

EL PROGRESO EN INFRAESTRUCTURAS SE TOPA CON VICIOS DEL PASADO

Fausto Pretelin

*Editor en el periódico 24 Horas;
colaborador en Bloomberg/El Financiero TV y en MVS Radio*

p.fausto@gmail.com

I. Infraestructura, la clave de un nuevo paradigma

El 1 de diciembre de 2012, unas horas después de recibir la investidura presidencial en el Congreso, en el transcurso de un evento desarrollado en el Palacio Nacional, sede del poder Ejecutivo, Enrique Peña Nieto reveló las primeras trece decisiones de su gestión y las proyectó en cinco ejes torales en los que, dijo, sustentaría los seis años de su Administración.

Tres de las trece decisiones formarían parte de la infraestructura de telecomunicaciones y transportes. En la primera de ellas, Peña anunció un plan estratégico, el Programa Nacional de Infraestructura y Transporte 2012-2018, «creado para incrementar las infraestructuras carretera, ferroviaria y portuaria del país» (periódico *Excelsior*, 3 de diciembre de 2012). El presidente dio acento global a su decisión maestra ya que «contemplará obras de infraestructura para conectar e incorporar el sur de México a la economía global».

Desde el palacio que resguarda siglos de vida (en 1522 comenzó a ser construido, y en él vivió Hernán Cortés), y sorprendiendo gratamente a los cientos de políticos (principalmente del PRI), empresarios (Carlos Slim), periodistas y miembros de la sociedad civil que lo acompañaban, el presidente anunció su segunda decisión en materia de comunicaciones, la construcción de tres redes ferroviarias: Ciudad de México-Querétaro, Ciudad de México-Toluca, y la red llamada transpeninsular, que cubriría los estados de Yucatán con Quintana Roo.

La sorpresa se debía, principalmente, a la acumulación de décadas de abandono sufrido por la industria ferroviaria. Desde el llamado «porfiriato», en alusión al período gobernado por el presidente Porfirio Díaz (1876-1911), prácticamente no se había incrementado de manera sustancial el número de kilómetros de red ferroviaria. En 31 años de Gobierno del dictador, se construyeron en México más de 19.000 km de vías de tren.

Adicionalmente, y continuando con el anuncio de decisiones relativas a inversión en comunicación, el presidente Peña reveló que durante su mandato se construiría la línea 3 del metro en Monterrey, el tren de cercanías Chalco-La Paz (en el Estado de México) y, finalmente, la ampliación del tren eléctrico en la zona metropolitana de Guadalajara.

El presidente Peña también anunciaría en la tarde del primero de diciembre el que sería otro intento por romper un paradigma más implantado en México décadas atrás en materia de comunicaciones: la concentración del mercado televisivo. En el supuesto duopolio, Televisa ha sido preponderante por más de 30 años y en la actualidad posee el 80% de la participación del mercado en el área comercial, mientras que Televisión Azteca (nacida en un proceso de privatización de la televisión estatal Imevisión en 1993) obtiene el resto de la participación del mercado. El mandatario anunció la licitación de dos nuevas cadenas de televisión. Los anuncios se convertían en buenas noticias.

Finalmente, y como cereza de pastel, Peña Nieto lanzó la tercera decisión, la promesa de que hacia el final de su administración, 2018, la cobertura de la banda ancha de Internet cubrirá la totalidad de los hogares mexicanos.

La presentación que elaboró el presidente Peña era algo más que el día del relanzamiento de un nuevo Gobierno –del Partido Revolucionario Institucional (PRI)–, ya que los dos presidentes anteriores, 2000-2012, pertenecieron al Partido Acción Nacional (PAN), en realidad se trataba de la presentación de un nuevo paradigma, el del reformador.

Consciente de la mala imagen burocrática que tuvieron sus antecesores frente a la sociedad, Peña advirtió que llegó al poder no para administrar la burocracia, sino para transformar a México: «Es tiempo de romper, juntos, los mitos y paradigmas, y todo aquello que ha limitado nuestro desarrollo», reveló el presidente al finalizar su discurso. Al día siguiente, el periódico de izquierda *La Jornada* (aliado de Andres Manuel López Obrador, uno de los máximos opositores del presidente) llevaba a su titular en ocho columnas la siguiente frase: «El nuevo Gobierno lanza 13 grandes decisiones».

Las grandes noticias continuaron el 2 de diciembre; bajo el entorno esplendoroso de otro palacio, este en el interior del bosque de Chapultepec, y en el que vivió el emperador Maximiliano, el presidente Peña Nieto daría un golpe espectacular en contra del inmovilismo político reflejado por la ausencia de acuerdos entre el partido gobernante en turno con los opositores desde 1997, momento en el que ocurrieron las elecciones intermedias durante el sexenio del presidente Ernesto Zedillo. Quince años de inmovilismo y falta de acuerdos quedarían atrás. Los presidentes de los partidos Acción Nacional (PAN) y Revolución Democrática (PRD) firmaron, junto al presidente Peña, el Pacto por México, un conglomerado de intenciones para llegar a acordar reformas de gran calado. Nuevamente, como había ocurrido el día anterior, el tema de competitividad sería vinculado al de desarrollo de infraestructuras. Así, por ejemplo, en el rubro de «Crecimiento económico, empleo y competitividad», aparecería la siguiente intención: «Se establece una Estrategia Nacional para el Desarrollo del Sur-Sureste que incluye la ampliación y modernización de la red carretera y ferroviaria, la integración digital, el mejoramiento de la infraestructura educativa y de salud y la creación de polos de desarrollo industrial, turísticos, portuarios, agrícolas, pesqueros y de energías de fuentes renovables». En esta declaratoria se pueden observar algunos componentes que atraviesan de manera transversal los cinco ejes del Gobierno del presidente Peña:

1. México en paz.
2. México incluyente (acciones contra la pobreza).
3. México con educación de calidad.
4. México próspero (crecimiento económico).
5. México con compromiso global.

