

AMLO, la ‘vecinización y el crecimiento’

(Fausto Alzati Araiza, *Impacto*, pág. 10)

¿Cuáles serían las acciones clave para lograr el anhelado crecimiento? Ruego al lector excuse mi aparente falta de modestia al citar un trabajo de mi autoría, pero creo que resulta relevante y no conozco otra obra que presente evidencia y resultados semejantes. Ahora bien, la tesis doctoral que defendí para alcanzar el grado de Doctor en Economía Política y Gobierno por la Universidad de Harvard se tituló “Economía Política del Crecimiento Económico de México”; está fundada en una base de datos, de 100 años, del desempeño económico de México que yo mismo compilé en un intenso esfuerzo de más de dos años.

El análisis que de ella resulta muestra que son dos las fuentes fundamentales del crecimiento económico de México: 1) La Inversión Extranjera Directa (IED), que incorpore innovación tecnológica.

2) La inversión en formación de capital humano de nivel medio, medio superior y superior, es decir, en educación secundaria, preparatoria y universitaria, sobre todo la de carácter técnico y tecnológico.

En este contexto resulta oportuno revisar las oportunidades que ofrece el modelo conocido como “nearshoring”. Wikipedia define “nearshore” (fronteriza) como “un tipo de subcontratación o externalización de una actividad con salarios más bajos que en el propio país que se encuentra relativamente cerca en la distancia o el huso horario (o ambos).

El cliente espera beneficiarse de una o varias de las siguientes construcciones de proximidad: Geográficas, temporales, culturales, lingüísticas, económicas, políticas o de vínculos históricos. El trabajo de servicio que se origina puede ser un proceso de negocio o de desarrollo de programas informáticos. Al igual que la deslocalización, el término ‘fronteriza’ (adaptación al castellano de la terminología anglosajona ‘nearshore’) fue originalmente utilizado en el contexto de la pesca y otras actividades marítimas, y más tarde adaptada por el mundo de los negocios”. Creo que “vecinización” puede servirnos, provisionalmente, como una traducción operativa del término.

Esta definición es relevante porque bien puede ser que esa sea una modalidad o enfoque de política industrial que permita al gobierno del presidente Andrés Manuel López Obrador (AMLO) atraer hacia México la Inversión Extranjera Directa con Innovación (IEDI), indispensable para detonar el crecimiento sostenido de la economía mexicana. Un crecimiento que se traduzca, sin demora, en desarrollo, es decir, en un incremento sustantivo del ingreso per cápita mediante la multiplicación de puestos de trabajo industrial y de servicios aptos para ser ocupados por trabajadores mexicanos, mujeres, jóvenes y hombres, con salarios atractivos respecto a sus actuales ingresos en la economía informal, pero

comparativamente bajos respecto a los que se pagan por actividades semejantes en Estados Unidos, Canadá y otros países desarrollados con los que México comercia.

A estas alturas del 2019, el gran reto de AMLO es admitir que la economía creció apenas 2% en 2018, la tasa más baja desde 2013, y, sin demora, convencer a los mercados y a los inversionistas de que, bajo su guía, esto puede mejorar.

El modelo de “vecinización” le ofrece un enfoque novedoso, pero muy práctico, para detonar, cuanto antes, el crecimiento del producto y del empleo, a tiempo para tener un efecto positivo en los procesos electorales del 2021, pero no puede dejar pasar mucho tiempo sin anunciar nuevas políticas y medidas. Ya estamos a mitad de octubre y el panorama sigue siendo incierto. Y sólo el presidente AMLO puede despejar la bruma. Es ahora o nunca, señor presidente.

---ooo0ooo---

Pánico y confusión en Culiacán; contradicciones en el gobierno

(Roberto Cruz, Impacto, pág. 12)

Hasta el mediodía del jueves pasado todo era ambiente de triunfo para el Presidente Andrés Manuel López Obrador. A media mañana había encabezado el inicio de obras en Santa Lucía para la construcción del aeropuerto “Felipe Ángeles”.

Fueron muy pocas las horas de entusiasmo. A media tarde, por redes sociales comenzaron a circular videos y fotografías de ciudadanos corriendo por las calles, parques, banquetas; adultos y niños presas, del pánico, acostados sobre el suelo, agachados; llorando, rezando, adentro de comercios y restaurantes.

Se escuchaba el “traqueteo” de armas, de metralla para arriba. En una imagen se aprecia a dos jóvenes sobre una camioneta, uno sosteniendo una Barret, calibre 50; otro una ametralladora.

No transcurrió mucho tiempo cuando se supo que el Cártel de Sinaloa había desatado una serie de ataques, cierres de vías y bloqueos de entradas y salidas de la capital sinaloense porque habían detenido a Ovidio Guzmán López, hijo de Joaquín “El Chapo” Guzmán.

Momentos previos, cuando ya iniciaba la confusión total, se hablaba del abatimiento o ejecución de dos hijos de “El Chapo”, además de Ovidio, Iván Archivaldo Guzmán Salazar, de un matrimonio diferente.

Hasta ese momento todo iba como un hecho en el que la destreza federal, por fin, detenía a un miembro de nivel de la delincuencia organizada, aunque no necesariamente un gran capo. Los apellidos cuentan.

Culiacán estaba copada, indefensa, temerosa, no sólo ante la presencia de cientos de sicarios disparando por todos lados, sino de las fuerzas federales. Las posibilidades de ser parte del daño colateral eran muchas.

