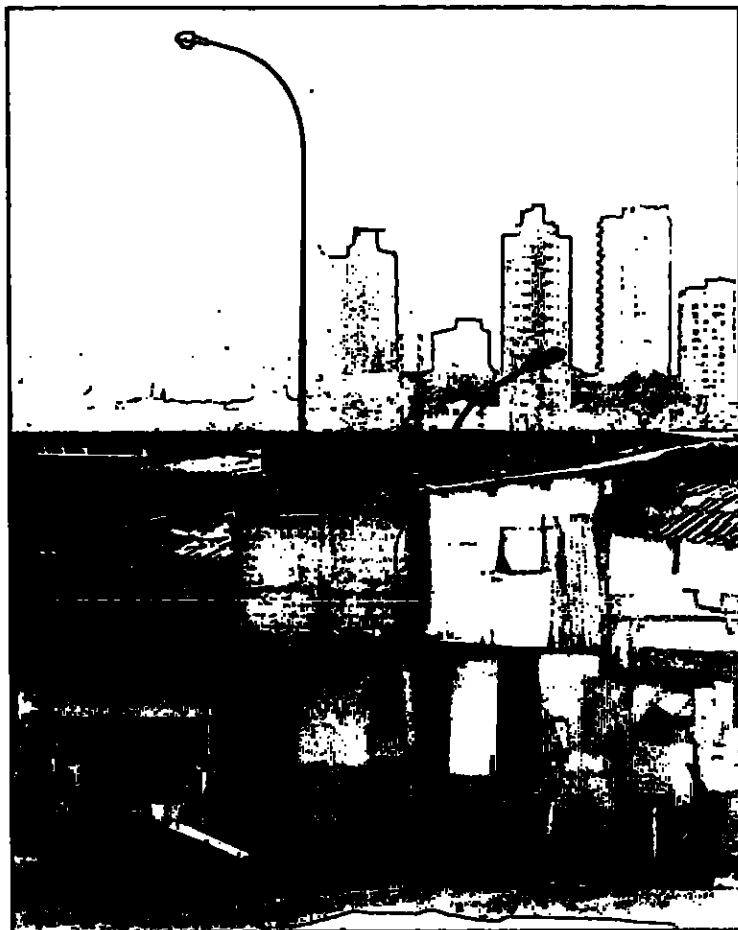


Tres Ciudades Latinoamericanas

Roberto Fernández

La cuestión de la sustentabilidad ambiental general y específicamente urbana ha cobrado un nivel de globalidad en los debates políticos, en los contextos culturales y en las investigaciones científicas, que merece reflexión. La crisis cuantitativa de habitabilidad en las ciudades americanas y a la vez, su relevancia mundial (5 de las 12 ciudades más grandes del mundo están en esta región, 10 de ellas en el «sur subdesarrollado») merece evaluar la utilidad de este concepto y considerar su aplicación. Este trabajo —que es una versión muy resumida de una de las tres partes de un libro sobre la sustentabilidad americana— propone como argumento principal, que en América *no puede considerarse de manera separada la sustentabilidad general o territorial de la sustentabilidad urbana* de cada metrópolis o ciudad y si bien se hace preciso constituir un discurso político-técnico acerca de la sustentabilidad local o urbana, éste no podrá escindirse de un discurso socioproductivo acerca de la sustentabilidad territorial o regional, debiendo ambas eventuales polaridades de una teoría de la sustentabilidad articularse mediante un complejo campo de mediaciones.

En estas notas se expondrán las características generales de déficits de sustentabilidad en tres aglomeraciones latinoamericanas de porte metropolitano como son San Pablo, Lima y Buenos Aires, con el propósito de resaltar condiciones históricas de su configuración y elementos de su funcionalidad que emergen como cuestiones problemáticas ambientales de cara al fenómeno general de lo que llamamos sustentabilidad



secundaria, dado el hecho generalizado del desarrollo de estas ciudades como consecuencia de las crisis de sustentabilidad primaria en diversas regiones. Los tres casos son distintos y en cierto modo paradigmáticos.

Lima es la clásica configuración metropolitana que deviene de la afluencia significativa del migrante rural y de ciudades intermedias que es recibido con bajas posibilidades de empleo formal (preferentemente industrial y permanente), limitada inversión pública en infraestructura y servicios y en suelo y vivienda e inexistente soluciones de mercado

(dada la precariedad laboral del migrante y su ingreso limitado), lo que resulta en una perifерización débil muy extensa, basada en autoconstrucción, ocupaciones informales de suelo vacante y prestaciones de servicio (sobre todo, transporte) informales y funcionales a tal perifерización espontánea. Adicionalmente la globalización de una terciarización débil genera la tugurización del centro y una fragmentación de la estructura metropolitana con fuerte segregación de estratos socioespaciales que sin embargo se imbrican obstaculizando la solución diferencial de los servicios carentes en bolsones medio-altos. Consecuentemente, los déficits de calidad y sustentabilidad ambiental, si bien divergen según el estrato referido, tienden a globalizarse para el sistema metropolitano (conflictos de contaminación, superposición de usos, limitaciones de accesibilidad, carencias en la sustentabilidad de recursos como el agua, deficiencias en la administración de recursos como los espacios verdes o los frentes marino y fluvial y en la gestión de residuos, etc.).