Las estrategias transversales que serían aportadas por el ministerio de Comunicaciones y Transportes son:

1. Democratizar la productividad.
2. Gobierno cercano y moderno.
3. Perspectiva de género.

Democratizar la productividad generando condiciones para la accesibilidad universal de las telecomunicaciones. Desarrollar una infraestructura logística que integre a todas las regiones del país con los mercados nacionales e internacionales. «Un país bien comunicado democratiza la productividad», señala el plan de inversiones.

Con un «Gobierno cercano y moderno» el programa se refiere al establecimiento de un canal digital de comunicación con los ayuntamientos del país. Porque «un país bien comunicado acerca el Gobierno a los ciudadanos».

Y, finalmente, la estrategia transversal de perspectivas de género tiene el objetivo de incorporar la igualdad de género en las políticas públicas, programas, proyectos e instrumentos compensatorios de la Secretaría (Ministerio) de Comunicaciones y Transportes. Porque, según el documento, «un país bien comunicado contribuye a evitar la discriminación».

El Gobierno no cumplía aún sus primeras 100 horas y las expectativas se habían elevado a una altura de gran admiración. Meses después, la frase *Mexican Moment* asimilaría todos los rasgos de un entorno optimista por positivo. El tema del narcotráfico parecía desintegrarse en medio del optimismo. Las reformas ya eran una realidad, inclusive, la energética. Desde la expropiación petrolera de 1938 nunca antes un Gobierno había podido abrir el sector para que las empresas privadas ingresaran en él. Los medios internacionales veían en Peña Nieto al auténtico reformador. El objetivo se estaba cumpliendo. Quizá lo que más les llamaba la atención era que el proceso de negociación entre los tres principales partidos estaba arrojando resultados alentadores. Así, el país y el mundo podían comprobar que las palabras pronunciadas por Peña Nieto durante sus primeras 100 horas de Gobierno no habían sido parte de una narrativa retórica.

Un año después, en febrero de 2014, la revista *Time* dedicó su portada al presidente mexicano con una frase demasiado altisonante por tratarse del mundo periodístico: «Saving Mexico». Michael Crowley, el autor del reportaje, consideró las reformas del presidente como «el cambio de narrativa en su nación manchada por el narco. Ahora las alarmas (por la situación de México) se han remplazado con aplausos», escribió Crowley, «tras un año en el Gobierno, Peña Nieto ha aprobado el más ambicioso paquete de reformas sociales, políticas y económicas en la historia. Las fuerzas de la economía global, también, han virado en la dirección del país» (*Time*, febrero de 2014)¹.

1. Léase la versión en español en el siguiente enlace: <http://world.time.com/2014/02/16/la-nueva-mision-de-mexico/>

II. Programa Nacional de Infraestructura

El Programa Nacional de Infraestructura (PNI) fue elaborado durante 2013 y en él se plasma la ruta crítica a seguir por el Gobierno del presidente Peña. El PNI se anunció como el más ambicioso que se ha articulado en las últimas décadas y la puesta en marcha del mismo aportará entre 1,8 y 2 puntos porcentuales al Producto Interno Bruto (PIB), generando 350.000 empleos al año durante el lapso que cubre².

El presidente Peña Nieto dejó plasmado en el Programa Nacional de Infraestructura y Transporte 2013-2018 que: «Entre las obras y acciones comprometidas, destacan la ampliación y conservación de la red carretera federal; la construcción y modernización de caminos, puentes, ferrocarriles, puertos y aeropuertos; el establecimiento de una rectoría de sistemas de transporte que mejore la movilidad urbana, reduzca los tiempos de traslado, abarate los costos logísticos, mejore la seguridad de los usuarios y amplíe la cobertura social en telecomunicaciones». La ambición del proyecto, según Peña Nieto, concatenaba con «la visión de este Gobierno: convertir a México en un gran centro logístico global de alto valor agregado. Con inversiones –públicas y privadas– en infraestructura, tecnología e innovación, así como mayores encadenamientos productivos, haremos de la ubicación geográfica del país, una auténtica generadora de riqueza para todos los mexicanos».

Durante la presentación del programa, el ministro de Comunicaciones y Transportes, Gerardo Ruiz Esparza, recordó que uno de los objetivos del plan era «mejorar nuestra competitividad global y, con ello, acrecentar el potencial de México para su desarrollo». Recordó la ubicación de México en este rubro: «De acuerdo con el Foro Económico Mundial, por la competitividad de su infraestructura México ocupa el lugar 68 entre 144 países»; por debajo de países como Barbados (22), Panamá (37), Chile (45), Uruguay (49) y Trinidad y Tobago (55). Por su desempeño logístico, es decir, por su capacidad para asegurar el tránsito rápido, seguro y a menor costo de personas y mercancías, ocupa el sitio 47 de 155 países, según el índice respectivo elaborado en 2012 por el Banco Mundial; por debajo de países como Brasil (45), Chile (39) y China (26). En telecomunicaciones el atraso es mayor, pues el Foro Económico Mundial le asignó el lugar 81 de 142 países en su índice de conectividad 2012, por debajo de Brasil (60), Argentina (58) y Rusia (40). El retraso por medio de transporte es evidente, al ocupar el 64 en aeropuertos y puertos, 60 en ferrocarriles, 50 en carreteras y 81 en telecomunicaciones.

