

# Privatizaciones realizadas durante el gobierno de Ernesto Zedillo

Carmen Silvia Zepeda Bustos\*

La política privatizadora de Ernesto Zedillo cruzó por diferentes actividades económicas, incluyendo a sectores considerados como áreas estratégicas para la seguridad del Estado, y cuya apertura al capital privado –tanto nacional como extranjero– no hizo sino colocar a éste en situación de vulnerabilidad frente a los poderes fácticos.

Como parte del modelo privatizador del sexenio de Ernesto Zedillo fueron privatizados puertos, aeropuertos, concesiones mineras, ferrocarriles, satélites, producción de energía, exploración petrolera y el negocio del gas.

Se concesionó también la prestación de servicios públicos como los sistemas de agua potable, de limpia, tratamiento de aguas residuales; y la distribución de gas natural.

Se permitieron los onerosos rescates de la banca, de las aerolíneas, de los ingenios azucareros y de las carreteras, entre otros, todos privatizados en el sexenio de Carlos Salinas de Gortari.

El Acuerdo Desregulatorio de la Secretaría de Relaciones Exteriores, emitido en octubre de 1996 por los

entonces secretarios de Relaciones Exteriores y de Comercio y Fomento Industrial, José Ángel Gurría y Herminio Blanco, fue el punto de partida de 13 años de reformas legales que permitieron a ciudadanos de otros países tener propiedad sobre bienes patrimoniales antes considerados exclusivos para mexicanos.

Dicho Acuerdo abrió la posibilidad para que personas físicas o morales extranjeras adquirieran bienes inmuebles en territorio nacional, obtuvieran concesiones para explotar minas y aguas o constituyeran fideicomisos fuera de la zona restringida del territorio nacional. Se determinó entonces que correspondía a la Secretaría de Relaciones Exteriores (SRE) aplicar esa nueva norma a través de la Dirección de Asuntos Jurídicos; la entonces Secretaría de Comercio y Fomento Industrial actuó en el mis-

mo sentido, a través de su Unidad de Desregulación Económica.

A pesar de que el artículo 27 constitucional impedía a los extranjeros adquirir el dominio directo de tierras y aguas en una franja de 100 kilómetros a lo largo de las fronteras y de 50 kilómetros en las playas, zona conocida como restringida, el gobierno de Ernesto Zedillo impulsó el uso y aprovechamiento de bienes inmuebles localizados fuera de esas áreas a los extranjeros que se constituyeran en un fideicomiso, bajo el Título Segundo de la Ley de Inversión Extranjera.

Adicionalmente al Acuerdo Desregulatorio de 1996, el 2 de marzo de 1998 se promulgó el Acuerdo General que permitió “a los nacionales de aquellos países, con los que los Estados Unidos Mexicanos sostiene relaciones diplomáticas, beneficiarse de lo dispuesto por el último párrafo

\* Investigadora independiente.

del artículo 10-A de la Ley de Inversión Extranjera”, norma que establecía que los extranjeros que pretendieran adquirir bienes inmuebles fuera de la zona restringida sólo deberían presentar ante la Dirección de Asuntos Jurídicos de la SRE una solicitud por escrito en la que convinieran sobre lo dispuesto por la Constitución.

### **a) Aeropuertos**

El proceso de licitación para concesionar o privatizar los grupos aeroportuarios fue sesgado, lleno de vicios y se fue modificando de acuerdo con los intereses de los socios extranjeros, que con sólo 15 por ciento de las acciones se quedaron con el control total de la administración y de todos los recursos de las empresas.

Los socios extranjeros cobran por administrar, se autopagan altos sueldos y prestaciones, así como por su asistencia técnica, además de que se compran entre ellos los bienes y contratan las obras y servicios también de esa manera o con quien les convenga, manejan buena parte del flujo de dinero del aeropuerto en el exterior y además, se pagan dividendos sin haber cumplido las inversiones pactadas.

Uno de los concesionarios de los aeropuertos es Grupo Aeroportuario del Pacífico (GAP), constituido por las empresas españolas Aena, Dragados, Concesiones de Infraestructura, SA, y los mexicanos Pal Aeropuertos, SA, y Promotora Aeronáutica del Pacífico (PAP), integrado por españoles y mexicanos. A GAP se le favoreció con el control de las terminales internacionales de Tijuana, La Paz, Mexicali, Hermosillo, Los Mochis, Guadalajara, Los Cabos, Aguascalientes, Puerto Vallarta, Guanajuato, Manzanillo y Morelia.

Aunque en la conformación del GAP el socio mexicano original era el Grupo Ángeles de Olegario Vázquez Raña, éste se desligó de los españoles argumentando dificultades operativas. Y en una acción todavía inexplicable, el gobierno federal aceptó al Grupo Holdinmex<sup>1</sup> como el socio mexicano estratégico en dicho grupo aunque carecía de experiencia en el negocio aeroportuario.

