

■ DINERO

■ Enrique Galván Ochoa ■

■ El tren Tecate-Tijuana

Noticias que llegan del norte señalan que la familia Alvarez-Murphy no ha entregado el primer pago por la compra del tren que corre de Tijuana a Tecate. Es una de las líneas de menor extensión del sistema. Son alrededor de 60 kilómetros y los Alvarez Murphy la adquirieron por una suma que oscila alrededor de diez millones de dólares. Debieron hacer el primer pago por 30 por ciento del total hace quince días, el 14 de noviembre, pero están negociando con el gobierno mexicano un ajuste en los términos de la compra. Presumiblemente los nuevos propietarios encontraron la línea en muy mal estado y quieren que el gobierno se haga cargo de las composturas. Están tratando de que el gobierno haga muchas renovaciones y trabajo de mantenimiento en los puentes, los túneles y la vía. Esperan terminar estas negociaciones en los siguientes diez días.

Usted recordará también que en la venta de la línea más importante del sistema, la que va del Distrito Federal a Nuevo Laredo cruzando por Monterrey, también hubo problemas con los compradores, TMM y Kansas City Southern Railroad. Las firmas constituyeron una nueva entidad, Transportación Ferroviaria Mexicana, para manejar la operación. Hubo arreglo porque los funcionarios del gobierno han estado en plan de ser flexibles. Sin embargo, con todas las excepciones que están haciendo a los términos de las licitaciones, quizá el negocio no resulte tan bueno como nos lo platicaron.

Rodeo

Los Alvarez-Murphy están cuidando mucho su presupuesto. Las autoridades del

puerto de San Diego tenían la esperanza de que se estableciera una conexión entre sus vías y las del tren Tijuana-Tecate, cerca de Plaster City, un importante cruceo o interconexión del Valle Imperial. Sin embargo, los mexicanos acaban de aclararles que su presupuesto no prevé ninguna inversión de ese tipo. Si las autoridades estadounidenses quieren disponer del servicio deberán hacerse cargo del costo de la vía en su territorio. Plaster City es un punto muy importante para el puerto de San Diego porque ahorra tiempo y dinero en el movimiento de carga. Actualmente hace un rodeo hasta Los Angeles para luego dirigirse hacia las ciudades de la costa Este, como Chicago, Nueva York, Houston y San Antonio. La interconexión sería importante también para el puerto de Ensenada, porque eventualmente podría servir como alternativa tanto a San Diego como a Long Beach.

Camino Real

Una de las ventas más controversiales que ha hecho el Fobaproa fue una que concertó con Goldman Sachs y la empresa texana Amresco. Adquirieron un portafolio compuesto por propiedades. Estas habían sido embargadas a sus originales propietarios porque no pudieron pagar los créditos que contrajeron con diversos bancos. Tenían un valor en libros de más de 17 millones de dólares, pero los estadounidenses las adquirieron por sólo 8.5 millones, es decir, al 49.5 de su valor. Aunque fue un precio muy castigado, el Fobaproa se congratuló de su éxito. Ya se acerca otra ganga y comienzan a aparecer los interesados. Esta vez se trata de la cadena hotelera Camino Real, que también por insolvencia fue a dar al Fobaproa. Starwood Lodging Trust, la mayor firma estadounidense de bienes raíces, muestra interés en quedarse con la cadena. Recientemente Starwood se hizo cargo de tres hoteles Westin que manejaba Grupo Bancomer en Los Cabos, Cancún y Puerto Vallarta. Starwood es dueña de los Sheraton, entre muchas otras propiedades.