Ruiz Esparza recaló que la importancia del sector es total en el desarrollo de México porque a través de él transita «el 100% de la producción nacional, el comercio y el turismo; es decir, produce una entrega oportuna de bienes y servicios, reduce costos, facilita la competitividad nacional e internacional, impulsa la productividad y el desarrollo económico, genera empleos y mejora la calidad de vida».

Como diagnóstico en cuanto a la distribución por modos de transporte, el programa de infraestructura revela que en «México el 55% del volumen de la carga y el 81% de su valor se mueve en autotransporte, mientras que en otros países similares o emergentes se utilizan preferentemente otros modos de transporte como el ferrocarril. El 96% de los pasajeros se mueve en autotransporte».

2. La siguiente información y los detalles de los programas se pueden consultar en www.pni.gob.mx

Entre los puntos clave del PNI destacan:

- 743 programas y proyectos de inversión en sectores estratégicos.
- Implica una inversión pública y privada histórica de 7 billones 750.500 millones de pesos (430.583 millones de euros).
- Incluye seis sectores clave de la economía: comunicaciones y transportes, energía, infraestructura hidráulica, salud, desarrollo urbano y vivienda, y turismo.
- Existe un acento geoestratégico del PNI, se trata del sur-sureste en donde se aplicarán 181 programas y proyectos de inversión con valor estimado de 1 billón 225.648 millones de pesos (68.091 millones de euros).

Los programas se disgregan en siete grandes rubros:

	*Cifras en millones de euros	No. de proyectos
Comunicaciones y Transportes	73.339	216
Desarrollo agrario, territorial y urbano	103.374	4
Energía (Comisión Federal de Electricidad)	29.496	133
Energía (Pemex)	187.053	129
Hidráulico	23.208	84
Salud	4.044	87
Turismo	10.069	83

Como se resaltó líneas arriba, los estados del país que recibirán mayor inversión en infraestructura se concentran en el sur: Campeche (31.660 millones de euros), Tabasco (12.462 millones de euros) –en las costas de ambos se encuentran yacimientos petrolíferos–; así como Veracruz (11.134 millones de euros) y Oaxaca (6.925 millones de euros).

También destaca el monto destinado al Estado de México (territorio en el que se encuentra la poderosa agrupación política del PRI conocida como el *grupo Atacomulco*) con 3.526 millones de euros. Es importante destacar este rasgo porque la interpretación y análisis de inversión tendría que correlacionarse con algunas licitaciones polémicas que ocurrieron durante el periodo 2005-2011, lapso en el que Peña Nieto gobernó el Estado de México, 2005-2011.

Matizando los programas relativos a Comunicaciones y Transportes, a continuación se describen los compromisos de Peña Nieto:

Carreteras y autopistas	autopistas (15) carreteras (29) libramientos (16) entronques y puentes (7) caminos rurales y alimentadores (9)	76
Tren de pasajeros y transporte masivo	trenes de pasajeros (3) transporte masivo (6) terminal de autobuses (1)	10
Tren de carga	Nuevos tramos (4)	4
Puertos	nuevos puertos (2) ampliaciones (3) terminal de cruceros (1) tarifa reducida (1)	7
Aeropuertos	modernización (6) fortalecer la conectividad (1)	7
Comunicaciones	cerrar brecha digital	1

Entre los proyectos estratégicos que el Gobierno de Peña Nieto se encontró en marcha al finalizar el sexenio de su antecesor, el presidente Felipe Calderón, y que continuará están:

Carreteras y Autopistas	autopistas (19) carreteras (20) libramientos (17) entronques y puentes (15) proyecto de conservación carretera federal al 90% (1) programa de caminos rurales (1)	73
Tren de carga	libramientos (2) proyectos de convivencia urbana (3)	5
Puertos	dar solución a la saturación del Puerto de Veracruz (1) ampliaciones (2) terminales especializadas (11)	14
Aeropuertos	modernización (13) conclusión del aeropuerto en construcción (1)	7
Comunicaciones	crecimiento de red troncal (1) instalación de red compartida (1) banda ancha en 80.000 sitios y espacios públicos (1) lanzamiento de un sistema satelital (1)	5

Entre algunos de los 216 compromisos³ del presidente en cuanto a proyectos de infraestructura en comunicaciones y transportes se encuentran los siguientes:

Proyecto	Estado
Concluir la carretera Oaxaca-Puerto Escondido	Oaxaca
Autopista Siglo XXI	Morelos
Modernizar la carretera de la Frontera desde Comitán	Chiapas
Construcción del libramiento vehicular de Puerto Vallarta	Jalisco
Tren rápido Querétaro-Ciudad de México	Distrito Federal-México-Querétaro
Consolidar el desarrollo y operación del puerto de Matamoros	Tamaulipas
Modernizar el aeropuerto de Chetumal	Quintana Roo

Los beneficios esperados por el presidente Peña de la puesta en marcha de su programa de inversiones en infraestructura de transporte y comunicaciones son, de acuerdo al mismo programa, los siguientes:

- Disminución de costos y tiempos en el traslado de personas y bienes a través de la construcción y modernización de 17.000 km de autopistas, carreteras y caminos rurales que conectan a las 32 entidades federativas y las ubicaciones estratégicas de un nuevo Sistema Nacional de Plataformas Logísticas.
- Conexión de las fronteras y puertos con tramos estratégicos de los 14 principales corredores troncales carreteros completos con altas especificaciones y puentes vehiculares.
- Nuevo transporte ferroviario y masivo de pasajeros, eficiente, seguro, con certeza para el usuario, que ahorre tiempos de traslado para una mejor calidad de vida.
- Ferrocarriles de carga competitivos a través de una infraestructura que permita mayor capacidad y velocidad.

