



La renegociación del Tratado de Libre Comercio con América del Norte es un momento propicio para revisar las grandes limitaciones que tiene México por la falta de planeación marítima, debilidad que ha limitado el desarrollo interno y externo del país en un contexto global, donde la ampliación del Canal de Panamá y la posibilidad de negociar acuerdos comerciales con otros países deberían ser vistos como una forma natural de alentar el despegue económico, comentó **Héctor López Gutiérrez**, especialista en ingeniería marítima.

Al dictar la conferencia *Planeación territorial, supervivencia o sustentabilidad* en sesión de Diálogo con Ingenieros, el empresario y ex funcionario público añadió que a pesar de la gran fortaleza geográfica que representa para México ubicarse en medio de dos océanos – Atlántico y Pacífico– en un mundo en el que más del 80% del comercio se realiza por la vía marítima, en nuestro país ocurre exactamente lo contrario: las zonas industriales están apartadas del mar, limitando nuestra capacidad exportadora.

Ante esto, debemos cambiar nuestra visión a largo plazo; hoy nos preciamos de haber aumentado la capacidad de los puertos y de que a finales del sexenio llegará a medio millón de toneladas de carga, pero... ¿la infraestructura genera desarrollo? cuestionó el ponente, quien precisó que la ocupación actual de nuestros puertos ronda entre 45% y 50%, cuando lo óptimo debería ser 65%.

Tras señalar que los puertos deberían ser generadores de desarrollo costero, López Gutiérrez expuso que además es necesario modificar el enfoque *Hinterland* (término del idioma alemán que se refiere a la esfera de influencia de un asentamiento) porque en nuestra “planeación”, los puertos no sirven exclusivamente a la zona económica hacia donde se mueve. “Más bien son puertas que responden a la entrada de centros regionales de distribución”.

Hoy por hoy, advirtió, el potencial que debería tener la industria marítima se ha visto limitado por una ley de planeación que tiene muchas atribuciones, pero en la práctica limita *de facto* la visión de construir infraestructura con un enfoque de largo plazo, esto sin contar que la legislación aplicable en mares y costas es una Torre de Babel legislativa al estar regulada por 24 instrumentos legales y estar a cargo de 15 entidades públicas.

En realidad, subrayó, pensar a largo plazo debiera ser una oportunidad para tomar conciencia de la realidad y dejar a un lado los mitos. México tiene el imperativo, no es opcional, de restablecer una política de desarrollo nacional propia ante la fuerza de la economía global para revertir el pírrico crecimiento económico sistémico registrado durante 30 años.

No obstante, comentó, mientras el 80% del comercio mundial se hace vía marítima, y México se jacta de ser un país exportador de automóviles, el hecho es que las armadoras están en el altiplano, lejos de las costas. No hay una planeación sectorizada o basada en una organización territorial.

De hecho, recordó, el Instituto Nacional de Ecología (INE) señalaba en el año 2000 que la zona costera había sido abordada en la gestión pública de manera desvinculada y los esfuerzos para su articulación eran inadecuados, sin una visión integral porque sólo se consideró, de manera aislada, el punto de vista y las necesidades de cada uno de los sectores que tienen competencia en el litoral mexicano.

A esta limitación hay que añadir que ningún estado costero cuenta con programas de educación capaces de formar profesionales en asuntos locales de sus litorales. Por ejemplo, la Universidad de Colima, una de las más avanzadas en la materia, no ha entendido que sus estudiantes de biología, economía e ingeniería podrían hacer prácticas de campo para formar un banco de datos, identificar y preparar a las nuevas generaciones en las disciplinas necesarias, comentó Héctor López.

La visión debería ser incorporar de manera prioritaria la porción costera del territorio nacional para lograr el desarrollo sustentable del país en el siglo XXI considerando lo siguiente:

- Utilizar planicies costeras, ríos, lagunas adyacentes, lagunas litorales y porción litoral para producción de alimentos.
- Organizar sistemas portuarios industriales regionales.

Lograr la integración del sistema de transporte mediante la formación de cadenas logísticas, en particular en el transporte marítimo con modalidades de navegación de corta distancia

- Implementar el sistema de centros de recepción y distribución de combustibles.
- Prevenir el deterioro de playas manglares.
- Aumentar la inversión pública y privada en 40% del PIB en los próximos 20 años.
- Que las empresas nacionales tengan condiciones equivalentes a las de empresas importadoras de sus países (en términos fiscales y de financiamiento).
- Incrementar en los próximos 25 años la participación de las zonas costeras en el PIB.

El especialista en ingeniería marítima subrayó que supervivencia es mantener nuestro sistema actual de planeación con los costos, riesgos y resultados; sustentabilidad es incorporar un sistema de planeación territorial en donde se asigne un papel fundamental al aprovechamiento de las planicies costeras y litorales del país.

Hoy, por lo pronto, hay un uso inadecuado del 57% del agua del altiplano. Este uso ineficiente no incluye el 70% del agua de los ríos que desembocan en el mar sin ser aprovechados. Además, advirtió, la concentración urbana se profundizará de manera alarmante en los próximos años, con una evidente concentración de la pobreza y la incapacidad de satisfacer la demanda de trabajo con empleos bien remunerados.