A la salida de Olegario Vázquez Raña, se incorporaron los mexicanos Eduardo Sánchez Navarro, de PAL Aeropuertos, SA, y la empresaria dedicada al sector editorial, Laura Diez Barroso Azcárraga, por la Promotora Aeronáutica del Pacífico.

Las enormes ganancias que ha generado el grupo a los dueños de Aena y Dragados por la administración de esos

<sup>1</sup> Socio mayoritario de Jugos del Valle.

doce aeropuertos, ha provocado con el tiempo un conflicto económico con los accionistas y propietarios mexicanos, a quienes se les impide participar en la toma de decisiones de la empresa.

A pesar de que el gobierno federal posee 85% del valor accionario en las empresas concesionadas y 15% se encuentra en manos de las firmas españolas, en el caso del GAP, el control de los aeropuertos está en manos de los extranjeros.

El gobierno de Ernesto Zedillo concedió al GAP un plazo de 50 años, con posibilidad de duplicarse; en el plan maestro autorizado para operar el Aeropuerto de Tijuana se establecía que entre 2000 y 2002 el concesionario realizaría una inversión por 131 millones de pesos, recursos que con dificultad aplicó hasta 2005. A esto se suma que la Secretaría de Hacienda omitió la revisión del pago del TUA (Tarifa de Uso Aeroportuario) en Tijuana en el trienio de 2000 a 2002, con lo que la tesorería dejó de percibir alrededor de 7 mil millones de pesos, que fueron a parar a las arcas del GAP.

### **b) Puertos**

Desde 1995 se inició un notable proceso de transferencia de actividades portuarias a agentes privados, principalmente, mediante el otorgamiento de contratos de cesiones parciales para la explotación y operación de terminales e instalaciones portuarias a empresas privadas.

En marzo de 1996, la SCT anunció que a partir de ese año, serían privatizadas ocho de las dieciocho Administraciones Portuarias Integrales del país. Ese paquete contempló la privatización de los puertos de Coatzacoalcos y Salina Cruz.

Para ese año, la privatización del sector portuario alcanzaba ya un avance cercano a 100%, debido a que se habían transferido a los empresarios las actividades de dragado, la operación de maniobras de carga, descarga y almacenaje; todas las terminales de líquidos y el movimiento de contenedores se encontraban en un 80% en manos de particulares.

### **c) Ferrocarriles**

En mayo de 1992, en pleno apogeo del gobierno del ex presidente Carlos Salinas de Gortari, un equipo de especialistas del Banco Mundial recomendó la privatización de los ferrocarriles mexicanos.

Aunque ya se había concesionado la primera compañía férrea privada en México en 1994 (TFM que en 2005 se

convirtió en KCSM, la cual concesionó las líneas del noreste y parte del centro), fue en 1995 cuando el Senado de la República aprobó la iniciativa de Ernesto Zedillo para iniciar el proceso de privatización, mismo que concluyó a finales de 1997.

Para facilitar la privatización, el sistema ferroviario fue dividido en tres troncales regionales: (1) el Ferrocarril del Noreste, (2) el Ferrocarril del Pacífico Norte, y (3) el Ferrocarril del Sureste y la Terminal Ferroviaria del Valle de México, así como varios ferrocarriles con vías de corta longitud.

Las concesiones fueron otorgadas por 50 años a cada una de las empresas privadas, cerrando FNM operaciones definitivamente en 1999; hasta ese año operaban servicios de pasajeros en los alrededores del Distrito Federal.

En 1998, Germán Larrea —propietario de la empresa minera Grupo México— y Union Pacific Railroad adquirieron el Ferrocarril Pacífico-Norte, la red ferroviaria más extensa del país, con casi 500 locomotoras y 8 mil 500 kilómetros de vía.

Del proceso de privatización, surgieron las compañías:

- TFM, después Kansas City Southern de México (KCSM), propiedad de la empresa del mismo nombre, fue constituida en noviembre de 1996. Es el más importante corredor comercial del sistema ferroviario mexicano; da servicio al noreste y centro de México, así como a los puertos de Lázaro Cárdenas y Tampico, teniendo conexión directa con Estados Unidos.
- Ferrocarril Mexicano (Ferromex) fue integrada en febrero de 1998, luego de ser adquirida por Germán Larrea, propietario de la empresa minera Grupo México en asociación con la estadounidense Union Pacific y la constructora mexicana ICA. Grupo México aportó 74%, UP 13% e ICA el restante 13% de la inversión. Ferromex opera la red de ferrocarriles con mayor longitud, controla más de 8 mil 500 km de vías y conecta cinco grandes conurbaciones mexicanas, cinco ciudades a lo largo de la frontera con los Estados Unidos, cuatro puertos en el Pacífico y otro más en el Golfo de México.
- Ferrocarril del Sureste (posteriormente Ferrosur) fue creada el 29 de junio de 1998 a través de licitación pública, como una empresa concesionada por el gobierno federal a la empresa Tribasa para brindar el servicio de transporte de carga en la región sureste de México. Hacia finales de 1999, Carlos Slim adquirió los dere-

chos de dicha concesión por 330 mdd dando lugar a la creación de Ferrosur, la cual se fusiona con Ferrocarril del Sureste, SA de CV.