3. El desglose de todos los programas se puede leer en: http://www.sct.gob.mx/fileadmin/GITS/PIITC_-_SCT.pdf

- Incremento de las exportaciones, atracción de inversiones y valor agregado en puntos logísticos a través de cuatro grandes puertos de clase internacional y desarrollo de los puertos y aeropuertos.
- Lograr un mejor servicio, costo y frecuencia del transporte aéreo.
- Mejorar las condiciones de la red carretera federal, enfocando el programa de conservación carretera a la atención de puntos de conflicto y con la implementación de sistemas de tecnología inteligente para reducir el número de accidentes.

III. Tres años después

La caída del precio del petróleo (33,7 dólares por barril de mezcla mexicana el 17 de agosto), la devaluación del peso frente al dólar (24% durante 2015) y los ajustes a la baja en el crecimiento del PIB han reconfigurado los planes gubernamentales. El ministro de Hacienda, Luis Videgaray, asimila el impacto a través del presupuesto base cero, que no es otra cosa que la optimización de los recursos replanteando necesidades prioritarias e incrementando recorte de gasto.

Raúl Murrieta, subsecretario de Comunicaciones y Transportes en el rubro de inversiones en infraestructura, reveló el impacto que tendrá el presupuesto base cero en su área: «Antes, las obras se definían por cuotas por Estado (Autonomía), la diferencia ahora es que todos los proyectos a nivel nacional compiten con el fin de darle al país lo que necesita y no atender temas coyunturales que, a veces, obedecían a una negociación política. Se está viendo la prioridad exacta de cada uno de los proyectos y me siento muy confiado del resultado final que tendremos de este presupuesto base cero, nos permitirá replantear una serie de programas que se tienen que ver a la luz de una nueva realidad. Estamos trabajando en una revisión con mucha mayor profundidad en cada tema del sector para definir el costo-beneficio de las obras y, a partir de ello, tomar decisiones y generar un listado de prioridades»⁴. De las carreteras federales programadas para el sexenio de Peña Nieto, la construcción de por lo menos 10 (aunque podrían ser más), no concluirá hasta la próxima Administración, debido a los ajustes en el gasto público. Sobre la cantidad y ubicación de los proyectos pospuestos, Murrieta matizó que «las carreteras no están definidas aún, depende de cómo se ponga el petróleo. Ayer que bajó pasamos de 10 a 11 (carreteras afectadas por el presupuesto) y mañana que suba bajaremos a 9. No quiero ser explícito de cuáles van a ser porque va a generar mucha inquietud»⁵.

En función del número de kilómetros, el impactó, según cifras de Murrieta, representa el 15,7% de los 4.906 km que se estimaba construir al inicio del sexenio. Es decir, la crisis recortará 771,9 km de construcción. En el caso de las autopistas, cuya meta es entregar 52 en la presente Administración con 3.216 km y un monto de 10.179 millones de euros (183.228 millones de pesos), el impacto, de acuerdo a Murrieta, será menor: «Este podría afectar la adquisición de derecho de vía, pero eso está en un entorno controlable, lo estamos resolviendo con fórmulas de inversión privada». En la actualidad se han concluido 17 autopistas y se estima que al cierre de 2015 se concluyan 7 más.

4. Véase: *24 Horas* (17 de agosto de 2015).

5. Véase: *24 Horas* (12 agosto 2015).

IV. El legado incómodo

El 17 de mayo de 2015, el gobernador del Estado de México, Eruviel Ávila, reveló la renuncia de su secretario de Comunicaciones, Apolinar Mena Vargas, porque su Gobierno consideró ilegal que utilizara su cargo para pedir favores a OHL, concesionaria de varias autopistas construidas en el Estado de México, «con el fin de que le ayudaran a obtener un par de habitaciones en un hotel de lujo en el Caribe mexicano»⁶. En conferencia de prensa, el gobernador del Estado de México informó de que la Contraloría del Estado le había impuesto al exsecretario de Comunicaciones una multa de 189.000 pesos (10.500 euros).

El escándalo se destapó a primeros del mes de mayo de 2015 a través de un conjunto de audios que de manera anónima fueron colocados en redes sociales y, posteriormente, fueron retomados por algunos periódicos. En las cintas se presentan varios diálogos entre funcionarios del Gobierno del Estado de México con directivos de OHL. Por ejemplo, en una secuencia de varios diálogos que se iniciaron el 4 de noviembre de 2014 y terminaron el 12 de diciembre del mismo año, el secretario de Comunicaciones, Apolinar Mena Vargas, sostiene charlas con Pablo Wallentin, responsable de OHL en México. Sin necesidad de elaborar conjeturas se escucha de manera explícita la forma en la que el funcionario público le pide al responsable de OHL una estancia vacacional en uno de los hoteles de la Riviera Maya. Continuando la saga telefónica, pero ya no entre ambos personajes, sino entre el secretario de Comunicaciones y un trabajador de un hotel de la Riviera Maya, el 23 de diciembre Apolinar Mena Vargas llama al hotel para confirmar que su proceso de estancia estuviera en orden y, durante el mismo día, el trabajador del hotel le confirmó que todo estaba en orden y que «OHL pagará su estancia y todos sus gastos fundamentales»⁷.

