

Tan propio como suele ser, el presidente del Tribunal Superior de Justicia del Distrito Federal, Juan Luis González Alcántara no evidenciaba el jueves por la mañana ninguna de las tribulaciones que lo asediaban. Participante en una de las mesas redondas con que el Consejo de la Judicatura Federal festejó su octavo aniversario, habló con formalidad de las funciones de ese órgano y cotejó su integración y funcionamiento con los del que él mismo preside, el Consejo local, y los de otras entidades.

Pero, por un lado, vivía el duelo por la pérdida de su padre, Juan José González A. Alpuche, un abogado muy próximo al ex presidente Miguel Alemán, con quien colaboró en el Consejo Nacional de Turismo, y que fuera presidente de la Asociación Nacional de Abogados y secretario del Instituto Mexicano de Cultura, dos entidades que denotaron por años la influencia alemanista. El deceso había ocurrido el 26 de mayo.

Al día siguiente estalló en Estados Unidos el escándalo, el nuevo escándalo de Transportación Marítima Mexicana, TMM, que involucra a un juez civil mexicano, integrante de la judicatura a cuyo frente se encuentra González Alcántara. El propio jueves, después de su conferencia en el Instituto de Investigaciones Jurídicas, el magistrado anunció las medidas destinadas a investigar, y a suspender en sus funciones, al juzgador inmiscuido en la maniobra de un consorcio antaño poderoso, para burlar a sus acreedores.

Hace no mucho, TMM incurrió en una acción de contabilidad creativa, el eufemismo con que empresas como Enron denominan a maquinaciones para engatusar a los accionistas o los acreedores. La administración de la empresa de transporte marítimo, que llegó a ser orgullo del sector privado mexicano, incorporó a sus activos una cifra millonaria, resultante de la devolución de IVA que habría ganado en litigio a las autoridades fiscales. Pero lo hizo cuando el caso apenas cubría la primera instancia y en consecuencia podía ser engañoso el efecto que se buscaba crear en el mercado de valores para mejorar su cotización.

Ahora TMM enfrenta un problema de mayor magnitud. Al mediar mayo estaban por vencerse términos de su deuda, y la empresa carecía de liquidez para encarar esos pagos. Requería un aplazamiento y el 12 de mayo lo consiguió por vía judicial. Pero sus acreedores pronto descubrieron que se fundaba en actos ilegales. TMM contaba con la orden de un juez que prorrogó el plazo para cubrir sus adeudos, pero quien la

puede no ser verdad que aquella multimillonada entre en las cajas de la empresa, de alguno de los modos en que eso es posible.

Desde el principio fue claro que la noticia sobre el resultado judicial, difundida el 11 de octubre, era parte de una operación de propaganda. Se notó de inmediato en el lenguaje empleado, pues se decía que "un panel de tres jueces" había resuelto en favor de TFM. La terminología corresponde al habla del arbitraje internacional, y no al del derecho procesal mexicano. Aquí, ese "panel de tres jueces" se llama tribunal colegiado que, en efecto, otorgó amparo a TFM contra la negativa del fisco a devolver aquella monumental cantidad.

La historia del caso es vieja, y para entenderla debemos recordar el tránsito del transporte naviero dado por TMM, al ferroviario, de donde surgió la empresa presuntamente beneficiaria de aquella descomunal devolución de impuestos, TFM. Transportación Marítima Mexicana nació en 1955, fundada por los empresarios Agustín Rodríguez, Jorge Larrea, arquitecto Juan Cortina Portilla, Fernando González y Serrano Pie de Casas. No fue casual que el primer barco de la nueva naviera se llamara Anáhuac, pues así había denominado Serrano Pie de Casas la empresa cementera que fue su dedicación inicial. En 1962, en una ampliación de capital, el 30 por ciento de las acciones fueron suscritas por Nacional Financiera y el Banco Nacional de Comercio Exterior. Esa fue una de las muchas ocasiones en que el desarrollo de la naviera fue favorecido por el gobierno federal.

Fue natural así que cuando el Presidente Zedillo privatizó los ferrocarriles (no necesariamente, como dicen los mal pensados, para asegurarse la posición que hoy ocupa en una de las empresas beneficiarias), TMM pujara y obtuviera el Ferrocarril del Noroeste, el más productivo de todos, ya que gracias a sus conexiones de Nuevo Laredo y Matamoros con el sistema ferroviario norteamericano por esas fronteras se mueve el sesenta por ciento de las importaciones que realiza nuestro país. Todavía se asombran los expertos de la operación, realizada en 1997, en que ICA y Tribasa, entonces en auge, fueron batidas por TMM mediante la sencilla operación de ofrecer cuatro veces más que el postor cuya oferta quedó en segundo lugar.

Habría que averiguar si esa extraña pero eficaz postura se basó en información privilegiada. El hecho es que poco después de adquirida la mayor parte de las acciones de aquella empresa ferroviaria (el gobierno conservó alrededor del 25 por ciento de las acciones), TFM demandó al fisco la devolución de IVA, causada cuando era empresa pública. O sea que TFM adquirió no sólo los activos sino un probable crédito cuyo monto al cabo de los años se aproxima a los once mil millones de pesos pagados en la privatización. O sea que si el litigio concluyera del modo en que se ufana TFM, se explicaría la desmesura de su compra.