San Pablo se fue configurando como el área metropolitana menos débil o más moderna, en tanto es consecuencia de la expansión del empleo industrial por la alta concentración de empresas en el territorio original. La conducta dispersiva de esa radicación fue extendiendo sistemáticamente el territorio metropolitano, cuyas autoridades tendieron a mejorar la infraestructura regional para seguir captando la voluntad de radicación empresarial. La creación de empleo formal generó intensos flujos migratorios que al superar la demanda permitieron la continua degradación de dicho empleo, incluso por conductas neoliberales competitivas de las empresas y por incapacidad —o complicidad— del estado en garantizar las relaciones laborales: las consecuencias negativas fueron la caída del ingreso y la precarización laboral, incluso el surgimiento de renglones informales y como consecuencias positivas habría que apuntar el desarrollo de un fuerte movimiento sindicalista (que vendría en la forma política nacional del Trabalhismo). Las tendencias expansivas de la localización industrial se acompañaron con la dispersión habitacional, cada vez menos calificada (cortiços, barracos, etc.). La accesibilidad a soluciones de suelo y vivienda están severamente restringidas por el manejo especulativo de la tierra que da por resultado la existencia de un alto porcentaje

de áreas baldías en la zona central y alrededores, que por las mismas causas, no ha experimentado tugurización. La dispersión poblacional e industrial, la caída de las condiciones formales del empleo industrial, la restricción del ingreso público para manejar las deseconomías de escala van contribuyendo, entrópicamente, a aumentar los datos de disfuncionalidades ambientales (contaminación aérea e hídrica, conflictos de usos, irracionalidad del transporte y movilidad intrametropolitana, etc.) y engrosando los aspectos críticos de la sustentabilidad (insumos de agua y energía, dificultad en el manejo de residuos, etc.).

Buenos Aires, con dos oleadas migratorias fuertes (una externa: 1870-1920; otra interna, ligada al proceso de industrialización por sustitución de importaciones: 1940-1970) configura una aglomeración metropolitana de impronta terciaria (comercio, funciones portuarias, burocracias de estado) razonablemente erigida en torno de una migración aculturada (urbanizada, alfabetizada, etc.) que permitió hacia el comienzo de la segunda oleada contar con una organización urbana relativamente bien servida (en infraestructuras y equipamiento; es, por ejemplo, la primera ciudad latinoamericana con metro). Sobre tal base sobreviene la segunda fase que da curso a la constitución del Gran Buenos Aires, en 19 jurisdicciones políticas alédañas, en las que crecerá la ocupación espontánea, con procesos de autoconstrucción y grandes déficits de prestaciones que tienden a agravarse en este período. El acceso al suelo urbano (o en mucho caso, pseudo-urbano) estuvo hasta 1970, en cierta forma, expedito, con lo cual se limitaron las invasiones o «asentamientos» —que comenzaron hacia esa década y se incrementan más actualmente— pero no las «villas miserias» o emplazamientos de grandes deficiencias del hábitat. El área central de la ciudad, en base al mantenimiento de tradiciones de uso y una fuerte estratificación social, se mantuvo fuera de procesos de tugurización y en base a su estructura de accesibilidad radial (básicamente ferroviaria) la metrópolis creció clásicamente con anillos sucesivos de pobreza agravada, cuya presión de perifерización conspira geométricamente contra las previsiones de sustentabilidad (alcance de redes de agua y capacidad del sistema, saturación del método de manejo de residuos llamado proyecto Ceamse, degradación de suelos rurales de alta productividad y costo, etc.).

Según lo comenta Morse, el brasileño L. Saia efectúa un estudio urbano histórico del desarrollo de San Pablo como una relación determinada entre el cambio y expansión de la ciudad y sus actividades en relación al «hinterland» territorial, en varias fases. La penúltima de dichas etapas es la vinculada a la economía del café (1848-1929) y sus tesis principales son:

- Desarrollo de la economía del café en un sistema de monocultivo colonial.
- Implantación de un sistema de transporte dendrítico como resultado de la simbiosis entre el café y el ferrocarril.

Estos hechos generales se acompañan de un desarrollo demográfico (la capital del estado pasa de 24.000 habitantes en 1872 a 900.000 al fin del período) e institucional (de 29 municipios estaduais en 1834 se pasa a 243 en 1929), que se expresan a su vez, en las siguientes subtesis de Saia:

- Ocupación de las zonas cafeleras por pioneros voraces.
- Penetración de los ferrocarriles y asentamientos en línea de núcleos urbanos a lo largo de los espigones interfluviales.
- Polarización de los dominios rurales y urbanos.
- Enlace funcional de San Pablo y Santos, convirtiéndose el puerto en un «barrio» de la ciudad montañosa.
- Administración abstracta, reticulada y por consiguiente caótica tanto de las tierras rurales como de las urbanas.