José Andrés de Oteyza, presidente del consejo de administración de la constructora en México, desacreditó la legitimidad de las grabaciones: «Yo niego la veracidad del contenido de las grabaciones» (Reuters, viernes 8 de mayo de 2015). De Oteyza es un personaje muy conocido en el mundo de la política mexicana. Operador de la constructora Tribasa durante el sexenio del presidente Carlos Salinas de Gortari (1988-1994), ha sostenido vínculos directos en sexenios priistas de larga data: desde José López Portillo (1976-1982), Miguel de la Madrid (1982-1988), Ernesto Zedillo (1994-2000), y ahora en el de Peña Nieto con importante puesto en OHL.

Lo que en la conferencia de prensa narró el gobernador Eruviel Ávila sería solo el inicio de una posible trama de corrupción. Una semana antes, Pablo Wallentin ya había sido cesado de su puesto. Sin embargo, De Oteyza confirmaba que la empresa ya había interpuesto una demanda y remató diciendo que se sentía sorprendido por la calidad de las grabaciones: «Son unos verdaderos profesionales».

En otra saga de telefonemas, nuevamente aparece Pablo Wallentin ahora conversando con el director técnico de OHL en México, Jesús Campos. En ella, ambos conversan sobre supuestos amaños para incrementar tarifas del llamado Viaducto Bicentenario, una vialidad de peaje que concesionó el Estado de México a OHL cuando Peña Nieto fungía como gobernador. El costo estimado durante la licitación fue de 4.000 millones de pesos (222 millones de euros), pero terminó costando más de 9.000 millones de pesos (500 millones de euros).

6. Véase: *El Economista* (18 de mayo de 2015).

7. Véase: https://www.youtube.com/watch?v=foy_C9TdmZk

La renuncia de Apolinar Mena Vargas ocurrió una semana después de que OHL anunciara la destitución de Pablo Wallentin. Apolinar Mena Vargas había sido subsecretario en la Administración durante la gubernatura de Peña Nieto en el Estado de México y llegó a ocupar el cargo de secretario de Comunicaciones sustituyendo a Gerardo Ruiz Esparza (hoy, secretario de Comunicaciones y Transportes del Gobierno Federal). De acuerdo a publicaciones periodísticas, el presidente Peña impuso el nombramiento de Mena Vargas para que «mantenga el control político y económico de la entidad»⁸.

Otro de los temas sensibles que se incorporan a las irregularidades en procesos de licitación es la construcción del museo y monumento Torres Bicentenario, también en el Estado de México, que fue realizado con recursos entregados por la empresa OHL México al Gobierno de dicho Estado durante la gestión del entonces gobernador Peña Nieto. La construcción del monumento fue asignada a una empresa filial del Grupo Higa, la empresa que construyó la «casa blanca», una residencia que fue adquirida por la esposa del presidente Peña, Gabriela Rivera. Durante varios años, el Gobierno del Estado de México ha mantenido bajo reserva la información sobre los detalles del dinero que entregó la empresa constructora al Gobierno, argumentando que, al hacerlo, podría afectar procesos judiciales en curso. Sin embargo, la sospecha de que el Gobierno del Estado de México obligó a la empresa a otorgar un excedente monetario para construir el monumento Bicentenario a cambio de asignarle la obra Viaducto Bicentenario se implantó en la esfera de la opinión pública obligando a OHL a emitir el siguiente comunicado:

«La construcción del monumento Bicentenario o los recursos asignados, no fueron un requisito o condicionante para obtener la concesión del Circuito Exterior Mexiquense ni ninguna otra concesión gestionada por OHL México»⁹.

Para contraponer la versión de la empresa, el equipo de investigación de la periodista Carmen Aristegui reveló documentos que contradicen la versión de OHL al asegurar que la empresa entregó recursos como contraprestación por la construcción y concesión del Circuito Exterior Mexiquense (Viaducto Bicentenario). Sin revelar el monto total, OHL México informó que transfirió 350 millones de pesos (19,4 millones de euros) «para la construcción del monumento Bicentenario en Toluca y diversas obras viales en el Estado de México», obras realizadas durante los años 2010 y 2011, los últimos dos años del Gobierno de Peña Nieto en el Estado de México.

Aquí es donde ingresa al escenario el nombre de Juan Armando Hinojosa Cantú, principal accionista del Grupo Higa. Una de sus filiales, Concretos y Obra Civil del Pacífico, es la encargada de construir el monumento, que incluye un museo, el cual se encuentra ubicado sobre el Paseo Tollocan, la avenida más importante de Toluca. El portal de noticias www.aristeguinoticias.com publicó que aún no se ha podido conocer si Concretos y Obra Civil del Pacífico ganó la obra por licitación o asignación directa.

El vector anónimo que cruza –compromete– de manera transversal tanto a los gobernadores del Estado de México, Enrique Peña y Eruviel Ávila, como a la empresa OHL se ha subido a la cresta de desprestigio ganado por el Grupo Higa, debido a los lazos cercanos que tiene el hoy presidente Peña con el presidente de la empresa Juan Armando Hinojosa Cantú.

8. Hernández, Julio. «Astillero». *La Jornada* (8 de mayo de 2015).

9. Véase: www.ohlmexico.com.mx

En junio de 2015, la empresa Infraiber Tecnología Aplicada, competidora de OHL, envió a la Secretaría de la Función Pública un expediente en el que se sustentan las pruebas de una posible ilegalidad en la entrega del excedente monetario por parte de OHL al Gobierno del Estado de México, misma cantidad que sería entregada al Grupo Higa. En la actualidad, Infraiber mantiene en curso un litigio contra OHL y el Gobierno del Estado de México por el sistema de verificación de flujo vehicular en el Viaducto Bicentenario.

