22 de febrero de 2013, FCCM-DGTFM-0010/13 de 5 de marzo de 2013, FCCM-DGTFM-0011/13 de 5 de marzo de 2013, FCCM-DGTFM-0013/13 de 3 de abril de 2013, FCCM-DGTFM-0014/13 de 3 de abril de 2013, FCCM-DGTFM-0015/13 de 3 de abril de 2013, FCCM-DGTFM-0024/13 de 22 de abril de 2013 y FCCM-DGTFM-0029/13 de 29 de mayo de 2013, todos dirigidos a la DGTFM.
- Estos documentos consisten en comunicados de CFCM relativos a las inspecciones físicas de las vías y a los bienes afectos a la concesión.
- Con fundamento en los artículos 79 y 197 del Código Federal de Procedimientos Civiles, de aplicación supletoria a la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, en términos del artículo 2 de dicha ley, esta documental carece de eficacia probatoria porque no guarda relación con ninguna de las causas del rescate señaladas en el oficio de esta SCT, de fecha 2 de mayo de 2016. Por tanto, es ajena a la materia de este procedimiento. Resultan aplicables las tesis invocadas en el inciso b) de este apartado.
- n) DOCUMENTAL consistente en copia certificada del escrito CFCM-DGTFM-0002/12 de 10 de diciembre de 2012, suscrito por el representante legal de CFCM y dirigido a la DGTFM.
- Esta documental es un comunicado en el que CFCM hace del conocimiento de la SCT que realizó el pago de la multa impuesta en el procedimiento de sanción que se le instauró en 2012.

Con fundamento en los artículos 79 y 197 del Código Federal de Procedimientos Civiles, de aplicación supletoria a la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, en términos del artículo 2 de dicha ley, esta documental carece de eficacia probatoria porque no guarda relación con ninguna de las causas del rescate señaladas en el oficio de esta SCT, de fecha 2 de mayo de 2016. Por tanto, es ajena a la materia de este procedimiento. Resultan aplicables las tesis invocadas en el inciso b) de este apartado.

- o) DOCUMENTAL consistente en copia certificada del escrito FCCM-DGTFM-0043/13 de 9 de septiembre de 2013, suscrito por el representante legal de CFCM, dirigido a DGTFM.

Se advierte que esta documental es un escrito y no cinco actas de inspección como afirma CFCM. Se trata de un comunicado con el que anexa un informe elaborado por CFCM, en septiembre de 2013, constante en 30 fojas sobre el estado físico, de mantenimiento y de operación de las vías.

Con fundamento en los artículos 79 y 197 del Código Federal de Procedimientos Civiles, de aplicación supletoria a la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, en términos del artículo 2 de dicha ley, esta documental carece de eficacia probatoria porque no guarda relación con ninguna de las causas del rescate señaladas en el oficio de esta SCT, de fecha 2 de mayo de 2016. Por tanto, es ajena a la materia de este procedimiento. Resultan aplicables las tesis invocadas en el inciso b) de este apartado.

- p) DOCUMENTAL consistente en copia certificada del escrito FCCM-DGTFM-0044/13 de 10 de septiembre de 2013, suscrito por el representante legal de CFCM, dirigido a DGTFM.

Se advierte que esta documental es un escrito y no seis actas de inspección como afirma CFCM. Se trata de un comunicado con el que anexa un informe elaborado por CFCM en septiembre de 2013, constante en 30 fojas, sobre el estado físico, de mantenimiento y de operación de las vías.

Con fundamento en los artículos 79 y 197 del Código Federal de Procedimientos Civiles, de aplicación supletoria a la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, en términos del artículo 2 de dicha ley, esta documental carece de eficacia probatoria porque no guarda relación con ninguna de las causas del rescate señaladas en el oficio de esta SCT, de fecha 2 de mayo de 2016. Por tanto, es ajena a la materia de este procedimiento. Resultan aplicables las tesis invocadas en el inciso b) de este apartado.

- q) DOCUMENTAL consistente en copia certificada de los escritos siguientes:

- Escrito FCCM-DGTFM-0017/13 de 11 de abril de 2013.
- Escrito FCCM-DGTFM-0018/13 de 12 de abril de 2013.
- Escrito FCCM-DGTFM-0031/13 de 14 de junio de 2013.
- Escrito FCCM-DGTFM-0032/13 de 18 de junio de 2013.
- Escrito FCCM-DGTFM-0041/13 de 3 de septiembre de 2013.
- Escrito FCCM-DGTFM-0042/13 de 5 de septiembre de 2013.

Todos estos escritos están suscritos por el representante legal de CFCM y dirigidos a DGTFM. Estos documentos contienen diversas respuestas a requerimientos realizados por parte de la DGTFM para que acreditara sus capacidades técnicas y operativas.

Con fundamento en los artículos 79 y 197 del Código Federal de Procedimientos Civiles, de aplicación supletoria a la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, en términos del artículo 2 de dicha ley, esta documental carece de eficacia probatoria porque no guarda relación con ninguna de las causas del rescate señaladas en el oficio de esta SCT, de fecha 2 de mayo de 2016. Por tanto, es ajena a la materia de este procedimiento. Resultan aplicables las tesis invocadas en el inciso b) de este apartado.

