

TENDENCIAS Y ESCENARIOS

LA INFRAESTRUCTURA EN EL PROYECTO DE NACIÓN

El *Proyecto de Nación 2018-2024* parte de la premisa de que, para dinamizar la economía y la creación de empleos, es indispensable reactivar la inversión en la infraestructura nacional, enfatizando que ésta es la palanca más efectiva para impulsar el desarrollo económico por su efecto multiplicador en diversas ramas productivas (*Proyecto de Nación*, pp.233-291).

Entre otras propuestas, se plantea la realización de siete proyectos de gran envergadura y de interés nacional, pero concebidos con una visión de desarrollo regional, especialmente en la Región Sur-Sureste del país.

TREN TURÍSTICO TRANSPENINSULAR. EL TREN MAYA

Se plantea que con este proyecto se busque “acercar el desarrollo a las comunidades nativas de la cultura maya”, incrementando la “competitividad del producto turístico Mundo Maya”. Propone la construcción de una vía ferroviaria, con un tren de mediana velocidad, con el propósito de comunicar rápida y efectivamente a ciudades importantes y sitios turísticos de la cultura maya en el sur de la Península de Yucatán. Originalmente el proyecto planteaba la construcción de 830 km de vía férrea y un número de trenes a definir, para cubrir el recorrido de Cancún hasta Palenque, con escalas en Tulum, Bacalar, Calakmul (*Proyecto de Nación*, pp. 213-215 y 237-238).

El documento refiere que el proyecto Mundo Maya nació a fines de los años noventa comprendiendo a los estados de Chiapas, Tabasco, Campeche, Yucatán y Quintana Roo. Se argumenta que los resultados que hasta ahora presenta son magros y frutos de esfuerzos individuales; que el producto turístico Mundo Maya se presenta fragmentado en el escenario turístico mundial, y que requiere de un medio de transporte eficaz y rápido que conecte los principales sitios del Mundo Maya para crear una oferta poderosa y diferenciada por su cultura, la naturaleza y la conservación ecológica.

En su idea original, el *Proyecto de Nación 2018-2024* (PN) planteaba generar una puerta de entrada a toda la región Maya aprovechando el flujo de visitantes que tiene la zona de Cancún, a través de un sistema ferroviario que parte de esta ciudad hacia el sur, hasta Palenque, Chiapas. La ruta contempla importantes zonas arqueológicas y las grandes reservas de la Biosfera del sur de Campeche. Este medio de comunicación se realizaría bajo una versión moderna y confortable, digno de ser en sí mismo un atractivo turístico, con la idea de abrir la posibilidad de crear nuevos productos y destinos turísticos. Tulum, Bacalar, Calakmul y Palenque serían los puntos a desarrollar con una nueva visión consecuente con su gran legado cultural, contexto natural y social, garantizando su sustentabilidad.

A partir de la definición de los derechos de vía que tendrá el sistema ferroviario y sus estaciones, se deberá plantear una estrategia de adquisición o integración de reservas territoriales, para que en ellas se puedan absorber las necesidades de terrenos para equipamiento y desarrollo de servicios y productos que, de acuerdo con las distintas vocaciones del suelo, se lleven a cabo proyectos y obras de servicios, inversión privada u oferta para vivienda de todo tipo.

LOS 7 GRANDES PROYECTOS

1. Reconstrucción tras los sismos
2. Sistema Aeroportuario del Valle de México
3. Autosuficiencia hídrica
4. Corredor Transistmico para el desarrollo integral del Istmo de Tehuantepec
5. Construcción, modernización y conservación de la infraestructura carretera
6. Tren Turístico Transpeninsular
7. Ampliación de la cobertura de banda ancha para las zonas marginadas de México

Es por eso que se pretende aprovechar la inercia positiva de la inversión en esta infraestructura, para ordenar el desarrollo y evitar impactos negativos que pudiesen resultar por falta de planeación y previsión de los fenómenos negativos en el ámbito del desarrollo urbano. Será preciso determinar las diferentes políticas de adquisición o asociación con particulares, ejidatarios o comuneros.





<https://bit.ly/2D3x19M>

LA AMPLIACIÓN POSTERIOR DEL PROYECTO

El proyecto del Tren Maya se amplió posteriormente para incluir la parte del Golfo. El recorrido total será dividido en tres tramos: Tramo Selva (426 km), Tramo Caribe (446 km) y Tramo Golfo (653 km), este último con un recorrido de Cancún, Mérida, Campeche y Escárcega. La inversión estimada de la infraestructura de la vía del tren será de 120 a 150 mil mdp que se obtendrán a través de un esquema de inversión mixta. Las estaciones se adecuarán a las necesidades y características de cada zona. Por ello, su diseño, tamaño y capacidad variarán. Siempre se mantendrá la identidad de la región.