Alrededor de las 22:00 horas, Alfonso Durazo, Secretario de Seguridad Ciudadana, improvisa una rueda de prensa acompañado de los mandos, principalmente, de la Defensa Nacional, Marina, Guardia Nacional y Centro Nacional de Inteligencia, General Luis Cresencio Sandoval, Almirante José Rafael Ojeda, el General Luis Rodríguez Bucio y Audomaro Martínez Zapata, respectivamente.

Describe el operativo en el que, dice, un grupo de federales fue atacado, desde una casa, en una zona residencial de Culiacán y que ahí fueron aprehendidas cuatro personas, una de ellas Ovidio Guzmán López.

Recalcó que debieron abandonar el operativo para resguardar a la ciudadanía ante el despliegue de miembros del cártel. Su informe duró dos minutos. Era demasiado escueto. La confusión informativa continuó. Pero media hora después daría un giro.

Primero en redes sociales, en datos que venían de todas partes, pero coincidiendo en que partía de una nota de la agencia de noticias Reuter, se decía que el Gobierno Federal, la Guardia Nacional, sí había capturado al hijo de “El Chapo”, pero que para evitar un derramamiento mayúsculo de sangre lo habían dejado en libertad.

Eso como que Durazo lo intentó explicar en su mini rueda de prensa, pero traía otra orden. Quizá la de no alborotar la gallera a media noche. No hizo falta; las redes sociales, las agencias de noticias, se encargaron de ello.

El viernes por la mañana se repitió el escenario; en la mesa improvisada estaban los mismos que la noche anterior. El centro de la conferencia fue defender la postura de que si se abortó el macro operativo, si retornaron a sus cuarteles y bases, pero, sobre todo, si dejaron ir a Ovidio Guzmán, por cierto, reclamado por Estados Unidos y con solicitud de extradición, fue para salvaguardar la integridad de la sociedad.

Lo mismo hizo el Presidente López Obrador durante su conferencia matutina. Hasta el viernes por la tarde, en Culiacán, todavía se paseaba por las desoladas calles el miedo, el Gobierno Federal no terminaba de cuadrar su información y el Cártel de Sinaloa continuaba celebrando haber impuesto su ley.

---ooo0ooo---

Sobremesa // ¡A volar se ha dicho!

(Juan Alberto Villalobos Oropeza, Impacto, pág. 16)

El 17 de octubre de 2019, es la fecha en la que el presidente Andrés Manuel López Obrador, dio el banderazo de salida para que se amplíe y adecue el aeropuerto General Felipe Ángeles, ubicado en la base aérea militar de Santa Lucía, obra muy importante para la 4T, uno de los proyectos pilar de la administración.

El proyecto estrella de la 4T, arranca una vez que el Tribunal Colegiado en Materia Administrativa de la CDMX falló a favor del gobierno y revocó la última suspensión definitiva que se había concedido contra la construcción del aeropuerto, proyecto que había enfrentado una batalla legal con más de 150 amparos para evitar su construcción.

De acuerdo con lo dicho por el gobierno de la 4T, el aeropuerto será inaugurado el 21 de marzo y comenzará funciones para 2022 y su máximo potencial podrá verse hasta 2069.

Se tiene previsto que contará con una plaza y una zona comercial, así como infraestructura para conectarla con la CDMX e Hidalgo. Se buscará realizar la construcción de una estación intermodal de pasajeros para permitir la llegada del Tren Ligero y autobuses. La vía de interconexión del Aeropuerto Internacional de Santa Lucía (AISL) y el actual AICM, costará 10 mil millones de pesos y se podrá recorrer en 35 minutos.

El Colectivo #NoMasDerroches agregó: “A pesar de que ya no hay órdenes judiciales que prohíban al Gobierno Federal iniciar las obras, los juicios de amparo continúan y se seguirán litigando hasta que concluyan de manera definitiva todos los expedientes”.

Las restricciones legales que impiden la construcción del AISL son no sólo importantes sino también fundamentales para lograr un aeropuerto funcional, de acuerdo, con un artículo de Forbes México, el artículo 10 de la Ley de Aeropuertos indica que solamente sociedades mercantiles con título de concesión respectivo pueden construir aeropuertos con operaciones civiles. La Sedena evidentemente no cumple con este requisito. No se ha hecho un análisis costo-beneficio en términos del artículo 34 de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria. No existe un Proyecto Ejecutivo del AISL debidamente dictaminado y certificado. No se han entregado los estudios de aeronavegabilidad y orografía para los que fue contratada por el Gobierno Federal. No se tiene información en torno al cumplimiento de las condiciones impuestas por la Semarnat en la Autorización de Impacto Ambiental. No se han dado a conocer los estudios de prospección arqueológica ni de impacto social. Tampoco se ha realizado la

consulta indígena a las comunidades y pueblos originarios de la zona, como éstos lo han venido reclamando una y otra vez.

Tendremos que esperar como con muchos otros de estos proyectos de la 4T si el discurso y la realidad son iguales. Por ahora, existen dos incógnitas con el AISL: ¿Realmente es viable en términos operacionales? y ¿no se volverá un aeropuerto secundario como le ha sucedido al aeropuerto en Toluca, Estado de México? Al tiempo...

---ooo0ooo---