- r) DOCUMENTAL consistente en copia certificada del escrito CFCM-DGTFM-0008/13 de 22 de febrero de 2013. Esta documental fue ofrecida y exhibida en el inciso m). Por lo que, en obvio de repeticiones innecesarias, deberá estarse a lo señalado en aquel inciso como si a la letra se insertase.

- s) DOCUMENTAL consistente en copias certificadas de los escritos CFCM-DGTFM-0006/13 de 6 de febrero de 2013, FCCM-DGTFM-0009/13 de 19 de febrero de 2013, FCCM-DGTFM-0025/13 de 26 de abril de 2013, FCCM-DGTFM-0033/13 de 26 de junio de 2013, FCCM-DGTFM-0043/13 de 9 de septiembre de 2013 y FCCM-DGTFM-0044/13 de 10 de septiembre de 2013, todos suscritos por el apoderado de CFCM y dirigidos a DGTFM.

Respecto del CFCM-DGTFM-0006/13 de 6 de febrero de 2013, fue ofrecido y exhibido en el inciso m), por lo que, en obvio de repeticiones innecesarias, deberá estarse a lo señalado en aquel inciso como si a la letra se insertase.

En cuanto a los escritos identificados como FCCM-DGTFM-0009/13, FCCM-DGTFM-0025/13 y FCCM-DGTFM-0033/13, se trata de comunicados relativos a la entrega de los bienes asegurados y de las vías concesionadas.

Respecto de los escritos identificados como FCCM-DGTFM-0043/13 y FCCM-DGTFM-0044/13, fueron ofrecidos y exhibidos en los incisos o) y p). Por lo que, en obvio de repeticiones innecesarias, deberá estarse a lo señalado en aquel inciso como si a la letra se insertase.

Con fundamento en los artículos 79 y 197 del Código Federal de Procedimientos Civiles, de aplicación supletoria a la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, en términos del artículo 2 de dicha ley, esta documental carece de eficacia probatoria porque no guarda relación con ninguna de las causas del rescate señaladas en el oficio de esta SCT, de fecha 2 de mayo de 2016. Por tanto, es ajena a la materia de este procedimiento. Resultan aplicables las tesis invocadas en el inciso b) de este apartado.

- t) DOCUMENTAL consistente es copia certificada del escrito FCCM-DGTFM-0039/13 de 3 de septiembre de 2013, suscrito por el representante legal de CFCM y dirigido a la DGTFM.

Esta documental es un comunicado relativo al Convenio de 23 de octubre de 2012.

Con fundamento en los artículos 79 y 197 del Código Federal de Procedimientos Civiles, de aplicación supletoria a la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, en términos del artículo 2 de dicha ley, esta documental carece de eficacia probatoria porque no guarda relación con ninguna de las causas del rescate señaladas en el oficio de esta SCT, de fecha 2 de mayo de 2016. Por tanto, es ajena a la materia de este procedimiento. Resultan aplicables las tesis invocadas en el inciso b) de este apartado.

- u) DOCUMENTAL consistente en copia certificada del escrito FCCM-DGTFM-0004/14 de 4 de abril de 2014, suscrito por el representante legal de CFCM y dirigido a la DGTFM.

Esta documental se trata de un comunicado relativo al Contrato que CFCM celebró con la empresa Canac Railway Services, Inc.

Con fundamento en los artículos 79 y 197 del Código Federal de Procedimientos Civiles, de aplicación supletoria a la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, en términos del artículo 2 de dicha ley, esta documental carece de eficacia probatoria porque no guarda relación con ninguna de las causas del rescate señaladas en el oficio de esta SCT, de fecha 2 de mayo de 2016. Por tanto, es ajena a la materia de este procedimiento. Resultan aplicables las tesis invocadas en el inciso b) de este apartado.

- v) DOCUMENTAL consistente en copia certificada del escrito FCCM-DGTFM-0005/14 de 7 de abril de 2014, suscrito por el representante legal de CFCM y dirigido a la DGTFM.

Esta documental se trata de un comunicado respecto de la Asamblea General Ordinaria de Accionistas de CFCM, celebrada el 15 de marzo de 2014.

Con fundamento en los artículos 79 y 197 del Código Federal de Procedimientos Civiles, de aplicación supletoria a la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, en términos del artículo 2 de dicha ley, esta documental carece de eficacia probatoria porque no guarda relación con ninguna de las causas del rescate señaladas en el oficio de esta SCT, de fecha 2 de mayo de 2016. Por tanto, es ajena a la materia de este procedimiento. Resultan aplicables las tesis invocadas en el inciso b) de este apartado.

- w) DOCUMENTAL consistente en copia certificada del escrito FCCM-DGTFM-0006/14 de 23 de julio de 2014, suscrito por el representante legal de CFCM y dirigido a la DGTFM.

Esta documental se trata de un comunicado en el que CFCM hace referencia a un proyecto de convenio.