El 29 de junio, día en que los reyes de España fueron recibidos de manera oficial por el presidente Peña Nieto en el Campo Marte de la ciudad de México, la empresa Infraiber pagó una inserción en el principal periódico mexicano, *Reforma*, con el título «Fin al abuso OHL», dirigido al gobernador Eruviel Ávila y al secretario (ministro) de Hacienda, del Gobierno federal, Luis Videgaray. Con carácter técnico, Infraiber pregunta: «¿Cómo pasamos de un proyecto de 155 km, que valía 5.637 millones de pesos (313 millones de euros), a uno de solo 110 km (70% del original), que supuestamente vale 52.218,7 millones de pesos (2.900 millones de euros)?» (Datos de estados financieros de OHL auditados por Deloitte). En la inserción de Infraiber subyace la conversación sostenida por Pablo Wallentin con el director técnico de OHL en México, Jesús Campos. En ella existe una aceptación de irregularidades, en particular por haber inflado los costos de la obra y tarifas de peaje hasta en un 300%. «Nos estamos pasando de pistolas, otra vez», dice Wallentin a Campos. «Vamos a tener tarifas como si ya hubiéramos construido (un tramo de la carretera), esa es la transa (trampa) que estamos haciendo», remató Wallentin.

V. «Casa blanca», el punto de inflexión

El 9 de noviembre de 2014 el presidente Peña y su esposa, Angélica Rivera, se convirtieron en foco polémico por la revelación de una investigación periodística de Carmen Aristegui que apuntaba la existencia de una casa que no fue declarada por el presidente ni por su esposa ante la Función Pública. La casa, valorada en 7 millones de dólares, fue construida por Teya, constructora filial del Grupo Higa. La investigación nació a raíz de una portada de la revista *¡Hola!*, publicada en mayo de 2013, en la que aparece la esposa del presidente teniendo como fondo la llamada «casa blanca».

El 6 de noviembre de 2014, y de forma sorpresiva, el Gobierno de Peña informó la revocación del fallo de la licitación del tren de alta velocidad México-Querétaro, cuyo grupo ganador lo encabezaba la empresa China Railway Construction Corporation (propiedad del Gobierno chino), y en el que también coparticipaban tres empresas mexicanas, entre las que se encontraba la constructora Teya, del Grupo Higa. Con el apoyo de la plataforma de periodismo latinoamericano Connectas y el International Center for Journalists, la investigación de la periodista Carmen Aristegui reveló que la ubicación de la casa se encontraba en una de las zonas de la ciudad de México con mayor plusvalía y que la misma no se encontraba a nombre del presidente, ni de su esposa, ni de ninguno de sus hijos. La residencia, con un valor aproximado de 86 millones de pesos (4,7 millones de euros), es propiedad del Grupo Higa.

La imagen del presidente Peña cae súbitamente por el inminente conflicto de intereses que le rodea. Sobre el tema, el analista político Leo

Zuckermann escribió: «Es increíble que Peña y su equipo no hayan entendido esto y hayan dejado tantos flancos abiertos. Casos sospechosísimos como el de la "casa blanca" que el grupo constructor Higa "le financió" a la primera dama, o la otra casa de las Lomas que Higa "le prestó" a Peña para que ahí viviera durante la campaña presidencial, o la que Higa "le financió" al (actual) secretario de Hacienda (del Gobierno de Peña), Luis Videgaray en Malinalco, o la que el entonces gobernador Peña "le compró" a Grupo San Román en Ixtapan de la Sal, o las dos que le secretario de Gobernación "le rentó" al constructor hidalguense Sosa Velasco. [] A todo eso súmese los escándalos de otro grupo constructor muy allegado a los gobiernos de Peña, OHL, que según grabaciones (ilegales), habría defraudado al Gobierno y sobornado a funcionarios públicos. Yo, después de estas revelaciones, no podía votar por el PRI por más reformista que fuera»¹⁰.

Por su parte, Raymundo Riva Palacio, uno de los periodistas con mayor reconocimiento en México, escribió también sobre el tema en el periódico *El Financiero* el 16 de junio de 2015: «La percepción de corrupción persigue al presidente Peña Nieto y no se borra con la victoria del PRI en el Congreso federal. Mucho tiene que ver con la percepción de conflicto de interés en el que quedó atrapado desde finales del año pasado, cuando se reveló una operación inmobiliaria a través de una empresa proveedora del Gobierno federal y del Estado de México cuando fue gobernador, donde su esposa adquirió una propiedad conocida hoy como la "casa blanca". El presidente no ha podido darle la vuelta al tema de la "casa blanca", ni ha disminuido la percepción de que las relaciones personales llevan a privilegios y prebendas con dinero del erario».

El conflicto de interés al que se refiere Riva Palacio se traduce como la constante de desconfianza en el común denominador de la clase política. Cualquier aprovechamiento político forma parte de la cultura discrecional.

El intelectual Enrique Krauze, director de la revista *Letras Libres*, publicó un artículo en el periódico *The New York Times*, el 10 de diciembre de 2014, en el que le solicita al presidente un perdón: «Nada más nobleza a una persona en el poder de reconocer su propia humanidad». Enfatizó que es el momento de que el presidente haga cambios en su gabinete, por ejemplo en la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, tras el escándalo suscitado por la propiedad de la esposa de Peña Nieto, Angélica Rivera. Krauze le agrega al texto el hito que cambió la tendencia en la popularidad del presidente: el secuestro y asesinato de 43 estudiantes de la Escuela Normal de Ayotzinapa, en Guerrero, el 26 de septiembre de 2014.

