



"El proyecto Téllez"

Casi 100 hectáreas de manglares y humedales están en riesgo de ser destruidas para darle paso a las obras de ampliación del puerto de Manzanillo, Colima, las cuales son impulsadas por el secretario de Comunicaciones y Transportes, Luis Téllez. Pese a la oposición de ambientalistas, el gobierno de la entidad y senadores de la República, y no obstante las recomendaciones de la Presidencia de la República de que se analice mejor el caso, el funcionario no cede. La razón de este empecinamiento, de acuerdo con personas inconformes consultadas por Proceso, es que intereses personales del titular de la SCT se entrecruzan en el proyecto... "el proyecto Téllez".

Jenaro Villamil

MANZANILLO, COL.- Una compleja red de intereses se entrelaza en el proyecto de ampliación del puerto de Manzanillo, una de las grandes obras del secretario de Comunicaciones y Transportes, Luis Téllez, para beneficiar a la empresa Stevedoring Services of America (SSA) y a la compañía Mexicana de Dragados (Dragamex), a costa de la destrucción de 100 hectáreas de manglares y humedales en la laguna de San Pedro y de afectar a cientos de habitantes de las seis colonias colindantes con la zona.

Ni las protestas de los vecinos y organizaciones ambientalistas, ni las reticencias del gobernador priista Jesús Silverio Cavazos, ni las críticas de los senadores Rogelio Humberto Rueda (PRI) y Carlos Sotelo (PRD), ni numerosos estudios de



Continúa en siguiente hoja

CORRUPCIÓN

impacto ecológico y sustentabilidad, han logrado frenar el proyecto de la SCT para avanzar en los trabajos de dragado y en una licitación cuyo borrador ya circula entre los principales interesados.

En entrevista con **Proceso**, la mayoría de los actores involucrados en este conflicto reconoce que el empecinamiento de Téllez se debe a una razón fundamental: el actual secretario de Comunicaciones y Transportes fue durante tres años integrante del Consejo de Administración de SSA Mexico Holdings, filial de la estadounidense Carrix, una de las grandes compañías de manejo de carga y operadora de terminales de contenedores en el mundo.

El vínculo entre Téllez y SSA Mexico Holdings también ha sido mencionado inconsistentemente por medios especializados, como *Transporte Siglo XXI*, y por columnistas financieros. El megaproyecto de un puerto en Punta Colonet, Baja California, frenado ante la crisis financiera, era uno de los grandes objetivos para SSA. A cambio, Manzanillo y Tuxpan se han convertido en licitaciones favorables a esta empresa consentida de Téllez.

SSA opera desde 1995 en Manzanillo, el puerto nacional que mueve el mayor volumen de carga en contenedores. SSA también posee concesiones en el puerto de Veracruz y tiene terminales de cruceros en Cozumel, Quintana Roo, y en Puerto Progreso, Yucatán.

Para las organizaciones vecinales, ambientalistas y otros actores económicos del puerto, "los datos están cargados" a favor de SSA en el proyecto de licitación de la zona norte del puerto de Manzanillo, que ha sido anunciado como inminente para enero de 2009 por la SCT.

Las obras de ampliación y relleno en esa área representarían la destrucción de 97.8 hectáreas de manglar y humedales costeros que colindan con las casas de las colonias Las Brisas, Morelos, Pacífico, Esperanza Pacífico, Nueva Esperanza y Fraccionamiento Playa Azul, agrupados en la asociación civil Pro Manzanillo. Los integrantes de esta organización aseguran que ya se destruyeron 14 hectáreas de manglar en los trabajos previos.

Téllez tuvo un agrio desencuentro el 9 de diciembre pasado con representantes de las organizaciones vecinales, los senadores Martha Sosa y Rogelio Rueda y el secretario de Fomento Económico, Ignacio Peralta, en sus oficinas de la SCT en la avenida Xola de la Ciudad de México.

"Los voy a escuchar, pero desde ahora les digo que esto nadie lo va a parar", les advirtió Luis Téllez, según narra Joel Figueroa, de Gran Visión, presente en esa reunión. Téllez no aceptó ningún cuestionamiento e insistió en que quienes se oponían a la ampliación del puerto en la zona

norte eran enemigos del desarrollo portuario y urbano de Manzanillo.