Con fundamento en los artículos 79 y 197 del Código Federal de Procedimientos Civiles, de aplicación supletoria a la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, en términos del artículo 2 de dicha ley, esta documental carece de eficacia probatoria porque no guarda relación con ninguna de las causas del rescate señaladas en el oficio de esta SCT, de fecha 2 de mayo de 2016. Por tanto, es ajena a la materia de este procedimiento. Resultan aplicables las tesis invocadas en el inciso b) de este apartado.

- x) DOCUMENTAL consistente en copia certificada del escrito FCCM-DGTFM-0008/14 de 25 de agosto de 2014, suscrito por el representante legal de CFCM y dirigido a la DGTFM.

Esta documental se trata de una petición para la firma de un proyecto de convenio no suscrito.

Con fundamento en los artículos 79 y 197 del Código Federal de Procedimientos Civiles, de aplicación supletoria a la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, en términos del artículo 2 de dicha ley, esta documental carece de eficacia probatoria porque no fue suscrito y no guarda relación con ninguna de las causas del rescate señaladas en el oficio de esta SCT, de fecha 2 de mayo de 2016. Por tanto, es ajena a la materia de este procedimiento. Resultan aplicables las tesis invocadas en el inciso b) de este apartado.

- y) DOCUMENTAL consistente en copia certificada de la sentencia interlocutoria de 17 de agosto de 2015, dictada por el Juez Segundo de Distrito en Materia Civil en el Distrito Federal en el juicio ordinario civil federal 14/2015-IV.

Esta documental es una resolución judicial que declaró fundada la excepción de incompetencia por declinatoria opuesta por la SCT al contestar la demanda en el citado juicio.

Con fundamento en los artículos 79 y 197 del Código Federal de Procedimientos Civiles, de aplicación supletoria a la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, en términos del artículo 2 de dicha ley, esta documental carece de eficacia probatoria porque no guarda relación con ninguna de las causas del rescate señaladas en el oficio de esta SCT, de fecha 2 de mayo de 2016. Por tanto, es ajena a la materia de este procedimiento. Resultan aplicables las tesis invocadas en el inciso b) de este apartado.

- z) DOCUMENTAL consistente en copia certificada de la sentencia interlocutoria de 3 de octubre de 2015, dictada por el Tercer Tribunal Unitario en Materia Civil y Administrativa del Primer Circuito en el Toca 12/2015-II, relativo a la queja de denegada apelación promovida por CFCM, derivada del juicio ordinario civil federal 14/2015-IV.

Esta documental es una resolución judicial que declaró infundado el recurso de queja de denegada apelación que promovió CFCM contra la diversa resolución que declaró procedente la excepción de incompetencia por declinatoria opuesta por la SCT en el citado juicio.

Con fundamento en los artículos 79 y 197 del Código Federal de Procedimientos Civiles, de aplicación supletoria a la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, en términos del artículo 2 de dicha ley, esta documental carece de eficacia probatoria porque no guarda relación con ninguna de las causas del rescate señaladas en el oficio de esta SCT, de fecha 2 de mayo de 2016. Por tanto, es ajena a la materia de este procedimiento. Resultan aplicables las tesis invocadas en el inciso b) de este apartado.

- aa) Copia simple del Acuerdo de 28 de abril de 2016, dictado por el Presidente de la Suprema Corte de la Nación, en el conflicto competencial número 242/2015, promovido por CFCM.

Esta documental es un acuerdo que declaró notoriamente improcedente la solicitud de CFCM a fin de que la SCJN señalara cuál era el órgano judicial que debía conocer del negocio.

Con fundamento en los artículos 79 y 197 del Código Federal de Procedimientos Civiles, de aplicación supletoria a la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, en términos del artículo 2 de dicha ley, esta documental carece de eficacia probatoria porque no guarda relación con ninguna de las causas del rescate señaladas en el oficio de esta SCT, de fecha 2 de mayo de 2016. Por tanto, es ajena a la materia de este procedimiento. Resultan aplicables las tesis invocadas en el inciso b) de este apartado.

- bb) DOCUMENTAL consistente en copia certificada de todo lo actuado en el juicio ordinario civil federal 14/2015-IV, promovido por CFCM ante el Juzgado Segundo de Distrito en Materia Civil en el Distrito Federal.

Esta documental acredita que la litis del juicio se constriñó a acciones diversas a las causas del rescate.

Con fundamento en los artículos 79 y 197 del Código Federal de Procedimientos Civiles, de aplicación supletoria a la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, en términos del artículo 2 de dicha ley, esta documental carece de eficacia probatoria porque no guarda relación con ninguna de las causas del rescate señaladas en el oficio de esta SCT, de fecha 2 de mayo de 2016. Por tanto, es ajena a la materia de este procedimiento. Resultan aplicables las tesis invocadas en el inciso b) de este apartado.

- cc) DOCUMENTAL consistente en copia certificada de todo lo actuado en el juicio de amparo indirecto 547/2015-I, promovido por la Procuraduría General de la Republica, en representación de la Federación, por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, ante el Juzgado Décimo de Distrito en Materia Civil en el Distrito Federal.

