29-08-16

Alberto Barranco

<http://www.eluniversal.com.mx/entrada-de-opinion/columna/alberto-barranco/cartera/2016/08/29/coletazos-de-la-bestia>

**Coletazoz de La Bestia**

Golpeado severamente por la furia del huracán Stan en el 2005, a cuyo embate se destruyeron 283 kilómetro de vías; se deslavaron ocho puentes y se dañaron 56 más, la empresa concesionaria del ferrocarril Chiapas-Mayab, Genesse & Wyoming, inició una toma y daca con la Secretaria de Comunicaciones y Transportes por la reparación de los daños.

De acuerdo con la firma estadounidenses los platos rotos los debía cubrir la dependencia dado que las vías son propiedad del gobierno federal. De acuerdo con ésta, la concesionaria debió adquirir un seguro para enfrentar ese tipo de imprevistos.

En el jaloneo la SCT le envió una factura por 2.5 millones de pesos a la compañía para cubrir las primeras maniobras de rescate de 16 locomotoras y 118 furgones, que ésta se negó a cubrir.

Más adelante se exigió en el prorrateo para cubrir los daños que Genesse & Wyoming colocara en la mesa 200 millones de pesos… a lo que tampoco accedió ésta.

Colocadas así las fichas, la firma decidió salir del país en el 2007, abandonando una concesión que había obtenido en 1994, cuyo alcance sería de 30 años, dejando en la mesa un requerimiento de pago a la concesionadora por 12 millones de dólares.

La ruta de carga, con acceso al puente internacional de Tecun Uman en la frontera con Guatemala y con opción de penetrar 20 kilómetros en el país chapín, se había vuelto célebre por la gran cantidad de migrantes centroamericanos que viajan en calidad de polizones en el techo de los furgones, algunos de los cuales sufren caídas que derivan en pérdida de piernas, brazos, cuando no asaltos por bandas delincuenciales.

La tragedia ha dado para innumerables novelas y películas de horror, en cuyo abanico salen a escena fosas clandestinas como la de San Fernando.

De ahí el mote de El tren de la muerte , aunque el más célebre es La Bestia .

Colocada, pues, en el limbo la concesión, de pronto resultó que un año después de la salida de Genesse & Wyoming, ésta había quedado en manos de la empresa Viablis Holding, encabezada por Pedro Topete, con quien coqueteaba la empresa española Azui para a su vez adquirirla.

La oferta de la firma ibérica planteaba que la operación de La Bestia quedaría en manos de la compañía Travesan Rail.

Para entonces la firma de Topete, cuya filial de operación tenía como razón social Compañía de Ferrocarriles Chiapas Mayab, en sociedad con una mujer llamada Guadalupe Gallego Ochoa, a quien con diversos artilugios se ha intentado despojar de sus acciones, pretendía extender la ruta para llevarla a la Riviera Maya y al Puerto de Dos Bocas, Tabasco… sin modificar el Título de Concesión respectivo, ni cubrir los derechos de vía.

El asunto provocó fricciones con la Dirección de Transporte Ferroviario de la SCT.

concesiones son intransferibles. Más aun, la propia dependencia había embargado los bienes de la compañía estadounidense, acusándola de abandono

En abono del misterio, hete aquí que en el 2011 la SCT intentó otorgar la concesión al Ferrocarril del Sureste, propiedad de Germán Larrea Mota Velasco, cuyo hándicap era ser dueño a su vez de Ferromex

Sin embargo, la exposición de motivos hablaba de devolver el cauce original al troncal, dado que en principio el Chiapas-Mayab era parte de él.

El hecho es que hace unos días la dependencia emitió una resolución que se publicó en el Diario Oficial , vía la cual se le revocaba la concesión… ¡a la empresa Genesse & Wyoming!, con declaración al calce del secretario, Gerardo Ruiz Esparza, de que no habría indemnización.

que enfrenta un pleito frontal con OHL, alegando que se trataba de una represalia.

A su vez, Guadalupe Gallego Ochoa publicó sendas planas en los principales diarios denunciando lo que califica de despojo y denunciando a su vez a Topete.

La gran pregunta es cómo fue que pudieron subirse a La Bestia .

Balance general. Atribuido el nuevo tramo de endeudamiento del gobierno que encendió los focos rojos en las calificadoras Standard & Poor’s y Moody’s, y aún del Banco de México, a la necesidad de darle oxígeno a Pemex, ahora resulta que la empresa productiva de Estado requiere 240 mil millones más.

De entrada, le sigue debiendo 27 mil millones de pesos a sus proveedores.

El cuesta abajo en la rodada de la empresa la ubicó en insolvencia frente a un brutal endeudamiento, cuyo aval es el gobierno mexicano.

Las advertencias se estrellaron una y otra vez en los oídos sordos.

La carambola ha provocado la quiebra de media docena de empresas arrendadoras de plataformas, dejando a Ciudad del Carmen, Campeche, en calidad de fantasma.

En el marco está el amago de degradar la calidad crediticia de la deuda soberana del país

Rey del dulce. Agotados, al parecer, los recursos jurídicos del Consorcio Azucarero Escorpión de Enrique Molina para impedir la operación, finalmente el Servicio de Administración y Enajenación de Bienes (SAE) vendió los últimos dos ingenios de los nueve expropiados a éste.

Se trata de El Potrero y San Miguelito, cuyo costo alcanzó 3 mil 398 millones de pesos.

La compradora fue la firma Beta San Miguel quien había adquirido previamente otros tres, lo que la convierte en rey del azúcar.

Quien se quedó en el ya-merito fue la Impulsora Azucarera del Noreste, conocida como Zucarmex, por más que su oferta apenas llegó a 2 mil 705 millones.

La paradoja del caso es que el precio base solicitado por el SAT era de mil 390 millones.

Beta San Miguel ha pagado por los cinco ingenios 5 mil 444 millones de pesos.

Caze sigue peleando en los tribunales la anulación de las adjudicaciones de los otros siete ingenios que le fueron expropiados en el 2001.

ICA sí… pero no. Frenada dos veces por la Bolsa Mexicana de Valores la cotización en el piso de remates de sus acciones al alcanzar saltos superiores al 15%, ya regresó la reversa para el grupo ICA ante un reporte trimestral decepcionante y de pilón extemporáneo.

Su deuda volvió a crecer, alcanzando un nivel de 64 mil 586 millones de pesos, lo que implica un salto de 3.3% en relación al primer trimestre del año.

Su flujo de efectivo se redujo 16.3%, para ubicarse 6 mil 549 millones.

La constructora redujo en 42% sus ingresos.

El entusiasmo lo había revivido la posibilidad de que la empresa encabezada por Bernardo Quintana Issac, en alianza con firmas españolas, ganaran el contrato mayor para la construcción del nuevo aeropuerto.