En noviembre de 2005, Grupo México obtuvo 75% de la participación accionaria de Ferrosur, que opera una red de más de 2,000 km de vía, a través de los cuales interconecta hacia el Norte y Occidente del país con Kansas City Southern México (KCSM) y con Ferrocarril Mexicano (Ferromex), y en los estados de Veracruz y Oaxaca con el Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec (FIT) hacia la península de Yucatán y el estado de Chiapas.

- Terminal Ferroviaria del Valle de México (TFVM), ahora conocida como Ferrovialle o Ferrocarril y Terminal del Valle de México FTVM. Fue creada el 1° de mayo de 1998. Opera los ferrocarriles y terminales en los alrededores de la ciudad de México. Es propiedad conjunta de Kansas City Southern de México y Ferrocarril Mexicano. Sus principales servicios son reordenar el tráfico procedente de los ferrocarriles Conectantes Kansas City Southern de México, Ferromex y Ferrosur a través de su principal patio de clasificación ubicado en el Valle de México, al norte de la ciudad de México y al sur de Tlanepantla.
- En 1999, la trasnacional Genesee & Wyoming Inc. obtuvo la concesión por tres décadas del ferrocarril Chiapas-Mayab conocido también como *Tren de la muerte* por los emigrantes centroamericanos, mediante una sospechosa licitación que permitió a la trasnacional detentar 99.9 por ciento de la propiedad. Sin embargo, en 2007 y solamente mediando una simple notificación a la SCT, la empresa renunció a los 22 años de explotación de la línea, reincorporándose a las empresas paraestatales, con lo que se encubrió un nuevo rescate, que se suma a la lista de salvamentos privados con recursos públicos.

Actualmente, Ferrocarriles Nacionales de México se encuentra en proceso de liquidación y controla algunas líneas que no pudieron ser concesionadas, como el Transístmico, que va de Salina Cruz, Oaxaca, a Coatzacoalcos, Veracruz, aunque los trabajos directos los da como contratos a compañías privadas. Sólo las llamadas líneas cortas, que representan 23% del total de trayectos, son todavía de su propiedad.

A lo largo del tiempo prevalece el impacto de las anomalías cometidas al momento de otorgar las concesiones. En octubre de 2011, el *Informe sobre el estado de*

*Ferrocarriles Nacionales de México en Liquidación (FNML)*, correspondiente al primer semestre de 2011 y remitido al Senado, estableció que la privatización de FNM no sólo dejó en manos de empresas extranjeras el servicio de transporte que prestaba la paraestatal, sino que el proceso se hizo con tal descuido, que gran parte de su patrimonio en bienes muebles e inmuebles no se había podido recuperar del todo. Los recursos escaseaban a tal grado que el fideicomiso para el pago de pensiones vitalicias de los ferrocarrileros jubilados se agotaría en 2011, y para 2012 no habría dinero para cubrir las pensiones de 37 mil 600 trabajadores en retiro.

El sesenta por ciento de los terrenos propiedad de FNM están invadidos y aunque se tiene un inventario de un millón 459 mil 189 bienes muebles, parte de ellos están en poder de las concesionarias. De acuerdo con los registros, dichos bienes están dispersos en 749 localidades en 29 entidades federativas y el Distrito Federal.

La falta de control al otorgar las concesiones provocó incertidumbre en la posesión y registro de esos activos. Los bienes de telecomunicaciones se arrendaron a algunas de las concesionarias y su devolución al fideicomiso se ha dado de manera documental y no física.

Las inconsistencias en la información contenida en los anexos de los títulos de concesión y las subdivisiones de polígonos mal ejecutadas, han generado discrepancias entre las empresas concesionarias y FNM con respecto a las superficies y colindancias de predios contiguos.

#### **d) Electricidad**

Mediante el sesgo de las reformas a la Ley del Servicio Público de Energía Eléctrica, de 1992, a través de la Comisión Reguladora de Energía (CRE), el gobierno de Ernesto Zedillo abrió parcialmente la posibilidad de la inversión privada en el sector, otorgando importantes concesiones a partir de 1995, sobre todo bajo la figura de Productor Independiente de Energía (PIE), mecanismo en ascenso por la inconstitucional venta de energía para el Servicio Público.

También se otorgaron importantes concesiones bajo lo que se pretendió hacer pasar como Generación Distribuida, en las modalidades (“figuras”) privatizadoras de Autoabastecimiento y Cogeneración, que tuvieron un desarrollo ligeramente menor. A escala más baja se otorgaron concesiones bajo la modalidad de Exportación.