Esta documental se refiere al juicio de amparo que la Federación promovió en contra del acuerdo de 29 de mayo de 2015, emitido por el Juez Segundo de Distrito en Materia Civil en el Distrito Federal, en el que otorgó a CFCM, la medida cautelar que solicitó en el juicio ordinario civil federal 14/2015-V que promovió dicha empresa.

Con fundamento en los artículos 79 y 197 del Código Federal de Procedimientos Civiles, de aplicación supletoria a la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, en términos del artículo 2 de dicha ley, esta documental carece de eficacia probatoria porque no guarda relación con ninguna de las causas del rescate señaladas en el oficio de esta SCT, de fecha 2 de mayo de 2016. Por tanto, es ajena a la materia de este procedimiento. Resultan aplicables las tesis invocadas en el inciso b) de este apartado.

Por otra parte, con respecto a las documentales que CFCM refiere en el capítulo de antecedentes, si bien no las ofrece expresamente en el capítulo correspondiente a pruebas, invoca que deberá aplicarse lo dispuesto en el artículo 15-A, fracción III de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, razón por la cual se procede a su análisis, en el orden en que las fue precisando en su escrito:

- 1) Documental consistente en el oficio 4.3.-854-2006 de 12 de julio de 2006, emitido por la DGTFM y dirigido a CFCM.

Esta documental es un oficio donde se comunicó que la SCT destinaría recursos federales para la reconstrucción de las vías férreas y el restablecimiento del servicio ferroviario.

Con fundamento en los artículos 79 y 197 del Código Federal de Procedimientos Civiles, de aplicación supletoria a la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, en términos del artículo 2 de dicha ley, esta documental carece de eficacia probatoria porque no guarda relación con ninguna de las causas del rescate señaladas en el oficio de esta SCT, de fecha 2 de mayo de 2016. Por tanto, es ajena a la materia de este procedimiento. Resultan aplicables las tesis invocadas en el inciso b) de este apartado.

- 2) Documental consistente en el oficio 4.3.-1076/2007 de 8 de agosto de 2007, emitido por la DGTFM y dirigido a CFCM.

Esta documental consiste en el inicio de procedimiento de sanción en contra de CFCM.

Con fundamento en los artículos 79 y 197 del Código Federal de Procedimientos Civiles, de aplicación supletoria a la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, en términos del artículo 2 de dicha ley, esta documental carece de eficacia probatoria porque no guarda relación con ninguna de las causas del rescate señaladas en el oficio de esta SCT, de fecha 2 de mayo de 2016. Por tanto, es ajena a la materia de este procedimiento. Resultan aplicables las tesis invocadas en el inciso b) de este apartado.

- 3) Documental consistente en el oficio 4.3.-1081/2007 de 10 de agosto de 2007, emitido por la DGTFM y dirigido a Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V.

Esta documental se refiere a la modalidad impuesta al FIT para operar y explotar las vías férreas y prestar el servicio público ferroviario, con motivo del abandono de la concesión en que incurrió CFCM.

Con fundamento en los artículos 79 y 197 del Código Federal de Procedimientos Civiles, de aplicación supletoria a la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, en términos del artículo 2 de dicha ley, esta documental carece de eficacia probatoria porque no guarda relación con ninguna de las causas del rescate señaladas en el oficio de esta SCT, de fecha 2 de mayo de 2016. Por tanto, es ajena a la materia de este procedimiento. Resultan aplicables las tesis invocadas en el inciso b) de este apartado.

- 4) Documental consistente en el oficio 4.3.-809/2012 de 21 de noviembre de 2012, emitido por la DGTFM y dirigido a CFCM.

Esta documental consiste en la resolución administrativa en el procedimiento de sanción que se instauró en contra de CFCM.

Con fundamento en los artículos 79 y 197 del Código Federal de Procedimientos Civiles, de aplicación supletoria a la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, en términos del artículo 2 de dicha ley, esta documental carece de eficacia probatoria porque no guarda relación con ninguna de las causas del rescate señaladas en el oficio de esta SCT, de fecha 2 de mayo de 2016. Por tanto, es ajena a la materia de este procedimiento. Resultan aplicables las tesis invocadas en el inciso b) de este apartado.

- 5) Documental consistente en el oficio 4.3.-810/2012 del 22 de noviembre de 2012, emitido por la DGTFM y dirigido a CFCM.

Esta documental es un requerimiento formulado a CFCM para que procediera a la publicación, en el *Diario Oficial de la Federación*, de la modificación al título de Concesión de 22 de octubre de 2012.

Con fundamento en los artículos 79 y 197 del Código Federal de Procedimientos Civiles, de aplicación supletoria a la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, en términos del artículo 2 de dicha ley, esta documental carece de eficacia probatoria porque no guarda relación con ninguna de las causas del rescate señaladas en el oficio de esta SCT, de fecha 2 de mayo de 2016. Por tanto, es ajena a la materia de este procedimiento. Resultan aplicables las tesis invocadas en el inciso b) de este apartado.