El proyecto promueve un esquema turístico en el que los visitantes recorren las comunidades de la región evitando la concentración turística en un solo punto. Así, se genera una derrama económica local, se crean oportunidades laborales y se distribuye la riqueza a lo largo de la península.

Se basa en un modelo de desarrollo sostenible que impulsa el crecimiento económico sin depredar el ambiente; al contrario, procura medidas de mitigación, compensación y protección del entorno como la creación de corredores ecológicos en el margen de la Reserva de la Biósfera de Calakmul para contener la presión del crecimiento poblacional y la actividad humana.

La importancia del proyecto es doble porque plantea: primero, detonar la economía y mejorar la calidad de vida de los habitantes. Y, segundo, proteger el medio ambiente de los estragos que produce la invasión humana y las actividades derivadas de la precariedad económica, como la tala ilegal o el tráfico de especies.

El tren aprovechará este potencial turístico para generar derrama económica en los estados involucrados. El recorrido pretende alargar la estancia de visita en la región, lo cual se traduce en un mayor gasto turístico y captación de ingresos en las comunidades. También conlleva un crecimiento importante en la infraestructura de servicios para los habitantes.

El Tren Maya supone un nuevo paradigma de turismo incluyente, en el que la riqueza se distribuye en la comunidad. Esto implica:

- ✪ Fomentar la inclusión social a partir del respeto a las etnias y el género para incorporar talento regional y local.
- ✪ Promover el respeto a los pueblos originarios.
- ✪ Detonar el crecimiento económico a partir del impulso a proyectos productivos agroecológicos y logísticos para crear nuevas cadenas de valor.
- ✪ Proteger los ecosistemas y los servicios ambientales que proveen.
- ✪ Evitar la sobreexplotación y crear mecanismos sociales para incentivar la conservación comunitaria.
- ✪ Definir los niveles máximos de carga –o límite de sostenibilidad– de los territorios, considerando factores económicos, ambientales, sociales y culturales de las regiones y los centros urbanos a desarrollar.
- ✪ Establecer el número máximo de visitas por destino, conociendo la capacidad de carga ambiental, de infraestructura o de servicios de cada sitio; tanto del entorno natural como de los sitios arqueológicos.

La zona que atravesará el tren presenta distintos desafíos que deben considerarse de antemano para garantizar que el proyecto cumpla las expectativas de bienestar que se propone.



<https://i.pinimg.com/originals/7b/f5/f2/7bf5f2f6033fe7ea70b47186b45e6039.jpg>

NUEVO CENTRO URBANO TURÍSTICO EN CALAKMUL

Con este proyecto se propone la creación de un nuevo polo de desarrollo turístico en Calakmul, previendo la construcción de la infraestructura y el equipamiento necesarios para tal fin. La semilla del proyecto es el turismo cultural y ecológico de gran envergadura, como base para el mejoramiento socioeconómico y cultural del sur de la península de Yucatán. Se trata de posicionar a la zona como un destino dentro de la oferta turística y cultural de México en la región del Mundo Maya (*Proyecto de Nación*, pp. 267-268).

Las líneas de acción propuestas son cuatro:

- ✱ Contar con los estudios territoriales, socioeconómicos y de mercado que den referencias y parámetros para identificar los elementos que permitan la determinación de las posibles reservas territoriales, así como las características generales a las que se deberá ajustar el proyecto.
- ✱ Establecer comunicación y contacto con las comunidades vecinas para involucrarlas en el diseño de las propuestas.
- ✱ Establecer comunicación tanto con la comunidad de arqueólogos de la región, como con los científicos de la reserva de la biosfera, con el propósito de establecer los parámetros del desarrollo del nuevo polo en armonía con el contexto.
- ✱ Llevar a cabo el diseño de los asentamientos, oferta turística, equipamiento e infraestructura para la primera etapa. Asimismo, desarrollar la estrategia de imagen e identidad del conjunto.



<http://yucatanoday.com/eco-turismo-sostenible-en-calakmul/>



<https://www.mexicoescultura.com/actividad/189357/el-secreto-de-calakmul.html>

NUEVO POLO DE DESARROLLO TURÍSTICO EN PALENQUE, CHIAPAS.

La zona arqueológica de Palenque, Chiapas es de las más conocidas y la quinta más visitada del país con más de medio millón de turistas al año. Sin embargo, se estima que ese flujo turístico está por debajo de su potencial.

Con este proyecto se busca la creación de una oferta turística de alto nivel, acorde con el potencial de la región, que sirva, además, como plataforma de conexión a los diversos atractivos del norte de Chiapas y de la región de los ríos de Tabasco.