Bajo esta estrategia se abrió el sector eléctrico mexicano, que hasta 1992 operaba de forma integral (“monopólico”, según la jerga neoliberal) para que, a través de un alza en

las tarifas domésticas no subsidiadas (DAC) y transfiriendo el riesgo-combustible a las empresas públicas, permitiera al capital privado apropiarse de buena parte de la renta eléctrica nacional, a través no sólo de la compra de energía (a los generadores PIE’s) para el servicio público, sino mediante la creación de un mercado eléctrico privado.

Los PIE’s rompieron el monopolio estatal en generación. La nueva capacidad fue financiada por el sector privado (y entregada a éste), y se redujeron los subsidios a las tarifas domésticas (de alto consumo), dando cumplimiento a parte de los lineamientos de los organismos financieros mundiales (BM, FMI, BID, etc.), en cuanto a la reforma estructural del Estado.

La participación de los productores independientes de electricidad (PIE) ha derivado a lo largo de los años en un encarecimiento de la energía eléctrica en México y en una dependencia de importación de gas natural

En febrero de 1999, EZP envió al Congreso una iniciativa que proponía modificar la Constitución y permitir la inversión privada en el sector eléctrico, contemplada ya desde 1995, en la *Estrategia de Asistencia al País (CAS) del Banco Mundial (BM)*. En el *Informe de Avance del CAS 1998*, el BM hizo un llamado a la acción del gobierno mexicano para privatizar los sectores eléctrico y petroquímico, como condición para otorgar ayuda económica internacional y el apoyo de garantía del BM para la inversión privada en el país. El CAS de 1999 destacó que en la agenda pendiente estaba la privatización de algunos sectores, como el de electricidad.

De ahí que en 1999 el gobierno haya enviado una propuesta al Congreso para dar espacio a la competencia en el mercado de la electricidad y atraer inversión privada a la industria eléctrica. Si bien esta propuesta no pasó, se crearon las condiciones para establecer un inconstitucional mercado eléctrico privado especulativo que se decidió al margen de toda planeación integral.

Entre 1998 y 2002, la estrategia del gobierno fue incluir, mediante la ley reglamentaria, los esquemas de construcción-arrendamiento-transferencia (CAT), con objeto de ampliar la capacidad de generación para 2003 en 2 mil 102.5 megavatios, y la distribución y transformación a lo largo de tres mil 663 kilómetros.

De este modo, en los gobiernos de Ernesto Zedillo y de Vicente Fox fueron otorgados a particulares 225 permisos para generar electricidad. Entre los otorgados por el gobierno zedillista figura el de Electricidad de Veracruz II, un negocio de generación y venta de electricidad, encubierto en sociedad de autoabastecimiento.

Con Vicente Fox se otorgaron permisos a las empresas:

- Energía Azteca VIII, filial de la estadounidense Integen; establecida en Guanajuato con socios esparcidos en todo el país, entre ellos varias plantas automotrices; se trata de “un negocio de generación y venta de electricidad a la CFE y empresas privadas”.
- Bionergía de Nuevo León, donde se asocian siete municipios de esa entidad, entre ellos Monterrey, San Pedro Garza García, Apodaca y el propio gobierno neoleonés y otros organismos públicos; el operador del proceso no consume la energía generada.
- Eléctrica del Valle de México, con dos socios, Cimentaciones y Puertos e Inversiones Eólicas. Sin embargo, se presentaron 159 socios futuros, en su mayoría municipios y organismos descentralizados del Estado de México.
- Mexicana de Electrogenación, Proyecto Trigomil, Parques Ecológicos de México, Proveedor Nacional de Electricidad, Proveedor de Electricidad de Occidente.

Todos los permisionarios fueron filiales de empresas extranjeras. Iberdrola y Unión Fenosa contaron con permisos por 2 mil 242 y mil 712 MW, respectivamente, lo que significó que el capital español controlara 43% de la producción independiente en México. Consorcios franceses controlan 20% y el resto, firmas canadienses, estadounidenses y japonesas.

Aún durante el gobierno de FCH, las compañías españolas Iberdrola, Gas Natural y Unión Fenosa fueron las principales beneficiadas de la privatización en el país en el suministro de energía eléctrica, además de que la petrolera Repsol, empresa intermediaria en la compra y venta de hidrocarburos, ocupa un lugar destacado como abastecedora de gas para las plantas de ciclo combinado privadas que operan en México junto con la angloholandesa Shell y la estadounidense Sempra Energy.

Las firmas privadas generan aproximadamente 35% de la energía que se consume en el país actualmente, mediante las figuras de productor externo de energía, autoabastecimiento, cogenerador, importador y exportador de energía. De este total, las compañías ibéricas detentan casi 70%, después de que Gas Natural adquirió en 2007 tres plantas de la francesa EDF y una de Mitsubishi, y de que Repsol ganara ese mismo año la licitación para el suministro de gas natural por un periodo de 15 años para la terminal de Manzanillo, actualmente en construcción.