El efecto «casa blanca» provocó más de una externalidad negativa. La primera de ellas, con elevada probabilidad, fue la cancelación de la licitación del tren Ciudad de México-Querétaro. Ocurrió el 6 de noviembre de 2014, tres días antes de que la periodista Carmen Aristegui revelara la compra de la casa de la esposa del presidente. Todo indica que Peña Nieto conoció la noticia con anterioridad, por lo que decidió tomar distancia sobre el Grupo Higa, una de las empresas coparticipadas en el grupo encabezado por China Railway Construction Corporation. Otro de los efectos alcanzó a la licitación de dos cadenas de televisión abiertas. El periodista Ciro Gómez Leyva escribió sobre el tema: «Ninguna oportunidad tenía tampoco un grupo sin más peso real que su "cercanía" con el

10. Zuckermann, Leo. «Lo de las casas pudo tantas cosas». *Excélsior* (11 de junio de 2015).

presidente Peña Nieto. El fracaso del Grupo Mac, de la familia Maccise, es una señal para las licitaciones en puerta: ser amigo del poder político es ahora un *handicap* en contra» (periódico *Milenio*, 21 de noviembre de 2014).

Los empresarios Luis y Anuar Maccise se prepararon para incursionar en la televisión abierta a través de compras y alianzas para reforzar su estructura y curvas de aprendizaje. De ser un pequeño conglomerado de medios (prensa y radio) asentados en el Estado de México, han intentado incrementar su presencia en otras regiones, particularmente en la ciudad de México y Monterrey. Compraron el periódico *Reporte Índigo*, con presencia en Monterrey, y el canal de televisión de cable EfektoTV.

En agosto de 2013, *Reporte Índigo* daba a conocer una noticia sobre una importante alianza: un acuerdo de intercambio alcanzado con el Grupo PRISA (*El País*), con el Grupo MAC Multimedia. Sobre el tablero de ajedrez las piezas de los dos grupos se dirigían hacia un solo objetivo: participar en la licitación de una de las cadenas de televisión. Escenario que no se obtuvo por los efectos del caso «casa blanca».

Atrás quedaban los mejores momentos del presidente Peña, los del reformista y pactista; el joven priísta que rompería el paradigma de los burócratas del viejo PRI. En la región latinoamericana no había existido un inicio de Gobierno tan esperanzador como el de Peña. Esperanza sustentada con la fuerza de sus primeros 100 días: las primeras trece decisiones imbricadas en cinco ejes que, a lo largo de seis años, reformarían México en aquellos sectores un tanto anquilosados: el energético, el ferroviario, el de las telecomunicaciones, el educativo y, por su puesto, el de las infraestructuras. Sin embargo, al presidente Peña le faltó estructurar la decisión número catorce, en ese primer día de diciembre de 2012; una decisión que no involucraría a la sociedad, sino a su Gobierno. La imposibilidad de pasar la tenue línea del conflicto de intereses.

VI. El enemigo en casa

El 17 de abril de 2015, Samuel García, periodista especializado en negocios y finanzas, publicó en su columna del periódico *24 Horas* un texto titulado: «¿Renunciará Raúl Murrieta?». Actualmente, Murrieta es subsecretario de Infraestructura en la Secretaría de Comunicaciones y Transportes del Gobierno del presidente y, anteriormente, sustituyó en la secretaría de Finanzas del Gobierno de Peña Nieto en el Estado de México a Luis Videgaray. Son Raúl Murrieta y Gerardo Ruíz Esparza (actualmente secretario de Comunicaciones y Transportes del Gobierno federal) quienes conocen las entrañas de los contratos firmados por OHL con el entonces Gobierno del Estado de México.

El pasado 8 de mayo, durante un noticiero de Televisa, el hoy defenestrado Apolinar Mena Vargas trató de justificar ante el periodista Carlos Loret de Mola el comportamiento servil que tuvo con el funcionario de OHL, Pablo Wallentin, al sugerirle que le consiguiera dos cuartos de hotel del Fairmont Rivera Maya (construido por OHL a través de una llamada telefónica de la que ya se analizó líneas arriba. Mena Vargas llevó contratos con OHL firmados durante la gestión de Ruiz Esparza

como secretario de Obra Pública en el Gobierno de Peña en el Estado de México y de Murrieta como secretario de Finanzas. Sin mencionarlos, fue explícito al decir que las condiciones que acordaron los funcionarios con la empresa OHL no se habían modificado. Es decir, que no existieron irregularidades. Escenario cada vez más lejano si se toman en cuenta las filtraciones telefónicas, así como la información revelada por competidores de OHL.

En el texto de Samuel García, «¿Renunciará Raúl Murrieta?», el periodista hace una referencia a una llamada telefónica, también filtrada de manera anónima pero en esta ocasión al periódico *Reforma*, en la que el funcionario público cede a la presión de la entonces candidata del PRI a la gubernatura del Estado de Sonora, Claudia Pavlovich, quien finalmente ganó las elecciones locales del pasado 6 de junio. Pavlovich pidió a Murrieta modificar algunos requisitos del proceso de licitación de una carretera en Sonora con el objetivo de que amigos constructores de Pavlovich pudieran concursar. «Dile que mi pluma es su pluma», le dijo Murrieta a Pavlovich refiriéndose a Javier Hernández, delegado de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en Sonora. Con estas palabras el funcionario público aceptaba cambiar las bases de las licitaciones a fin de favorecer a los amigos constructores de Pavlovich.