El objetivo es consolidar a Palenque, Chiapas como un gran polo de desarrollo turístico, aprovechando los flujos de visitantes que se generen con la conexión por tren a Cancún, lo que permitirá distribuir importantes corrientes de turistas a gran parte del Mundo Maya, consolidando así una oferta más competitiva a nivel internacional.

El desarrollo de nuevas áreas en torno a Palenque, con instalaciones de gran turismo harán, en el esquema de visita, el efecto de “Atractivo Ancla” al sur de la península de Yucatán (*Proyecto de Nación*, pp. 269-271).

Para este proyecto se proponen cinco líneas de acción:

- ✱ Realizar los estudios de mercado, socioeconómicos y territoriales necesarios.
- ✱ Establecer líneas de comunicación con las comunidades para contar con su opinión en el desarrollo de la propuesta.
- ✱ Contar con la opinión de los expertos arqueólogos y científicos, tanto de la zona arqueológica como de los grupos ambientalistas, para establecer los parámetros de desarrollo de este polo, y así lograr su positivo aprovechamiento en armonía con el contexto.
- ✱ Desarrollar el plan maestro en sus distintas etapas.
- ✱ Diseñar la estrategia de identidad, plan de negocios, comercialización y comunicación del proyecto.



<https://mundo.sputniknews.com/cultura/201809041081720441-nuevos-hallazgos-arqueologicos-en-palenque-mexico/>

DISEÑO E INSTRUMENTACIÓN DE UNA ESTRATEGIA DE DESARROLLO INTEGRAL DEL ISTMO DE TEHUANTEPEC

Por su ubicación en el territorio nacional como punto de acceso a la Región Sur-Sureste del país, el Istmo de Tehuantepec tiene un valor estratégico como detonador del proceso de desarrollo de una región con gran potencial económico, la cual, por diversas razones, se ha mantenido al margen del progreso logrado en otras regiones de México.

La estrategia tomará como elemento detonador uno de los megaproyectos planteados en el *Proyecto de Nación*: la modernización del Corredor Transistmico, el cual buscará captar la demanda insatisfecha de transportación de mercancías entre los dos océanos; además de constituirse en una vía de salida para los bienes y servicios que se producen y promuevan en la propia región del Istmo.

La estrategia se orientará a impulsar el desarrollo de la infraestructura y de proyectos productivos en los diversos sectores de actividad.

En el documento se establece que el desarrollo de este proyecto debe ser: a) Participativo, incluyente y con vocación localista, pero sin perder el enfoque regional; b) Integral, abarcando a todos los sectores productivos que hoy sostienen la región; c) Sustentable, considerando los impactos sobre la economía, la sociedad y el capital natural de la región; d) Sustentado de manera endógena, es decir, a partir de las iniciativas y recursos locales. Asimismo, debe lograr que la población local recupere la confianza y la certidumbre en las acciones públicas, y debe convencer, involucrar y hacer participar corresponsablemente a la población local como base para el éxito (*Proyecto de Nación*, pp. 254-258).

Las líneas estratégicas generales propuestas para la acción son las siguientes:

- ✧ Modernizar el Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec (FIT) para transformarlo en un medio de transporte de mercancías eficiente, rápido y competitivo.
- ✧ Rediseñar y fortalecer la infraestructura de vías terrestres y de telecomunicaciones, para impulsar una vinculación eficiente al interior y al exterior de la región.
- ✧ Modernizar la infraestructura portuaria y aeroportuaria, así como acondicionarla para atender las demandas del desarrollo integral del Istmo.
- ✧ Modernizar la conectividad digital de la región, para hacer el flujo de información eficiente y competitiva, lograr que cubra las zonas marginadas, y contribuir a detonar el desarrollo regional.
- ✧ Diagnosticar la vocación productiva local y las orientaciones de los mercados nacional y global, para impulsar y desarrollar proyectos productivos con diversas escalas.
- ✧ Fortalecer la infraestructura física, energética y urbana, para impulsar proyectos agropecuarios, agroindustriales, manufactureros y de servicios.
- ✧ Vincular las acciones de formación y fortalecimiento de capital humano con la demanda esperada de profesionistas, técnicos y operarios.
- ✧ Vigorizar la infraestructura de formación, capacitación y actualización del capital humano, así como de atracción de capacidades de IDT e innovación.
- ✧ Empezar acciones de información y promoción de la estrategia, para atraer a la región recursos financieros públicos y privados, nacionales y extranjeros.

- ✧ Empezar acciones emergentes, para atender a la población más necesitada de la región con recursos de programas federales, estatales y municipales.
- ✧ Diseñar y empezar acciones para informar, sensibilizar e involucrar a la población local acerca de los objetivos y metas del programa con la finalidad de hacerlos partícipes de las acciones y de los beneficios generados.