En 2003, legisladores priistas acusaban los beneficios recibidos por los permisionarios a quienes se les cobraban tarifas subsidiadas por el uso de la red de transmisión eléctrica, causando un severo daño patrimonial a la CFE. Ese servicio *–porteo–* se cobra a los empresarios privados

a razón de 0.0284 pesos por kWh, tarifa que sólo permite cubrir una parte de los costos reales en que incurre la CFE por prestar ese servicio, pese a que lo correcto sería 0.0982, según la media internacional.

## e) Gas

### **Metrogas**

La distribución de gas natural en las 16 delegaciones políticas del Distrito Federal fue concesionada en 1998 por el gobierno de Ernesto Zedillo, a la empresa Metrogas, uno de los hilos conductores de la poderosa trasnacional energética española, Gas Natural SDG, en un proceso caracterizado por la triangulación que finalmente abrió la puerta a dicha empresa.

Originalmente, en julio de 1998, la Comisión Reguladora de Energía (CRE) declaró ganador de la licitación respectiva a un grupo de empresas *–Lone Star Gas International (subsidiaria de Texas Utilities), el mexicano Grupo Diavaz y Controladora Comercial e Industrial (Consortio PEM)–* para la distribución de gas natural en el Distrito Federal.

Tres semanas después, PEM firmó un convenio de “cesión de derechos y obligaciones” a favor de Servicio de Energía de México (SEM). Diez días más tarde, SEM adquirió las acciones de Diganamex, hasta ese momento propiedad de Pemex-Gas y Petroquímica Básica.

El 3 de septiembre de 1998, la CRE otorgó a Diganamex *–ya privatizada–* el permiso para distribuir gas natural en las 16 delegaciones políticas del Distrito Federal. Diganamex sería convertida en Metrogas, propiedad de Gas Natural México, que a su vez pertenece a la poderosa trasnacional energética española Grupo Gas Natural SDG, del que son copropietarios Caixaholding, Hisusa, Repsol e Iberdrola, estas dos últimas un par de trasnacionales consentidas por el gobierno federal (de Miguel de la Madrid a Vicente Fox).

### **Enron**

Desde 1998, la administración de Ernesto Zedillo autorizó a Enron North America Corporation a importar y exportar gas natural desde “algún punto” de la frontera norte del país, a través de un contrato renovable que inicialmente limitaba a 400 mil millones de pies cúbicos el traslado del energético. Este contrato, vencido en diciembre de 1999, fue renovado en 2001; “para maximizar la flexibilidad”, se eliminaron las restricciones para los volúmenes de importación y exportación de gas natural.

Al amparo del otorgamiento de concesiones para comercializar el gas natural, promovidas por la CRE, En-

ron operó a través de un brazo legal para concretar sus operaciones, por medio del despacho de abogados López Velarde-Hefty.

En marzo y junio de 2000, Enron logró negociar un contrato de suministro de gas natural con Pemex y Petroquímica Básica, así como contratos de energía de respaldo, transmisión e interconexión con la CFE. Dichos contratos no fueron operados por Enron, sino traspasados a la empresa franco-belga Tractebel en 2001, meses antes de que se anunciara el colapso de la mayor empresa de energía de Estados Unidos.

En el momento del otorgamiento de las concesiones para comercializar gas natural, la CRE se encontraba a cargo de Héctor Olea, quien en 2001 a tan sólo cuatro meses de haberse desempeñado en esa posición en la última parte del sexenio zedillista, figuraría como vicepresidente ejecutivo de Tractebel North America.

Los negocios de Enron intentaron abarcar una amplia gama de posibilidades de inversión en el sector energético mexicano, al convertirse en la principal promotora de la integración de un solo mercado en América del Norte.

## **f) Satélites**

En 1996 el gobierno del presidente Ernesto Zedillo decidió poner a la venta el sistema nacional, conformado por los satélites Morelos I, Morelos II, Solidaridad I y Solidaridad II, así como el proyecto para la orbitación del Satmex 5.

## **g) Minas**

Hubo dos momentos en el proceso de consolidación del interés empresarial en el sector minero. El primero entre 1982 y 1988, cuando el gobierno federal definió estímulos y exenciones fiscales, que fortalecieron la concentración del capital en la minería, como la eliminación del impuesto a la exportación. El segundo momento tuvo lugar entre 1988 y 1996, con el comienzo del proceso de privatización de reservas, unidades y plantas mineras del sector paraestatal.

Sin ser un dato que sea posible confirmar, en un blog se afirma que Ernesto Zedillo –junto con Antonio Madero Bracho– es propietario de minas ubicadas en la frontera entre Texas y Coahuila, de las cuales se extrae berilio que es utilizado por la NASA; y en Baja California, de donde se obtienen sal y yeso que son vendida a empresarios japoneses, así como rodio.

