

INF. AL CONSEJO DE ADONON.

DE LUIS DE PABLO

7 OCTUBRE 1997

TIJUANA - TECATE

Cananea, ambas subsidiarias del Grupo México. El ácido sulfúrico es genera la operación de la mina La Caridad, constituye sin duda el principal producto transportado por la Unidad Ferroviaria. La línea cuenta con dos cruces fronterizos en las estaciones de Naco y Sonora que aun cuando no han sido cancelados en forma oficial, suspendieron sus operaciones en 1969 y 1990, debido a que la empresa Southern Pacific Company dejó de utilizarlas para concentrar sus actividades de intercambio en Nogales. Más de la mitad de la vía cuenta con riel de calibre de entre 90 y 80 libras, el 100% de los durmientes es de madera y cuenta con 245 puentes, 375 alcantarillas, 31 estaciones y 2 patios. Previo a su licitación, se llevó a cabo un programa intensivo de rehabilitación de la Línea de Nogales a El Tajo, consistente en el cambio de riel con material de recobro, balastado y sustitución selectiva de durmientes, además del reforzamiento de 19 puentes, que permitirán que la línea opere con un mejor grado de seguridad. Para su operación, la unidad de negocios tiene asignada una flota de 12 locomotoras General Electric, 47 furgones, 4 cabuses, 15 armones de empuje y 10 autoarmones de vía, además del indispensable mobiliario y equipo de oficina. En 1996 los principales productos transportados fueron el ácido sulfúrico con casi el 80% y el mineral de cobre con 7%, ambos productos se destinaron en nueve décimas partes a su venta en el exterior. Los principales clientes de la unidad son Mexicana de Cobre y Mexicana de Cananea, cuya carga representó en 1996 el 92% del volumen total de toneladas transportadas.

LINEA CORTA TIJUANA - TECATE.

Se encuentra ubicada estratégicamente al oeste de la frontera entre Estados Unidos de América y México, conectándose en sus dos extremos, a través de las ciudades de Tijuana y Tecate, con el Ferrocarril San Diego Imperial Valley. En su origen, la línea formaba parte del proyecto norteamericano de unir el puerto de San Diego con los ferrocarriles que cubrían los estados centrales de la Unión

Americana como el Southern Pacific Company. Su construcción por el lado mexicano permitía evitar la vía que rodeaba por Los Angeles y San Francisco para eludir la pendiente de la zona de montaña. En 1909 el Gobierno Mexicano aprobó que el Ferrocarril San Diego construyera mediante concesión, los 71 kilómetros del segmento mexicano que hoy se conoce como Tijuana - Tecate, terminando su construcción en 1919. Después de numerosos cambios de concesionario y de tres percances de origen natural que provocaron fuertes daños a la vía, en 1986 Ferrocarriles Nacionales de México otorgó en arrendamiento la línea al Ferrocarril San Diego. En estas condiciones, podría afirmarse que la línea ha funcionado de manera independiente por largos periodos, si bien su operación es función de los movimientos que se originan en San Diego y sus posibilidades de crecimiento dependen de la reapertura de la línea del desierto que va de San José hasta Mexicali, lo que permitiría formar la ruta ferroviaria más corta entre los puertos de San Diego y Long Beach con destino al sureste y centro de Estados Unidos de América, además del enlace que se lograría con el Ferrocarril Pacífico Norte a través de Mexicali, y en consecuencia, con toda la República Mexicana. La línea tiene una longitud 71.429 kilómetros, integrados en una sola línea llamada Tijuana - Tecate. El 72% de la misma, cuenta con riel de calibre de 90 libras, el 27% de 75 libras y únicamente el 1% de 100 libras, disponiendo además de 9 puentes, 5 túneles, 103 alcantarillas, 8 estaciones y 3 patios. Las condiciones en que se encuentran los rieles, durmientes y balasto permiten una operación normal y segura. Para su operación, se utilizan las locomotoras del Ferrocarril San Diego y todo el equipo de arrastre es suministrado por los ferrocarriles estadounidenses y canadienses, no existiendo ninguno de Ferrocarriles Nacionales de México. Del volumen de carga transportada en 1996, destacan el gas con 26%, la malta con 13.5% y el almidón de maíz y la cebada forrajera con 12%. Todo el tráfico es de importación, que llega vía San Diego, no

existiendo ningún tráfico de origen local. Los principales clientes son la Compañía de Gas de Tijuana y la Cervecería Cuauhtémoc, que en 1996 representaron el 46% y 21% de los ingresos generados.

En atención a estos datos y de conformidad con los Lineamientos Generales para la Apertura a la Inversión Privada en el Sistema Ferroviario Mexicano, la Comisión Intersecretarial de Desincorporación aprobó el esquema para llevar a cabo la licitación de las Unidades Ferroviarias de Coahuila - Durango y de Nacozari y de la Vía Corta Tijuana - Tecate, a las cuales se les otorgará concesión para operar y explotar la vía general de comunicación ferroviaria que les corresponda.

El licenciado Luis de Pablo, Director General, expresó que las vías generales de comunicación de las tres líneas cortas referidas, son bienes inmuebles del dominio público de la Federación, en términos de la ley General de Bienes Nacionales, formando parte del patrimonio de Ferrocarriles Nacionales de México en calidad de derechos de uso y explotación. Agregó que por lo anterior, y con el propósito de que el proceso de reestructuración del sistema ferroviario nacional se ajuste a los principios contenidos en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y en la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, es necesario y procedente que Ferrocarriles Nacionales de México realice en su oportunidad la entrega al gobierno federal, de los bienes inmuebles integrantes de las vías generales de comunicación correspondientes a las Unidades Ferroviarias Coahuila - Durango y Nacozari, y a la Vía Corta Tijuana - Tecate, así como los bienes muebles, equipo ferroviario y de trabajo con que vienen operando las Unidades de Coahuila - Durango y Nacozari, a fin de que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes esté en posibilidad de otorgar las concesiones respectivas, por lo que de acuerdo con los Lineamientos Generales para la Apertura a la Inversión Privada en el Sistema Ferroviario Mexicano, el licenciado Luis de Pablo, Director General,