La activación de esta estrategia implica algunas condicionantes cuyo cumplimiento se estima importante, tales como definir la estructura de organización para el desarrollo del proyecto y diseñar las herramientas de control para su adecuado seguimiento. También es prioritario precisar los recursos necesarios para la planeación y programación de acciones y proyectos implícitos en la iniciativa; así como los recursos financieros y calendarios de ejecución de los proyectos que integran la estrategia. Asimismo, se requiere establecer contacto con grupos de especialistas en cada una de las líneas de acción que forman parte de la estrategia.



<https://bit.ly/2REH09C>



CORREDOR TRANSÍSTMICO SALINA CRUZ, OAXACA A COATZACOALCOS, VERACRUZ.

En términos del desarrollo urbano la situación actual de las ciudades de Coatzacoalcos, Veracruz y Salina Cruz, Oaxaca, es la misma que en la gran mayoría de las ciudades del país: falta de planeación, grandes déficits en infraestructura y, en general, de servicios; incongruencias en el uso de suelo, especulación e invasión de predios, graves problemas de contaminación y afectación al medio ambiente.

En los últimos veinte años las actividades de la industria petrolera, que es el principal sector económico de la región, han tenido una sensible baja en su actividad, resintiéndose una marcada recesión lo que ha afectado a la mayoría de los sectores productivos debido a su alta dependencia del sector energético; lo anterior a causa de la adopción de un modelo de desarrollo con base a la “petrolización” de la economía de la región, especialmente en Coatzacoalcos, relegándose otras actividades productivas como las agropecuarias, forestales, industriales, mineras, pesqueras y el turismo. Lo anterior generó desequilibrios sociales y económicos que se expresan en el ámbito urbano donde existen marcados contrastes de opulencia y marginación, lo cual ocasiona ineficiencias en toda la gestión urbana de ambos puertos (*Proyecto de Nación*, pp. 259-260).

El objetivo perseguido con este macro proyecto es superar el déficit de planeación, actualizando los planes de desarrollo urbano, así como determinar las zonas de crecimiento y las necesidades de reservas territoriales para los próximos 10 años.

Lo antes dicho a partir de la realización de estudios geológicos, hidráulicos, topográficos, ecológicos, climáticos, de catastro y mercado inmobiliario, de tendencias demográficas y de movilizaciones sociales, entre otros.

Las líneas de acción propuestas son:

- ✦ Llevar a cabo tanto los estudios de gran visión, que abarquen aspectos del potencial desarrollo económico del Istmo, como los específicos del territorio, de la vocación productiva de las distintas zonas del Istmo y aledañas, la disposición y requerimientos de capital humano en la región, así como los relacionados con el potencial de desarrollo de toda la Región Sur-Sureste.
- ✦ Plantear los instrumentos y vehículos legales que sirvan para la instrumentación y puesta en marcha de los planes y acciones del desarrollo urbano.

- ✦ Definir las necesidades de reservas territoriales, así como los presupuestos y estrategias de adquisición o de asociación con particulares.
- ✦ Crear una institución encargada del desarrollo integral de todo del corredor del Istmo y control de reservas territoriales.

Permitirá definir el polígono donde se llevará a cabo el proyecto del Corredor del Istmo, así como precisar las políticas de desarrollo urbano que armonicen la promoción del corredor con el contexto social, cultural y ecológico de la región, garantizando las condiciones de vida en todo el territorio definido, tanto para los habitantes, como para los visitantes y usuarios de todos los sistemas establecidos en el Corredor.



<https://noticiasfm.com/2018/07/26/empresarios-del-istmo-impulsaran-corredor-transistmico/>



DOS PARQUES INDUSTRIALES Y DOS NUEVOS CENTROS URBANOS EN EL SURESTE

La Región Sur-sureste del país cuenta con importantes recursos naturales y culturales. No obstante, después de décadas de atraso y de planes fallidos, es la región más rezagada donde la pobreza se ha extendido, particularmente en las comunidades indígenas. Por lo tanto, requiere un gran elemento detonador que dé el impulso necesario para convertir esa riqueza potencial en una realidad para mejorar las condiciones de sus comunidades y coadyuvar en el desarrollo de toda la nación.