Al parecer uno de los grandes beneficiarios de la privatización en el sector minero, tanto en el gobierno de Salinas

como en el de Zedillo, fue el Grupo México de Germán Larrea, propietario de las minas de Cananea, de La Caridad en Sonora, y de Pasta de Conchos, en Coahuila.

El complejo minero de La Caridad cuenta, entre otras instalaciones, con una refinera de metales preciosos con capacidad para producir cada año 15 millones de onzas de plata y 100 mil onzas de oro.

En 1999 Grupo México dio el gran salto internacional. Ese año compró toda la participación accionaria de Asarco Incorporated, que controlaba 54.2% de Southern Peru Cooper Corporation, convirtiéndose con esa adquisición en la segunda compañía más grande del mundo en reservas de cobre, el tercer productor de cobre y el cuarto productor mundial de plata.

En septiembre de 2007, una investigación sobre los nexos económicos de Grupo México, elaborada por el Centro de Acción y Reflexión Laboral (Cereal), reveló la red de conexiones políticas y económicas que han hecho intocable a dicho consorcio. Trascendió entonces que en la dirección de Grupo México han tenido participación Luis Téllez y Carlos Ruiz Sacristán, ambos secretarios de Estado con Ernesto Zedillo.

Observadores del desarrollo del conflicto en Chiapas encuentran que a la distancia pueden vislumbrarse las causas del rechazo de Ernesto Zedillo y Vicente Fox a los acuerdos de San Andrés Larráinzar, pues mientras ambos acusaron al EZLN de querer apropiarse de los recursos que pertenecen a la nación, entregaron concesiones mineras sobre terrenos de comunidades indígenas y ejidales lo mismo a empresas mexicanas que extranjeras que pagaron a México una ridícula cantidad por hectárea, bajo el concepto de impuestos; operando sin que ningún cargo fiscal grave sus utilidades y erogando un pago ínfimo para los verdaderos propietarios de esas tierras. Como botón de muestra puede mencionarse la mina de oro, cobre y plata del Ejido Plan Nacional Agrario de Mexicali, con reservas probadas de casi 300 toneladas de metales, y cuya concesionaria paga a los ejidatarios 11 mil pesos anuales de renta.

Asimismo, mientras Fox buscaba un efecto mediático con el envío de la iniciativa de Ley Indígena al Congreso de la Unión, su gobierno otorgaba permisos subrepticamente a la compañía petrolera estadounidense Halliburton –propiedad del entonces vicepresidente de Estados Unidos, Dick Cheney– para perforar pozos en el sureste mexicano, en especial en Chiapas y Tabasco.

El hecho de que los principales críticos de la firma de los acuerdos de San Andrés fueran funcionarios de áreas financieras, de energía y comunicaciones de los gobiernos zedillista y foxista, y que ellos sean también quienes aparecen como miembros de los consejos de administración o

los cuerpos jurídicos de transnacionales de energía y minería, ilustra los abusos cometidos entre 1995 y 2006. Baste mencionar que este es el caso de Luis Téllez Kuenzler, ex secretario de Energía y ex secretario de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT); Carlos Ruiz Sacristán, ex secretario de la SCT; Gilberto Hershberger Reyes, ex subsecretario de Ordenamiento de la Propiedad Rural de la Secretaría de la Reforma Agraria, y Antonio Lozano Gracia —quien desde la PGR solicitó la expedición de las órdenes de aprehensión contra la dirigencia zapatista—, entre otros.

## h) Pesca

Desde 1999 se establecieron las principales estrategias para incentivar negocios privados en pesca y acuicultura, que desarticulaban la vida comunitaria de los pescadores.

El Reglamento de la Ley de Pesca presentado por la Secretaría de Medio Ambiente, Recursos Naturales y Pesca (Semarnap) redujo las comunidades sólo al individuo y a sus dependientes directos. Bajo la noción de pesca de consumo doméstico —supuestamente dirigida a proteger a las comunidades y en la que los permisos y concesiones de pesca no eran necesarios— quedó prohibido pescar en colectividad y hacerlo para el intercambio. Las comunidades pesqueras no dedicadas a los negocios privados desaparecieron para esta norma, por lo que su actividad y existencia fue criminalizada. Las comunidades milenariamente dedicadas a la pesca fueron objeto de decomisos, destrucción de sus pangas, órdenes de aprehensión e incluso amenazas de muerte.

El reglamento limitó la forma de organización comunitaria de la pesca; el acceso a algunas especies y restringió el uso de instrumentos técnicos para llevarla a cabo. Con la intención de cuidar los intereses privados de concesionarios o permisionarios y bajo el ardid de la sustentabilidad, este reglamento prohibió a las comunidades la pesca de especies ya concesionadas y restringió su actividad al uso de redes y líneas manuales e individuales por cada pescador. Esos mecanismos implicaron cuotas máximas de extracción dada la capacidad individual de producción y consumo de cada pescador y sus dependientes.