- 6) Documental consistente en el oficio 4.3.-811/2012 de 22 de noviembre de 2012, emitido por la DGTFM y dirigido a CFCM.

Esta documental consiste en un comunicado respecto al programa de trabajo para la entrega de la operación de las vías cortas Chiapas y Mayab.

Con fundamento en los artículos 79 y 197 del Código Federal de Procedimientos Civiles, de aplicación supletoria a la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, en términos del artículo 2 de dicha ley, esta documental carece de eficacia probatoria porque no guarda relación con ninguna de las causas del rescate señaladas en el oficio de esta SCT, de fecha 2 de mayo de 2016. Por tanto, es ajena a la materia de este procedimiento. Resultan aplicables las tesis invocadas en el inciso b) de este apartado.

- 7) Documental consistente en el oficio 4.3.-812/2012 de 23 de noviembre de 2012, emitido por la DGTFM y dirigido a Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, S.A. de C.V.

Esta documental se trata de un comunicado dirigido al FIT relacionado con la modalidad.

Con fundamento en los artículos 79 y 197 del Código Federal de Procedimientos Civiles, de aplicación supletoria a la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, en términos del artículo 2 de dicha ley, esta documental carece de eficacia probatoria porque no guarda relación con ninguna de las causas del rescate señaladas en el oficio de esta SCT, de fecha 2 de mayo de 2016. Por tanto, es ajena a la materia de este procedimiento. Resultan aplicables las tesis invocadas en el inciso b) de este apartado.

- 8) Documental consistente en el oficio 4.3.-077/2013 de 13 de febrero de 2013, emitido por la DGTFM y dirigido a CFCM.

Esta documental consiste en un requerimiento de diversa información relacionada con la entrega de la operación de las vías cortas Chiapas y Mayab.

Con fundamento en los artículos 79 y 197 del Código Federal de Procedimientos Civiles, de aplicación supletoria a la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, en términos del artículo 2 de dicha ley, esta documental carece de eficacia probatoria porque no guarda relación con ninguna de las causas del rescate señaladas en el oficio de esta SCT, de fecha 2 de mayo de 2016. Por tanto, es ajena a la materia de este procedimiento. Resultan aplicables las tesis invocadas en el inciso b) de este apartado.

- 9) Documental consistente en el oficio 4.3.-177/2013 de 1 de abril de 2013, emitido por la DGTFM y dirigido a CFCM.

Esta documental consiste en un requerimiento de diversa información relacionada con la entrega de la operación de las vías cortas Chiapas y Mayab.

Con fundamento en los artículos 79 y 197 del Código Federal de Procedimientos Civiles, de aplicación supletoria a la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, en términos del artículo 2 de dicha ley, esta documental carece de eficacia probatoria porque no guarda relación con ninguna de las causas del rescate señaladas en el oficio de esta SCT, de fecha 2 de mayo de 2016. Por tanto, es ajena a la materia de este procedimiento. Resultan aplicables las tesis invocadas en el inciso b) de este apartado.

- 10) Documental consistente en el oficio 4.3.-FF068/2013 de 22 de abril de 2013, emitido por la DGTFM y dirigido a CFCM.

Esta documental consiste en un requerimiento de diversa información relacionada con la entrega de la operación de las vías cortas Chiapas y Mayab.

Con fundamento en los artículos 79 y 197 del Código Federal de Procedimientos Civiles, de aplicación supletoria a la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, en términos del artículo 2 de dicha ley, esta documental carece de eficacia probatoria porque no guarda relación con ninguna de las causas del rescate señaladas en el oficio de esta SCT, de fecha 2 de mayo de 2016. Por tanto, es ajena a la materia de este procedimiento. Resultan aplicables las tesis invocadas en el inciso b) de este apartado.

- 11) Documental consistente en el oficio 4.3.-332/2013 de 13 de junio de 2013, emitido por la DGTFM y dirigido a CFCM.

Esta documental consiste en un requerimiento de diversa información relacionada con la entrega de la operación de las vías cortas Chiapas y Mayab.

Con fundamento en los artículos 79 y 197 del Código Federal de Procedimientos Civiles, de aplicación supletoria a la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, en términos del artículo 2 de dicha ley, esta documental carece de eficacia probatoria porque no guarda relación con ninguna de las causas del rescate señaladas en el oficio de esta SCT, de fecha 2 de mayo de 2016. Por tanto, es ajena a la materia de este procedimiento. Resultan aplicables las tesis invocadas en el inciso b) de este apartado.

- 12) Documental consistente en el oficio 4.3.-FF330/13 de 22 de julio de 2013, emitido por la DGTFM y dirigido a CFCM.

Esta documental consiste en un requerimiento de diversa información relacionada con la entrega de la operación de las vías cortas Chiapas y Mayab.

Con fundamento en los artículos 79 y 197 del Código Federal de Procedimientos Civiles, de aplicación supletoria a la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, en términos del artículo 2 de dicha ley, esta documental carece de eficacia probatoria porque no guarda relación con ninguna de las causas del rescate señaladas en el oficio de esta SCT, de fecha 2 de mayo de 2016. Por tanto, es ajena a la materia de este procedimiento. Resultan aplicables las tesis invocadas en el inciso b) de este apartado.