Es de esperarse que con el Corredor Transistmico se lleve a cabo todo un sistema que genere las infraestructuras que permitan incorporar todo el potencial productivo de la región, integrándose a nuevas cadenas productivas que, a diferencia de los que sucede con los canales del Suez y Panamá, pueda ir más allá del simple paso interoceánico de mercancías. Esto significa que debe tener como estrategia básica, dar valor agregado a esa mercancías, bienes y materiales; además de tener la capacidad de incorporar a esos flujos, la producción propia de bienes y servicios a través de Centros Logísticos y Parques Industriales. Se generarían así múltiples oportunidades de negocios e inversiones, a diversas escalas, que impulsarían progreso y mejoras sustanciales al

nivel de vida de las comunidades del sur sureste y de gran parte del país (*Proyecto de Nación*, pp. 261-262).

Las líneas de acción propuestas son:

- ✱ Estudiar el potencial de los actuales centros urbanos que poseen infraestructura ubicados a lo largo del Corredor Transistmico, y calificar con una visión integradora su capacidad para recibir nuevas obras de infraestructura, así como nuevos grupos de migrantes que puedan instalarse armónicamente en la zona.
- ✱ Revisar el desarrollo histórico en la región y calificar toda la conectividad regional, así como las potenciales demandas de agua, energía y equipamiento a generar.
- ✱ Establecer los primeros volúmenes de demanda y las posibles normas de los requerimientos que generarán los centros de producción y sus áreas tanto habitacionales como de servicios.
- ✱ Llevar a cabo los estudios de mercado del posible universo de empresas a instalarse en el Corredor y las terminales marítimas.



INCORPORACIÓN O ADQUISICIÓN DE RESERVAS TERRITORIALES EN ZONAS DE INTERÉS DEL CORREDOR TRANSÍSTMICO

Desde la creación del tren transistmico a principios del Siglo XX, la población fue atraída hacia la red ferroviaria pues ésta le significaba acceso a ciertos servicios de los que tradicionalmente se carecía. Este fue, sin duda, el estímulo para que gran parte de los derechos de vía y otras reservas territoriales de los concesionarios o del gobierno fueran paulatinamente invadidas. El grave caos que genera este tipo de fenómenos es resultado de la ocupación arbitraria y contra toda lógica de planeación.

El objetivo de este proyecto es lograr determinar los territorios susceptibles de albergar centros de producción y de asentamientos humanos, así como los equipamientos y servicios que éstos generarán o demandarán durante el tiempo que lleve su consolidación.

Asimismo, se busca identificar dentro de estos territorios, las reservas específicas que deben ser incorporadas, y sobre las cuales el proyecto del Corredor debe tener absoluto control para garantizar el buen desenvolvimiento de los planes de desarrollo urbano y la promoción de las diversas inversiones.

Se trata también de encontrar fórmulas de asociación para que los habitantes y/o propietarios de las reservas designadas puedan asociarse y sumarse al proyecto, participando en futuros beneficios (*Proyecto de Nación*, pp. 263-265).

Las líneas de acción propuestas son:

- ✱ Realizar estudios de antecedentes de propiedad en toda la región y, en especial, en las zonas determinada como polígono del Corredor.
- ✱ Revisar tanto el catastro rural como urbano del mencionado polígono.
- ✱ Realizar acercamientos a las comunidades para iniciar estudios sociales que respalden las alianzas o asociaciones para el desarrollo del proyecto de forma armónica con las comunidades, de tal manera que sean ellos un factor de respaldo al buen desarrollo del proyecto y una parte integralmente activa del progreso de la zona.



CONSTRUIR, MODERNIZAR Y CONSERVAR LA INFRAESTRUCTURA CARRETERA DEL PAÍS

Con este proyecto se persigue incrementar la competitividad del país en el contexto internacional y simultáneamente abatir los sobrecostos de transporte. La propuesta incluye la red carretera federal, y también la construcción, modernización, reconstrucción y conservación de la red de caminos alimentadores y rurales; de tal manera que permita la comunicación en cualquier época del año, en especial a las comunidades que presentan los índices más altos de marginación y de población indígena.

México se ubica en el lugar 58 en materia de infraestructura, entre 138 países evaluados en el marco del Foro Económico Mundial y en el Índice Global de Competitividad; esto nos ubica por debajo de países como India, Chile o República Dominicana, entre otros.

Existen 15 corredores troncales cuya longitud suma 19,245 km, en los cuales se localizan tramos que es urgente concluir, modernizar o construir nuevos. Tal es el caso de la Carretera Oaxaca-Puerto Escondido en su tramo Barranca Larga-Ventanilla, en el estado de Oaxaca; los libramientos de Ciudad del Carmen, Atasta, Champotón en el estado de Campeche; el libramiento Sur de Puebla y el de Calpulalpan en el estado de Puebla, así como los libramientos de Chilpancingo, Acapulco y Coyuca de Benítez en el estado de Guerrero, por mencionar algunos.