La pesca para el intercambio entre individuos de la misma comunidad, o entre ellos y miembros de otras comunidades, se convirtió en práctica prohibida por las leyes mexicanas. Además, fueron privatizadas lagunas de propiedad común en virtud de la concesión de extensas áreas para el cultivo de especies marinas.

## Hemerografía

Alemán, R. “¿Seguirá el PRI-gobierno defendiendo a Figueroa?” Itinerario Político. *La Jornada*.

- (31 de enero de 2011). “Zedillo, mentiroso; Guerrero tramposo”. Itinerario Político. *Excelsior*.
- Aranda, J. (5 de noviembre de 2009). “Ordena la Corte liberar a otros 9 vinculados a la matanza de Acteal”. *La Jornada*.
- Avilés, J. (15 de agosto de 2009). “El mayor asesino de Acteal se llama Ernesto Zedillo”. Desfiladero. *La Jornada*.
- Ballinas, V. (7 de agosto de 2009). “Pretendería la Corte exculpar a reos por Acteal”. *La Jornada*.
- Becerril, A. (25 de junio de 2003). “Piden legisladores investigar 225 permisos para generar electricidad”. *La Jornada*.
- (16 de octubre de 2011). “Irrecuperable, gran parte del patrimonio de Ferronales: análisis”. *La Jornada*.
- Bellinghausen, H. (2 de abril de 2007). “Zedillo, el genocida invisible”. *La Jornada*.
- (10 de agosto de 2009). “La última carcajada de Zedillo”. *La Jornada*.
- (21 de agosto de 2009). “Revelaciones de Washington sobre el papel del Ejército en Acteal”. *La Jornada*.
- Cardoso A., V. (20 de marzo de 1996). “Privatizarían este año 8 de 18 administraciones portuarias: SCT”.
- (28 de agosto de 1996). “Televisa y Telmex, interesados en el sistema de satélites”. *La Jornada*.
- y Zúñiga, J. (5 de abril de 2002). “Tribasa declara suspensión de pagos”. *La Jornada*.
- Castillo García, G. (19 de junio de 1998). “PGR: en El Charco hubo enfrentamiento, no matanza”. *La Jornada*.
- “Chiapas: Versión oficial increíble” (15 de diciembre de 1998). *La Jornada*.
- Fernández-Vega, C. (16 de julio de 2007). “El tren de la muerte, a la larga lista de rescates”. México SA. *La Jornada*.
- Garduño, R. (10 de junio de 2001). “Las promesas presidenciales para resolver los innumerables hechos de violencia durante los últimos 30 años, fueron vulneradas por las reglas no escritas de la omisión que protegió los intereses de la clase en el poder”. *La Jornada*.
- (26 de diciembre de 2010). “Se niega Grupo Aéreo del Pacífico a pagar \$350 millones de predial que debe a Tijuana”. *La Jornada*, p. 21.
- Gutiérrez, M. (28 de julio de 1997). “Caso Aguas Blancas: juicio inconcluso”. *La Jornada*.
- Henríquez, E. (23 de octubre de 2010). “Llama Las Abejas a evitar la liberación de más autores de la matanza en Acteal”. *La Jornada*, p. 16.
- Hernández Navarro, L. (7 de septiembre de 2010). “PRD: sin memoria y sin vergüenza”. *La Jornada*.
- Landerreche, R. (23 de mayo de 2009). “La Corte ante el caso Acteal”. *La Jornada*.
- León, E. (octubre de 2007). “El despojo de las fuentes de vida”. *La Jornada*.
- Martínez Veloz, J. (8 de abril de 2011). “Sempra y Téllez: un Estado dentro de otro Estado”. *La Jornada*.

## Rescates

Entre 1995 y 2003, los rescates de la banca, las carreteras, los ingenios, los proyectos financiados con Pidiregas y aerolíneas, entre otros, habían costado al erario público 555 mil 332.3 millones de pesos sólo por el pago de intereses, equivalentes en ese momento al monto de las reservas internacionales del país.

### El rescate carretero

Durante el gobierno de Carlos Salinas se otorgaron 52 concesiones a la iniciativa privada, para la construcción de 5 mil kilómetros de autopistas, que serían administradas por los concesionarios hasta por 50 años.

Las concesiones involucraron inversiones globales –hasta octubre de 1995– por más de 62 mil millones de pesos, de los cuales 46 por ciento (28 mil 500 millones) fueron financiados por el sistema bancario nacional; 24 por ciento (casi 15 mil millones) fueron aportados por los propios beneficiarios de la concesión; 14 por ciento (8 mil 680 millones) fueron créditos no bancarios; 13% del gobierno federal (unos 8 mil millones) y 3% (alrededor de mil 860 millones de pesos), por participación de algunos gobiernos estatales.