- 13) Documental consistente en el oficio 4.3.-286/2014 de 14 de marzo de 2014, emitido por la DGTFM y dirigido a CFCM.

Esta documental consiste en un requerimiento de diversa información relacionada con la entrega de la operación de las vías cortas Chiapas y Mayab.

Con fundamento en los artículos 79 y 197 del Código Federal de Procedimientos Civiles, de aplicación supletoria a la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, en términos del artículo 2 de dicha ley, esta documental carece de eficacia probatoria porque no guarda relación con ninguna de las causas del rescate señaladas en el oficio de esta SCT, de fecha 2 de mayo de 2016. Por tanto, es ajena a la materia de este procedimiento. Resultan aplicables las tesis invocadas en el inciso b) de este apartado.

Del análisis pormenorizado a las pruebas antes referidas, las cuales se desahogan por su propia y especial naturaleza, se desprende que ninguna de ellas desvirtúa los fundamentos y motivos de las causas de interés público, utilidad pública y seguridad nacional que llevaron a la SCT a iniciar el procedimiento de rescate de la Concesión. Tampoco acreditan los supuestos vicios de nulidad que CFCM refiere en su escrito.

Por lo que se refiere a las probanzas señaladas con los incisos c), g) y aa) consisten en copias fotostáticas simples, mismas que son insuficientes para demostrar el interés jurídico de CFCM, en virtud de que no fueron adminiculadas con otros elementos probatorios y, en consecuencia, carecen de valor probatorio. Son aplicables los criterios del Poder Judicial de la Federación que se citan a continuación:

“COPIAS FOTOSTATICAS. SU VALOR PROBATORIO. *Conforme a lo dispuesto por el artículo 217 del Código Federal de Procedimientos Civiles, de aplicación supletoria, el valor probatorio de las fotografías de documentos o de cualesquiera otras aportadas por los descubrimientos de la ciencia, cuando carecen de certificación, queda al prudente arbitrio judicial como indicios y debe estimarse acertado el criterio del juzgador si considera insuficientes las copias fotostáticas para demostrar el interés jurídico de la quejosa (Énfasis añadido).*

Octava Época. Registro: 215183. Tribunales Colegiados de Circuito. Jurisprudencia. Gaceta del Semanario Judicial de la Federación. Núm. 68, Agosto de 1993. Materia Común. Tesis: V.2o. J/70. Página: 73

SEGUNDO TRIBUNAL COLEGIADO DEL QUINTO CIRCUITO.”

“COPIAS FOTOSTATICAS SIMPLES, VALOR PROBATORIO DE LAS. *De conformidad con lo dispuesto en el artículo 217 del Código Federal de Procedimientos Civiles, de aplicación supletoria en materia de amparo, el valor probatorio de las copias fotostáticas simples queda al prudente arbitrio del juzgador. Por tanto, esta Sala en ejercicio de dicho arbitrio, considera que las copias de esa naturaleza, que se presentan en el juicio de amparo, carecen, por sí mismas, de valor probatorio pleno y sólo generan simple presunción de la existencia de los documentos que reproducen, pero sin que sean bastantes, cuando no se encuentran adminiculadas con otros elementos probatorios distintos, para justificar el hecho o derecho que se pretende demostrar. La anterior apreciación se sustenta en la circunstancia de que como las copias fotostáticas son simples reproducciones fotográficas de documentos que la parte interesada en su obtención coloca en la máquina respectiva, existe la posibilidad, dada la naturaleza de la reproducción y los avances de la ciencia, que no corresponda a un documento realmente existente, sino a uno prefabricado, que, para efecto de su fotocopiado, permita reflejar la existencia, irreal, del documento que se pretende hacer aparecer”. (Énfasis añadido).*

Octava Época. Registro: 206288. Primera Sala. Tesis Aislada. Semanario Judicial de la Federación. Tomo I, Primera Parte-1, Enero-Junio de 1988. Materia Común. Página: 183”

Finalmente, CFCM no aportó medios idóneos de pruebas que desvirtuaran las diversas constancias, dictámenes y estudios que obran en el expediente en que se actúa y que sustentan este procedimiento. Por el contrario, el hecho de no haberlas objetado constituye un reconocimiento de su parte sobre la eficacia probatoria de las mismas.

CUARTO. Conclusiones. Del análisis integral a las manifestaciones realizadas por CFCM en su escrito presentado el 18 de mayo de 2016, de su escrito de alegatos de 29 de junio de 2016, así como de las pruebas ofrecidas, se concluye que CFCM no acreditó sus afirmaciones ni desvirtuó los fundamentos y motivos de las causas de interés público, utilidad pública y seguridad nacional que llevaron a esta autoridad a iniciar el procedimiento de rescate de la Concesión.