Por otra parte, existen en el país cabeceras municipales y comunidades que padecen incomunicación, sobre todo en época de lluvias, lo que impide el acceso a estos lugares de las oportunidades para comercializar sus cosechas, así como tener más y mejores oportunidades de educación, salud, cultura y recreación. Estas vías de comunicación requieren de una conservación periódica que garantice la transitabilidad de manera permanente.

Del análisis efectuado con la información de INEGI y CONAPO, se detectaron 426 municipios con alta y muy alta marginación combinado con la población indígena en el estado de Oaxaca. El proyecto incluye la pavimentación de los caminos de acceso a las cabeceras municipales del estado de Oaxaca.

Se propone llevar a cabo la pavimentación utilizando el procedimiento constructivo que combina el empedrado con la franja de rodadura de concreto. (*Proyecto de Nación*, pp. 250-253).



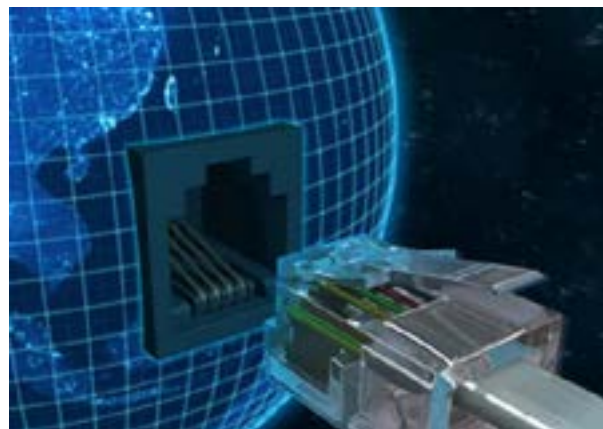
TELECOMUNICACIONES. AMPLIAR LA COBERTURA DE BANDA ANCHA

El objetivo del Proyecto de Nación en materia de telecomunicaciones es ampliar la cobertura de banda ancha para zonas marginadas en México a precios asequibles, para incorporar a estas regiones a las tecnologías de la información y elevar su nivel de vida.

México tiene una de las coberturas más bajas a nivel internacional de acceso a Internet tanto de banda ancha fija como móvil. Al primer trimestre del 2017, México tenía una cobertura de Internet de banda ancha fija de 48 líneas por cada 100 hogares y de 13.3 líneas por cada 100 habitantes. El promedio de cobertura de banda ancha fija dentro de los países de la OECD es de 30.1 líneas por cada 100 habitantes.

En el caso del acceso a Internet de banda ancha móvil, la cobertura de México es de 60.9 líneas por cada 100 habitantes, por debajo del promedio de 99.3 líneas por cada 100 habitantes de los países de la OECD. En un extremo tenemos a Ciudad de México y Nuevo León, con tele densidades de 98 y 87 líneas por cada 100 habitantes, mientras Chiapas, Oaxaca y Guerrero tienen tele densidades de 28, 30 y 38 líneas por cada 100 habitantes.

⁵ El Servicio de Comunicación Personal o PCS por sus siglas en inglés es el nombre dado para los servicios de telefonía móvil digital en varios países y que operan en las bandas de radio de 1800 o 1900 MHz.



<https://bit.ly/2Rx7VUC>

La propuesta de solución busca disminuir la brecha de acceso a banda ancha enfocado, en una primera etapa, a los estados que corresponden a las regiones 8 PCS⁵ (Veracruz-Llave, Puebla, Oaxaca, Guerrero, Tlaxcala) y 5 PCS (Chiapas, Tabasco, Yucatán, Quintana Roo, Campeche) a través de la introducción de tecnología 3G y 4G; poniendo en marcha un

Fondo de Cobertura Social de Banda Ancha; incentivando a los operadores actuales para ampliar la cobertura de telecomunicaciones a estas regiones; y haciendo un uso más eficiente del espectro radioeléctrico en diferentes bandas de frecuencia (700, 1900, 2500, 1700 MHz) que están concesionadas y no son utilizadas por los concesionarios para prestar servicios de telecomunicaciones móviles de voz y datos (*Proyecto de Nación*, pp. 286-291).