El esquema fracasó debido a las altas tasas de interés, reducido tránsito vehicular y plazos de recuperación relativamente cortos. Las constructoras Triturados Basálticos (Tribasa)<sup>2</sup> y Grupo Mexicano de Desarrollo (GMD), se declararon en suspensión de pagos, alegando que el negocio no había sido rentable a raíz de la crisis de 1994; no se cumplió con las expectativas de aforos vehiculares, y por el incremento de costos financieros, entre otros factores.

Hacia 1996, se perfiló la posibilidad de que el gobierno federal retomara al menos cinco de las carreteras concesionadas: Durango-Yerbanís, Gómez Palacio-Cuencame-Yerbanís y otras localizadas en Campeche, Zacatecas o Chiapas. En 1997, la administración de Zedillo rescata las empresas, comprando sus activos carreteros por montos equivalentes a 40 por ciento de su valor, mediante unos Pagarés de Indemnización Carretera, a saldar en cinco, 10 y 15 años. En agosto de ese mismo año, fueron rescatadas 23 autopistas de las cuales tres aún estaban en construcción; a éstas se sumaron los tramos Pátzcuaro-Uruapan y Matamoros-Reynosa, consideradas inviables por los concesionarios, totalizando así 25 autopistas.

En 1997 la deuda bancaria por el Programa de Rescate Carretero que asumió el gobierno federal ascendió a 36 mil 646.1 millones de pesos, además de los 21 mil 78.6 millones que se canalizaron al pago de indemnización de los participantes mediante los PIC's –para poder liquidar las cuentas por pagar de los proyectos– para lo cual se constituyó en el Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos (Banobras), el Fideicomiso de Apoyo para el Rescate de Autopistas Concesionadas (FARAC), en el que Banobras actuó a su vez como fideicomitente y fiduciario, lo cual no está permitido por la Ley en la materia.

El pago de estos réditos, iniciado desde la constitución del Farac, ha figurado de manera constante como parte del costo financiero del gobierno federal, y su cuantificación contable es independiente al monto principal del endeudamiento asumido por el rescate carretero.

Las principales empresas beneficiarias de esas políticas fueron: Triturados Basálticos (Tribasa) –concesionaria no sólo de carreteras, sino también de puertos marítimos, aeropuertos, ferrocarriles y sistemas de agua potable, entre otros negocios, como la construcción de infraestructura petrolera, de electricidad y gas–; Grupo Mexicano de Desarrollo (GDM) e Ingenieros Civiles Asociados (ICA).

El costo total del rescate carretero realizado por el gobierno federal en agosto de 1997 creció en 206.7%, entre esa fecha y el cierre de 2006, al pasar de 58 mil 123 millones de pesos a 178 mil 289.4 millones de pesos, y que para ese último año representa 78.0 por ciento del total del saldo de las obligaciones garantizadas por el gobierno federal.

En enero de 1998, tras la conclusión de auditorías realizadas en agosto de 1997 a las carreteras rescatadas por la SCT y Secodam, el gobierno federal pagó a la empresa ICA 3 mil millones de pesos por concepto de liquidación de la carretera Guadalajara-Tepic y del puente Zacatal, como parte del programa de rescate carretero. Otras empresas indemnizadas fueron Tribasa y GMD. En ese año, el gobierno federal comenzó a operar directamente 23 carreteras de la Red Nacional de Autopistas, equivalentes a una longitud de 5 mil 300 kilómetros.

En julio de 1999, Capufe propuso asumir el pago del rescate, estimado en cerca de 80 mil millones de pesos, a condición de que le fueran adjudicados los 23 tramos retomados por el gobierno federal.

Se estima que al pago de intereses del rescate carretero, entre 1997 y 2007, se destinaron 98 mil 735 millones de pesos.

Elaborado por Carmen Silvia Zepeda Bustos Fuentes: Fernández-Vega, C. (10 de noviembre de 2003). “Metrogas, hija de la *privatización silenciosa* del sector energético”. México SA. *La Jornada*; Frente de Trabajadores de la Energía (26 de junio 2006). Concepto tergiversado para justificar las concesiones privadas. Situación actual de la Generación eléctrica/I. El caso de la Generación Distribuida.

<sup>2</sup> Propiedad de David Peñaloza Sandoval, quien gracias a su cercanía con el poder político durante el primer año de gobierno de Carlos Salinas de Gortari creó esta empresa como una rama de la Constructora General del Norte, misma que originalmente perteneció a la familia de su esposa, Adriana Alanís.

Durante el gobierno de CSG, Peñaloza Sandoval tuvo su etapa dorada. Las utilidades de la constructora crecieron exponencialmente durante ese sexenio: 1989, 29.3 millones de pesos; 1990, 34 millones; 1991, 113 millones; 1992, 334.8 millones; 1993, 412.7 millones, convirtiéndose en la segunda empresa nacional en su ramo, sólo después de ICA.

El 91.1% de sus ingresos radicó en la construcción de autopistas concesionadas. Se adjudicó 14 concesiones para construir y operar más de mil 200 kilómetros de carreteras, equivalentes a 25% del total nacional.