Sin embargo, la licitación prevista para el 11 de diciembre se suspendió. Sólo existe un borrador elaborado por el despacho del abogado David Guillén Yarenes, de acuerdo con informes de quienes conocen el documento.

La suspensión momentánea en Manzanillo coincidió con la cancelación de la licitación para la construcción y operación de la terminal de contenedores de carga general en Tuxpan, Veracruz, el pasado 26 de noviembre.

Un escueto aviso en el *Diario Oficial de la Federación* indicaba que, "derivado de diversas inconformidades y quejas presentadas por varias empresas, y con objeto de analizar aspectos de la convocatoria citada... se deja insubstancial la convocatoria pública nacional API/TUX/01/08, así como todos los actos que se hayan derivado de la misma".

De acuerdo con el portal especializado *Transporte Siglo XXI*, "las principales inconformidades en el caso de Tuxpan se dieron por el hecho de que prácticamente se estaba licitando sólo el frente de agua, pues los terrenos aledaños y donde se asentarían los patios de almacenaje y maniobras de la terminal eran ya propiedad de la empresa Riberas de Pantepac, una sociedad entre el operador portuario SSA y Branif".

La suspensión de la licitación en Tuxpan y la polémica por Manzanillo fue seguida por la renuncia, el 19 de diciembre pasado, de Pablo Medina Zamora, director de Puertos de la SCT. Se especula que, en su lugar, se designará al actual diputado federal panista Alejandro Delgado, impulsor de una reforma a la Ley de Puertos que beneficiaría a grandes empresas privadas, como SSA.

El negocio del dragado

La SCT ya pagó desde el 15 de diciembre de 2008, por adelantado, 500 millones de pesos a Mexicana de Dragados, filial de la empresa belga Jan de Nul, que ganó la licitación para dragar los 800 mil metros cuadrados de las casi 77 hectáreas que deben rellenarse para la ampliación de Manzanillo.

En total, a Mexicana de Dragados, una de las grandes beneficiarias de las licitaciones de SCT, se le entregaron 787 millones de pesos por los trabajos en Ensenada,

Mazatlán y Manzanillo, de los cuales 500 millones corresponden a Manzanillo.

Así se consigna en el documento "Fe de Erratas de las Bases de Licitación Pública Internacional Consolidada No. 09179002-005-08", con fecha 3 de octubre de 2008, cuya copia obtuvo **Proceso**.

En un recorrido realizado por este reportero en la zona de la laguna de San Pedrito se observó que los trabajos de dragado están suspendidos, por el momento, pero ya comenzaron las labores para desmontar los manglares. Los vecinos se quejaron constantemente por el ruido de las obras y por la alteración del ecosistema que ha provocado la huida de mamíferos, aves acuáticas y reptiles.

Mexicana de Dragados, S.A., pertenece a la empresa belga Jan De Nul, considerada uno de los líderes mundiales en dragado, relleno y servicios especializados. El gobierno de Vicente Fox benefició ampliamente a Jan de Nul y a su filial mexicana. Tan sólo en el proyecto de restauración de playas de Cancún, entre el 16 de enero y el 30 de abril de 2006, obtuvo un contrato por 217 millones de pesos.

El ahora excoordinador nacional de puertos, César Patricio Reyes Roel, fue criticado inconsistentemente por beneficiar a Mexicana de Dragados con múltiples contratos. Tan sólo durante 2007, la API de Manzanillo le otorgó contratos por 140 millones 630 mil pesos, mediante adjudicación directa.