La propuesta de fases iniciales a seguir es la siguiente:

1. Elaborar una metodología para seleccionar dentro de los municipios que pertenece a las regiones PCS 5 y 8, hacer un inventario a nivel de localidad o AGEB para identificar a aquellas áreas geográficas que no tienen ningún o acceso limitado a los servicios de telecomunicaciones.
2. Identificar el espectro en bandas móviles en estas regiones que no estén siendo utilizadas por los concesionarios a nivel AGEB.
3. Realizar una propuesta a los concesionarios para que subarrienden al costo que tienen que pagar por el derecho de aprovechamiento por MHz en dicha región y/o otorgar concesiones sobre el espectro radioeléctrico para uso público o social en base a la sección III y los artículos 83 a 85 de la Ley Federal de Telecomunicaciones y Radiodifusión.
4. Otorgar concesiones sociales para que las comunidades y ONG's lleven servicios tanto de voz como de alta velocidad a zonas del país con baja cobertura.
5. Otorgar apoyo técnico, de asesoría financiera y regulatorio para el despliegue de la red y el otorgamiento de los aparatos telefónicos.
6. Una vez desplegada, inventariar y aprovechar los recursos de la Red Compartida, de la que el Gobierno es socio a través de una APP, para impulsar la conectividad de banda ancha en zonas no favorecidas a través de proyectos sustentables.
7. Crear un Fondo de Cobertura Social de Banda Ancha. Este fondo de cobertura se utilizaría para complementar las inversiones que va a realizar el sector privado en regiones donde los operadores actuales no están actualmente proporcionando el servicio.

Lo que se propone con esta inversión pública adicional es apoyar la formación de empresas sociales que reciban una concesión social para dar servicios de telecomunicaciones, principalmente en internet de banda ancha.

También se busca que sea la misma población a través de las concesiones sociales y con el apoyo técnico y regulatorio del Estado y/o concesionarios quienes puedan levantar la infraestructura para llevar servicios a sus comunidades.



RECONSTRUCCIÓN TRAS LOS SISMOS

Este proyecto es una propuesta para la reconstrucción después de los sismos del 7 y 19 de septiembre de 2017, que dejaron muerte y destrucción en Chiapas, Oaxaca, Morelos, Estado de México, Tabasco y la Ciudad de México. Las consecuencias de los terremotos han sido enormes: 12 millones de personas resultaron afectadas en más de 400 municipios del país, de las cuales 250 mil se quedaron sin casa, según datos presentados por el gobierno federal (SEDATU).

Hay 180 mil 731 viviendas con daños en ocho estados, de las cuales 50 mil 610 tienen daño total (28%). En Oaxaca, la entidad más afectada, son 63 mil 336 viviendas afectadas, de las cuales 21 mil 823 sufrieron daño total (34%). Más de cinco mil escuelas resultaron destruidas o dañadas, al igual que más de 400 templos religiosos históricos.

El plan que se ha propuesto incluye reconstruir las viviendas dañadas; la infraestructura carretera y de transporte; el patrimonio histórico y cultural; la infraestructura educativa y de salud.

La propuesta está basada en la experiencia de un equipo experto que de manera local y muy pequeña ya está operando dicha iniciativa de reconstrucción (*Proyecto de Nación*, pp. 235-238).



<https://bit.ly/2SPcaw7>

La propuesta se compone de 7 fases:

1. Participación de las comunidades, acompañadas en el proceso de rehabilitación y mejora de sus espacios de vida (pueblo, barrios, colonias urbanas).
2. Participación de las familias en la reconstrucción de sus casas habitación, desde el diseño, y edificación hasta el acabado.
3. Aseguramiento de la calidad técnica, determinada por expertos a partir de las experiencias sísmicas y problemas ambientales de la región.
4. Diseño adecuado de los aspectos urbanísticos básicos mientras se organiza la reconstrucción.
5. Salvaguarda de los mecanismos de financiamiento y transparencia.
6. Aseguramiento de los acuerdos sobre mecanismos de intervención externa.
7. Determinación y realización de las acciones necesarias para la asistencia a las familias afectadas, mientras se reconstruye su casa.

La metodología comprende:

- ✱ Identificar las comunidades y espacios siniestrados y descripción general de la situación por la que atraviesan.
- ✱ Definición de prioridades a partir de una evaluación de los daños realizada de manera técnica en campo
- ✱ La recuperación que comprende tres tipos de actividades entrelazadas entre sí: reconstrucción, rehabilitación y reubicación. La recuperación es la fase más compleja, larga y costosa; significa la edificación de vivienda para los damnificados, cuidando que no pierdan su estructura comunitaria, de barrio o colonia, y asegurando que no se retroceda a los niveles de vulnerabilidad anteriores.



PROGRAMA DE DESCENTRALIZACIÓN DE DEPENDENCIAS FEDERALES

México tiene un exacerbado centralismo. Prácticamente todo el Gobierno Federal está concentrado en la Ciudad de México. Esta situación es la causa por la que muchas instituciones y empresas privadas de múltiples sectores también se concentran en la Capital, para mantenerse cerca de las dependencias correspondientes a su sector, o por intereses y necesidades de gestión. Ha habido varios intentos de cambiar esta situación, como “la marcha al mar”, en la década de los 50’s, que no resultó; o la más reciente, en los 90’s, la cual fue motivada por los sismos de 1985, pero con un alcance pequeño.