Tanto Murrieta como Gerardo Ruiz Esparza se encuentran actualmente en el ojo del huracán y al mismo tiempo son una muestra de dos integrantes que participaron en el equipo transexenal de Peña Nieto, durante su gubernatura en el Estado de México y en el actual gabinete presidencial. Paralelamente, familiares de Murrieta dirigen una fundación que tiene el Grupo Higa. Los enemigos del presidente se encuentran en casa y empantanar la credibilidad de licitaciones de proyectos de infraestructura.

Sobre los escándalos y su impacto en la confianza de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Raúl Murrieta asegura que: «Es un tema que empezó jalando la atención hacia el sector de Comunicaciones y Transporte, pero el tema ya se fue a otras esferas, y quieren acreditar que OHL está muy cerca del Gobierno. Esta polémica se detona con Infraciber, que es una empresa que había recibido un contrato para cuantificar el tráfico en el Viaducto Bicentenario y que tiene un pleito abierto con OHL porque, al perder validez jurídica en su contrato, tienen la tesis de que la concesionaria no los dejó entrar a cuantificar el tráfico. Infraciber tuvo acceso a muchos documentos de OHL y están convencidos de que ha hecho cosas irregulares y es lo que quieren demostrar. Pero puedo comentar que de las 52 autopistas que vamos a entregar, OHL solo participa en una, la de Atizapán-Atlacomulco, y tiene una participación en el segundo piso de Puebla, que fue una asignación del gobernador Moreno Valle. En el tema de carreteras, donde vamos por 80, OHL no está construyendo ni una. ICA participa en muchas más obras y no está inmersa en una situación mediática. Cuando aíslas todo el ruido de este caso parece que es algo muy transitible». Al preguntársele a Murrieta sobre los audios en los que presumiblemente aparece su jefe, el ministro de Comunicaciones y Transportes, Gerardo Ruiz Esparza, Murrieta responde: «De los audios no tenemos certeza de quién los grabó. Como es un tema ilegal, es muy polémico. Ese tema y qué informó OHL al público inversionista es algo que tiene que juzgar otra instancia» (*Diario 24 Horas*, 17 de agosto de 2015).

Después de las filtraciones que involucran al ministro Ruiz Esparza, él mismo ha asegurado que «quedan estrictamente prohibidas» las reuniones privadas entre representantes de empresas que participen en licitaciones públicas con funcionarios de la dependencia (*Diario 24 Horas*, 12 de agosto de 2015). El protocolo de Contacto y Transparencia celebrado con la Cámara de la Industria de la Construcción (CMIC) establece que si algún representante de una empresa solicita reuniones de trabajo con funcionarios públicos, estas deberán hacerse extensivas a los demás participantes y al Órgano Interno de Control de la SCT (Ministerio de Comunicaciones y Transportes).

VII. El futuro, mañana

En la página www.aeropuerto.gob.mx se puede observar uno de los principales proyectos de infraestructura del presidente Peña. Con una inversión aproximada de 169.000 millones de pesos (9.000 millones de euros) ya son varias empresas constructoras que han levantado la mano para participar en la licitación. Entre ellas, Grupo Carso (de Carlos Slim), ICA y OHL. La enorme sensibilidad que circunda a OHL podría hacer que le sucediera lo mismo que al Grupo MAC. Situaciones políticas podrían imposibilitar la participación de OHL, o no. Pero la sospecha de irregularidades ya está sembrada por ambos lados.

El Gobierno de Peña avisó de que en junio publicarían la licitación. A 29 de junio no lo había hecho. Al inicio de su mandato, el presidente de México trató de diversificar la temática de sus discursos buscando que el tema del narcotráfico se difuminara relativamente en la percepción pública. Sabía que el gran error de su antecesor, Felipe Calderón, había sido monotematizar su agenda público-mediática con el tema de la batalla del Estado en contra de los carteles de narcotraficantes.

Peña Nieto logró enviar el mensaje al mundo sobre su perfil reformista. Pero dos fueron los temas que lo debilitaron: el secuestro y muerte de estudiantes del Estado de Guerrero y el caso de la «casa blanca». No se ha recuperado de ninguno de los dos. En el primero, su radio de acción errónea apunta a que no actuó a tiempo para controlar la crisis. El vacío de información, parte de la sociedad, logró cubrirlo señalando a su Gobierno como culpable cuando, en realidad, tanto el Estado de Guerrero como el municipio de Ayotzinapa estaban gobernados por opositores políticos del PRD.

Otro es el caso de la «casa blanca». Es el propio presidente el que se encuentra paralizado por la ausencia de confianza sobre asuntos que implican conflictos de interés. Su inacción, en particular el no cesar a funcionarios cercanos a él durante sus gestiones como gobernador y ahora como presidente, impide que exista una reconquista de la confianza en él. No ha logrado comprender que el sexenio corre demasiado pronto para seguir con las sospechas en las licitaciones en las que invariablemente aparecen empresarios cercanos a él, en particular, del Estado de México.

En México, pronunciar el nombre «Atlacomulco» genera un referente del quehacer político priísta del siglo pasado; una especie de posicionamiento de *marketing* con el que la primera imagen que

aparece en la mente de quien escucha mencionar el nombre de dicho municipio del Estado de México es el de la corrupción. El desarrollo del PNI continúa pero el funcionario que lo encabeza, es decir, el ministro de Comunicaciones y Transportes, Gerardo Ruiz Esparza, ha quedado tocado por la desconfianza. El pasado 27 de agosto el presidente Peña Nieto realizó una renovación de su gabinete. No tocó a ningún alto funcionario del ministerio de Comunicaciones y Transportes, lo que reflejaría el título de una editorial de *The Economist*: «No entiende que no entiende».