Mexicana de Dragados también mantiene una fuerte confrontación con los habitantes de Manzanillo que han protestado por las obras del puerto. En el acta de la junta de aclaraciones del Comité de Licitación del 3 de octubre de 2008, cuya copia obtuvo este semanario, la mencionada empresa expresó así sus reticencias:

"Sabemos que existe un riesgo real de que las obras se vean retrasadas debido a los activistas ambientalistas (*sic*) y a la sociedad en general por el desmonte del mangle. ¿Cómo considerará la API Man-

Promanzanillo



Téllez. Cuestionamientos vecinales

Continúa en siguiente hoja

Fecha 12.01.2009	Sección Revista	Página 14-16
----------------------------	---------------------------	------------------------

CORRUPCIÓN

zanillo estas demoras (en caso de que ocurran)? y ¿API Manzanillo considerará los costos por tiempo de demora y parada?"

La respuesta de la API, a cargo de Julián Dip, fue la siguiente:

"Se procederá de acuerdo a lo indicado en la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas y su reglamento en lo relativo a la suspensión temporal de los trabajos por caso fortuito o causales de fuerza mayor, establecidas en el artículo 119 del reglamento."

"**Esto nadie lo va a parar**"

La tensión entre el titular de la SCT, Luis Téllez, y los habitantes de las colonias afectadas llegó a un punto límite en una reunión sostenida el 9 de diciembre en la Ciudad de México. El funcionario desestimó todas las críticas de los organismos vecinales, insistió en que la licitación de la zona norte de Manzanillo se realizaría tal como se había proyectado, e hizo caso omiso a la afectación ambiental.

Antes de este desencuentro, los organismos vecinales publicaron desplegados y enviaron cartas a la Presidencia de la República. El 2 de octubre de 2008, el grupo Pro Manzanillo le demandó a Calderón "su intervención inmediata para detener la licitación" de Manzanillo para construir una terminal de contenedores "junto a la zona habitacional de Las Brisas y devastar más de 100 hectáreas de vegetación de manglar".

Pro Manzanillo acusó a la API y a la SCT de haber "engaño" ofreciendo "todo tipo de estudios para justificar las obras, sin que a la fecha se haya cumplido con estos acuerdos".

Incluso, César Nava, secretario particular de Calderón, envió una misiva a José Antonio Torre Sánchez, dirigente de Pro Manzanillo, A.C., el 7 de octubre, haciendo acuse de recibo de sus demandas. "Le informo que el presidente de la República tomó conocimiento de su solicitud y ha instruido a los secretarios de Comunicaciones y Transportes y de Medio Ambiente y Recursos Naturales que analicen el caso expuesto", afirmó Nava en su oficio.

Sin embargo, Téllez se negó a recibir a los vecinos. Tuvieron que intervenir los senadores Rogelio Humberto Rueda Sánchez, Martha Leticia Sosa Govea, el coordinador de la fracción del PRI en el Senado (Manlio Fabio Beltrones) y el gobierno estatal de Jesús Silverio Cavazos para que Téllez los recibiera "sólo una hora" el martes 9 de diciembre.

Téllez estuvo acompañado por el actual coordinador general de Puertos y Marina Mercante, Alejandro Chacón, quien fue hasta abril de este año el coordinador de asesores de Téllez, y por el director de la API de Manzanillo, José Julián Dip Leos,

quien asumió el 16 de junio de 2008 este cargo sin tener ninguna experiencia previa en materia portuaria. A favor del proyecto habló Cecilio Lepe Bautista, expresidente municipal de Manzanillo, líder de los estibadores y cuyo hijo trabaja en la API.

Los representantes de los colonos afectados grabaron la reunión que sostuvieron con Téllez. En la grabación se escuchan las exclamaciones del titular de la SCT, quien una y otra vez se negó a considerar las propuestas de construir un puerto más grande en la laguna de Cuyutlán y a respetar la zona de los manglares y humedales de la San Pedrito.

"Es un megasueño lo de Cuyutlán", descalificó Téllez, y les advirtió: "desde ahora les digo: mañana miércoles sale la licitación, y esto nadie lo va a parar".

Presente en la reunión, el secretario de Fomento y Desarrollo Económico de Colima, Ignacio Peralta, lo rebatió. Le dijo que sí era costeable la obra de Cuyutlán y que, incluso, en esa zona sólo se afectarían 6.8 hectáreas de manglar y no 100, como en la zona norte de la laguna de San Pedrito. El titular de la API, Julián Dip, no pudo responder al funcionario local.