Hoy el Gobierno Federal está compuesto por 18 Secretarías y 299 entidades del Gobierno, por lo que suman casi 3 millones de personas, de los cuales cerca del 80% trabaja en la Ciudad de México. Las nuevas tecnologías de comunicación están cambiando radicalmente y permiten conexiones a distancia para múltiples funciones, entre ellas el que los trámites y otras funciones a distancia sean ya realidad, lo que facilita la descentralización.

Se propone que con la descentralización del gobierno se empezará con el proceso de desconcentración de la megalópolis mexicana de forma planificada; lo que significa prever también la descentralización relacionada con los aspectos sociales, económicos y ambientales, de tal manera que sea un proceso que garantice el cabal mejoramiento de todas las partes involucradas. Con ello se busca distribuir en el territorio nacional diversos factores que

ayuden a la reactivación económica para la generación de empleo y bienestar de las comunidades; además de lograr que los diversos trámites administrativos y de gestión sean más eficientes para facilitar su operación a distancia (*Proyecto de Nación*, pp. 275-279).

Las líneas de acción propuestas son las siguientes:

- ✱ Conocer las características de cada dependencia y su ámbito de competencia, a fin de que se tenga claro el mejor destino de su reubicación y emplazamiento, ya sea total o parcial.
- ✱ Llevar a cabo los estudios de carácter social que permitan identificar la problemática de la burocracia federal y sus posibles posicionamientos en relación a su movilidad y traslado a otras ciudades.
- ✱ Plantear una política de consulta y conciliación con los sindicatos y las representaciones laborales, para que sea viable superar los potenciales inconvenientes.
- ✱ Abrir el diálogo con los distintos gobiernos de los estados, para conocer sus planteamientos y enriquecer este programa, así como prever cualquier problemática política y social que pudiese presentarse en sus comunidades.
- ✱ Llevar a cabo los estudios de las ciudades consideradas como potenciales destinos, en especial las correspondientes a las 60 zonas metropolitanas del país, que son las que, en principio, pueden tener las mejores condiciones para recibir a las dependencias.

- ✱ Realizar estudios económicos que permitan establecer las diferentes opciones de financiamiento, para respaldar programas como Fideicomisos para la Inversión de Bienes Raíces (FIBRAS), los cuales podrían participar a través de la Bolsa de Valores, ampliando y democratizando así las fuentes de capitalización del programa sin que sean préstamos, sino capital de riesgo

De una manera preliminar se ha planteado la descentralización de las dependencias de acuerdo con la naturaleza de cada sector y/o características de su función. Además, cada entidad de la República contará con la presencia de una dependencia federal.

Región Sur-Sureste

- ✱ Secretaría de Turismo, Cancún, Quintana Roo.
- ✱ Secretaría de Energía, Villahermosa, Tabasco.
- ✱ CFE Tuxtla Gutiérrez, Chiapas.
- ✱ SEDESOL Oaxaca, Oaxaca.
- ✱ PEMEX Cd. del Carmen, Campeche.
- ✱ CONAGUA, Alvarado, Veracruz.
- ✱ SEMARNAT, Mérida, Yucatán.

- ✱ Secretaría del Trabajo, León, Guanajuato.
- ✱ Secretaría de la Función Pública, Querétaro, Querétaro.
- ✱ SEDATU, Pachuca, Hidalgo.
- ✱ SAT Mexicali, Baja California.
- ✱ Aduanas, Nuevo Laredo, Tamaulipas.
- ✱ Comisión Forestal, Durango, Durango.
- ✱ Minería, Chihuahua, Chihuahua.
- ✱ INFONAVIT, Toluca, Estado de México.
- ✱ IMSS, Morelia, Michoacán.
- ✱ ISSTE, Colima, Colima.
- ✱ INEGI, Aguascalientes, Aguascalientes.
- ✱ DICONSA, Zacatecas, Zacatecas.
- ✱ FONATUR, Bahía de Banderas, Nayarit.
- ✱ CONACYT, La Paz, Baja California Sur.
- ✱ NAFINSA, Torreón, Coahuila.

Resto de México

- ✱ Secretaría de Agricultura. Ciudad Obregón, Sonora.
- ✱ Secretaría de Economía, Monterrey, Nuevo León
- ✱ Secretaría de Salud. Chilpancingo, Guerrero.
- ✱ SEP, Puebla, Puebla.
- ✱ Secretaría de Cultura Tlaxcala, Tlaxcala.
- ✱ SCT San Luis, San Luis Potosí.
- ✱ Secretaría de Pesca, Mazatlán, Sinaloa.



<https://heraldodemexico.com.mx/mer-k-2/descentralizacion-costaria-0-5-del-pib/>