Cabe resaltar, que el presente asunto reviste gran importancia para la sociedad, ya que, como se anticipó, los ferrocarriles son **un área prioritaria** en términos del párrafo cuarto del artículo 28 Constitucional. Si bien se permite la participación de los sectores social y privado, la Constitución determinó que el Estado ejercerá su rectoría y protegerá la seguridad y la soberanía de la Nación, por tanto, al otorgar concesiones sobre las vías generales de comunicación el Estado mantiene, en todo momento, el dominio sobre ellas. Consecuentemente, **el Estado conserva su rectoría y autoridad para asegurar que la prestación de ese servicio se realice en condiciones que beneficien a la sociedad.**

Con base en las disposiciones constitucionales, legales y reglamentarias, así como en todos los argumentos expuestos en esta resolución, el servicio ferroviario de las vías Chiapas y Mayab es de orden público. Como consecuencia, el rescate tiene como objeto salvaguardar el interés social y, de no poder llevarse a cabo, la sociedad sufriría un daño y perjuicio. Como se ha indicado, las inversiones que se requieren para transformar las vías cortas Chiapas y Mayab, son de, por lo menos, 9,153 millones de pesos. Ello con independencia de los ingresos que se generarían por las nuevas inversiones asociadas a la transformación del ferrocarril. De no llevarse a cabo la transformación de las vías del sureste, el sistema ferroviario nacional, el servicio público de transporte ferroviario y los beneficios para la población de esta región se verían afectados y la sociedad sufriría un daño considerable.

Es aplicable la tesis jurisprudencial que aparece en el Semanario Judicial de la Federación, Quinta Época, Primera Sala, Tomo XXXVII, página 1279, que a la letra dice:

“SERVICIOS PÚBLICOS. Cuando el acto reclamado consiste en una disposición encaminada a dar mayor eficacia a un servicio público, no procede conceder la suspensión, toda vez que la sociedad tiene vivo interés en el buen funcionamiento de los servicios públicos.” (Énfasis añadido).

También es aplicable por analogía la tesis jurisprudencial número 1044, visible en la página 722 del Apéndice al Semanario Judicial de la Federación, Tomo VI, Materia Común, 1917-1995, del tenor literal siguiente:

“SUSPENSIÓN DEL ACTO RECLAMADO. INTERPRETACIÓN DE LA FRACCIÓN II DEL ARTÍCULO 124 DE LA LEY DE AMPARO. - Entre los requisitos que establece el artículo 124 de la Ley de Amparo, para la procedencia de la suspensión del acto reclamado, destaca el señalado en segundo término, consistente en que con ella no se siga perjuicio al interés social ni se contravengan disposiciones de orden público. Ahora bien, si en principio la estimación del orden público corresponde al legislador al dictar una ley, no es ajeno a la función de los juzgadores apreciar su existencia en los casos concretos que se les sometan a su consideración para la obtención de un fallo; sin embargo, la ejemplificación que contiene el artículo en cita para indicar cuándo, entre otros casos, se sigue ese perjuicio o se realizan esas contravenciones, revela que se puede razonablemente inferir en términos generales, que se dan esas situaciones cuando con la suspensión se priva a la colectividad de un beneficio que le otorgan las leyes o se le ocasiona un daño que de otra manera no resentiría.”(Énfasis añadido)

Expuesto lo anterior, y una vez acreditadas las causales de interés público, utilidad pública y seguridad nacional **procede declarar el rescate de la Concesión otorgada en favor de Compañía de Ferrocarriles Chiapas-Mayab, S.A. de C.V., respecto de las vías generales de comunicación ferroviaria Chiapas y Mayab, en términos del título de fecha 26 de agosto de 1999, modificado el 22 de octubre de 2012, y determinar las bases generales que servirán para fijar el monto de la indemnización.**

Por tanto, con fundamento en los artículos 1, 14, 16, 21, párrafo noveno, 25, párrafos primero, tercero, cuarto, quinto, sexto, séptimo y noveno, 26, Apartado A, párrafos primero y segundo, 27, párrafo sexto, 28, párrafos cuarto y décimo primero, así como 90 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 1, párrafos primero y segundo, 2, fracción I, 14, párrafo primero, 16, párrafo primero, 18, 26 y 36, fracciones I, VII, VIII y XXVII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 1, 3, párrafo primero, fracción I, 4, párrafos primero y segundo, 5, 6, fracciones I y II, 7, párrafo primero, fracciones I y II, 8, 20, párrafo primero, fracción IV y 25, párrafo primero de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario; 1, párrafo primero, fracciones I, II y III, 2, párrafo primero, fracción II, 3, párrafo primero, fracción II, 4, párrafos primero y segundo, 6, párrafo tercero, fracciones II y VI, 7, párrafo primero, fracción XI, 8, párrafo segundo, 13, 16, 19, 28, fracción V y 74, párrafo primero, fracción V de la Ley General de Bienes Nacionales; 1, párrafo primero, 3, párrafo primero, fracción I y 5, párrafo primero, fracción XII de la Ley de Seguridad Nacional; 3, párrafo primero, fracciones I, II, XI y XIII y 40 de la Ley de Vías Generales de Comunicación; 1, párrafo primero, 2, 3, 9, 12, 13, 14, 15, 18, 28, 32, 33, 35, 36, 38 y 39 de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, de aplicación supletoria; 1, 2, fracción I, 4, párrafo primero, 5, fracción XXIII y 23, fracción III del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, publicado en el (DOF) el 8 de enero de 2009 y su reforma de 28 de julio de 2009, publicada en el mismo medio de difusión el 31 de julio de 2009, se resuelve:

RESOLUTIVOS

PRIMERO. Por causas de interés público, utilidad pública y seguridad nacional **se declara el rescate de la Concesión otorgada en favor de Compañía de Ferrocarriles Chiapas-Mayab, S.A. de C.V., respecto de las vías generales de comunicación ferroviaria Chiapas y Mayab**, en términos del Título de Concesión, de fecha 26 de agosto de 1999 y modificado con fecha 22 de octubre de 2012.

SEGUNDO. A partir de la legal notificación de la presente resolución que contiene la Declaratoria de rescate, **queda extinguida y sin efectos la Concesión a que se refiere el resolutivo Primero.**

TERCERO. A partir de la fecha de la legal notificación de esta Declaratoria, **los bienes materia de la Concesión vuelven de pleno derecho a la posesión, control y administración de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes** e ingresan a su patrimonio la totalidad de los bienes, derechos, equipos e instalaciones destinados directamente a los fines de la Concesión, de conformidad con lo previsto en el párrafo segundo del artículo 19 de la Ley General de Bienes Nacionales.

CUARTO. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes **autoriza a Compañía de Ferrocarriles Chiapas-Mayab, S.A. de C.V. a retirar y disponer de los bienes, equipos e instalaciones de su propiedad** afectos a la concesión. Para tal efecto, se le concede un plazo de 60 (sesenta) días hábiles, contados a partir de la fecha de la legal notificación de la presente Declaratoria.

QUINTO. De conformidad con lo **establecido en el párrafo tercero del artículo 19 de la Ley General de Bienes Nacionales, la indemnización se determinará conforme a las bases generales siguientes:**

1. El monto se calculará con base en las inversiones efectuadas y debidamente comprobadas, establecidas en el Plan de Negocios y autorizadas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

2. Compañía de Ferrocarriles Chiapas-Mayab, S.A. de C.V., deberá presentar ante la Dirección General de Transporte Ferroviario y Multimodal, la documentación que acredite dichas inversiones y el monto de las mismas.

3. Para la presentación de la documentación antes referida, se concede a Compañía de Ferrocarriles Chiapas-Mayab, S.A. de C.V. un plazo de 90 (noventa) días hábiles, contados a partir de la fecha de la legal notificación de la presente Declaratoria.

Transcurrido el plazo antes señalado, con la documentación que obra en el expediente y con la que, en su caso, presente Compañía de Ferrocarriles Chiapas y Mayab, S.A. de C.V., la Dirección General de Transporte Ferroviario y Multimodal integrará el expediente relativo a la indemnización.

4. Una vez integrado el expediente por la Dirección General de Transporte Ferroviario y Multimodal, se dará la intervención que corresponda al Instituto de Administración y Avalúos de Bienes Nacionales, en los términos dispuestos en el artículo 143, fracción IX de la Ley General de Bienes Nacionales.

SEXTO. La presente resolución que contiene la Declaratoria de rescate entrará en vigor a partir de su legal notificación.

SÉPTIMO. De conformidad con el artículo 20 último párrafo de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, **la terminación de la Concesión no extingue ningún tipo de obligaciones contraídas por el concesionario durante su vigencia, incluyendo los seguros.**

OCTAVO. La Dirección General de Transporte Ferroviario y Multimodal de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes vigilará el cumplimiento de la presente Declaratoria.

NOVENO. Notifíquese personalmente a Compañía de Ferrocarriles Chiapas-Mayab S.A. de C.V., en el domicilio que señaló para oír y recibir notificaciones, en los términos de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo.

DÉCIMO. Publíquese la presente Declaratoria en el *Diario Oficial de la Federación* y háganse las anotaciones administrativas y registros de ley.

DÉCIMO PRIMERO. Hágase del conocimiento de Compañía de Ferrocarriles Chiapas-Mayab S.A. de C.V. que puede impugnar la presente resolución, en términos de los artículos 3, fracción XV, y 83 de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, mediante el recurso administrativo de revisión ante esta Secretaría, dentro del plazo de 15 (quince) días hábiles contados a partir del día siguiente de su legal notificación o a través del juicio contencioso administrativo federal, en términos del artículo 2 de la Ley Federal de Procedimiento Contencioso Administrativo, ante el Tribunal Federal de Justicia Fiscal y Administrativa, dentro del plazo de 30 (treinta) días hábiles contados a partir del día siguiente de su legal notificación.

Así lo resolvió y firma

Ciudad de México, 13 de julio de 2016.- El Secretario de Comunicaciones y Transportes, **Gerardo Ruiz Esparza**.- Rúbrica.