Una y otra vez, los asistentes le reclamaron a Téllez que nunca se exhibieron los proyectos ejecutivos que demostrarían la sustentabilidad de la obra. En respuesta, el titular de la SCT exclamó: "¡Por qué se extrañan! El 90% de las carreteras del país se hacen sin proyectos ejecutivos".

"Ya les dije a Dip y a Chacón que les informara", se excusó.

Téllez quiso confrontar a los colonos con el apoyo de otros sectores, como algunos empresarios locales o la Unión de Estibadores, dirigida por Cecilio Lepe Bautista.

—¿A cuántos representan ustedes? —los desafió Téllez—. Porque aquí el señor Lepe representa a miles de trabajadores.

—¡Por favor, secretario! —le reviró de inmediato el senador priista Rogelio Rueda.

Guerra de posiciones

En la prensa local de Colima y en algunos medios nacionales, el conflicto por la ampliación del puerto se ha reflejado en una intensa guerra de despliegados y de posiciones políticas. En los cines y en la televisión local, la API promueve los supuestos beneficios de destruir el medio ambiente.

A los colonos y grupos ambientalistas se les acusa de ser "enemigos del desarrollo económico", y el gobierno estatal ha precisado que el crecimiento del puerto de Manzanillo "debe ser sustentable" y "debe satisfacer las exigencias y demandas ciudadanas".

"No se pueden atropellar los derechos de los ciudadanos", insistió Ignacio Peral-

ta, titular de Fomento y Desarrollo Económico, al ser consultado por **Proceso**.

En nombre de la Asociación de Agentes Navieros, Fernando Careaga Díaz leyó en una reunión privada con Beatriz Paredes, presidenta nacional del PRI, un documento en el que expone cinco puntos sobre la pérdida de competitividad de Manzanillo. Careaga expuso que ante el atraso de las obras de desarrollo en la zona norte del puerto, algunas líneas navieras han migrado al puerto de Lázaro Cárdenas, Michoacán.

En esa región, el viernes 19 de diciembre, en el hotel Marbella, Beatriz Paredes también mencionó la tensión provocada por el plan de la API. Sin adoptar una posición contundente, Paredes advirtió:

"No hay que inventar un conflicto. Son compatibles y complementarias las dos propuestas de desarrollo de Cuyutlán y la ampliación del puerto en la zona norte.

"Hay que cuidar que no se afecte a los pobladores, que las condiciones ecológicas sean idóneas, y concebir el flujo de inversiones públicas y privadas."

Un actor muy poderoso en esta disputa es el Grupo Mar, propiedad del empresario español Antonio Suárez, poseedor de 25% del mercado del atún en México, a través de su empresa Atún Tuny.

Grupo Mar cuenta con una de las dársenas más importantes del puerto de Manzanillo, donde mensualmente descarga 30 mil toneladas de atún.

En un principio, la API y SCT ofrecieron a Grupo Mar integrarlo en el proceso de ampliación del puerto. Suárez se asoció con la empresa barcelonesa TCB, rival de SSA en el manejo de terminales de contenedores. Sin embargo, un desplegado publicado el 12 de diciembre de este año refleja el descontento de esta empresa al ser desplazada del proyecto de ampliación.

"Tanto nuestros socios de TCB, como nosotros, nos sentimos defraudados por el incumplimiento de lo acordado. Seguimos interesados en invertir, vía licitación, en las terminales 16 y 17. Estamos abiertos a negociar con la API la posibilidad de ceder terrenos de forma que el ferrocarril pueda acceder a la zona norte por la parte posterior del puerto", sin afectar a la población, afirmaba el desplegado firmado por Antonio Guerra Autrey.

Ante las acusaciones e insinuaciones en los medios locales, el Grupo Mar advirtió que no tiene filiación política "ni está detrás de ningún grupo social con fines políticos o de presión".

A pesar de estas afirmaciones, la empresa de Antonio Suárez, que emplea directamente a mil 200 personas en Manzanillo, se ha convertido en otro de los polos críticos que amenaza los negocios de las empresas favorecidas por la SCT.