Sobre dicha base, sobre la que se funda una primera caracterización del desarrollo urbano fundado en el aprovechamiento exitoso de un ciclo económico regional polarizado, la fase siguiente según Saia será la «aparición de un sistema industrial a escala regional», el cual dará fracaso de la sustentabilidad urbana existente (los deficientes servicios urbanos y la especulación inmobiliaria), lo que promoverá un patrón de radicación industrial no urbano, altamente dispersivo en una vasta escala regional, alrededor de la cual como un proceso ulterior a la localización industrial, se redefinirán las políticas de transporte y servicios, el modelo de generación y distribución de energía, etc. Es decir, el polo urbano (incluso con su puerto) se definirá en torno de la economía cafetalera, pero el

sistema urbano regional metropolitano actual es consecuencia —en virtud de las limitaciones del primer esquema— de una alta dispersión de la localización industrial de la fase siguiente y de los esfuerzos consecuentes de reintegración de esos nuevos epicentros de actividad en base a dispositivos de infraestructura regional.

L. Kowarick estudia dicho proceso desde el fin del ciclo cafetalero y primera expansión industrial, señalando que desde 1950 hasta 1985, la mancha urbana se multiplicó por 8 y que en los últimos 10 años del período citado se agregaron 480 km², a la planta urbana. Paralelamente, desde los 80, el ciclo industrial expansivo localizado se dispersa, saliendo del área metropolitana paulista (que se había constituido por la vocación dispersa de las radicales industriales y los esfuerzos consecuentes de sistematización de la infraestructura), creciendo en polos distantes 100 km de San Pablo —como Campinas o San José de los Campos— y transmitiendo parte del empleo industrial al sector terciario en expansión en el Gran San Pablo. El polo metropolitano sigue teniendo un crecimiento alto, del 4,5% anual pero ya a fines de los 80 comenzó a ser superado por otras ciudades en expansión industrial (Curitiba, 5,8%, Belo Horizonte, 4,7%, etc.).

Como afirma Kowarick el caso de San Pablo es marcadamente atípico en América Latina puesto que es una gran metropolis industrial, con una alta población de asalariados industriales prácticamente hegemonizados por medio millar de empresas de más de 500 operarios cada una que ocupaban al 45% de la masa laboral, repartiéndose la restante, 55.000 fábricas de porte menor. La cuestión de la marginalidad y la pobreza no debe vincularse a la actividad del sector industrial, sino, pues, al crecimiento del terciario débil, aunque también las condiciones de estabilidad del empleo industrial tendieron agravarse ya desde los años 80, con la caída entre 1960 y 1985 de hasta un 50% de la capacidad neta de ingresos y con el desarrollo de una alta rotación del empleo, amparada en las insuficientes regulaciones sociolaborales. Es el desarrollo socioproductivo del Gran San Pablo el que explica el surgimiento político del partido Trabalhista, que consiguió varias veces gobernar la ciudad y muchos municipios estaduais. A pesar de este cuadro, las condiciones habitacionales son malas, advirtiéndose hasta un

Tres Ciudades Latinoamericanas

60% de condiciones deficitarias, no necesaria ni predominantemente en favelas, sino básicamente en los cortijos o casas-colmena. Este fenómeno está ligado básicamente a una insuficiencia de oferta de suelo y a una extrema dificultad en alcanzar la vivienda propia, cuyas características populares siguen dominadas por el modelo de extrema perifización en cuanto a suelo, accesibilidad y servicios y autoconstrucción (un 63% del parque habitacional de la región metropolitana paulistana se efectuó por estos métodos). De la rigidez de la oferta de suelo da cuenta el hecho que un 48% del suelo más o menos central está baldío, aunque casi tres cuartas del mismo haya recibido distintos beneficios de servicios e infraestructuras proporcionados por el sector público. Entre las décadas del 70 y 80 si los salarios se redujeron, a valores reales, a la mitad, el precio del suelo, en general, se triplicó. Si la configuración convencional de la estructura urbana era hacia los 60, de un área central rica, una corona de clases medias y unas periferias populares, se ha fracturado en un patrón mucho más complejo, con alta decadencia y obsolescencia de algunas áreas centrales, multiplicación de enclaves no centrales de sectores medios y altos y reperiferización o nueva expulsión de sectores populares: este cuadro, como se sabe, tiende a agravar la calidad de las prestaciones urbanas por la complejidad a que se ve sometido el rediseño y adaptación de las redes de infraestructura. La reperiferización, consecuencia de los ajustes y estancamiento industrial de los 80, hizo que la proporción de habitantes «favelados» —en rigor, instalados primordialmente en «barracos», habitaciones de madera cubiertas de palma o zinc— creció del 1,6 al 7% del total urbano, a finales de esa década, y hasta un 60% de esas agrupaciones habitativas están instaladas en terrenos peligrosos, susceptibles de inundaciones y derrumbes y por lo menos tres de cada cuatro familias carece de agua potable entubada. Otro efecto es la multiplicación de los viajes en transporte público (unos 25 millones de viajes diarios hacia fines de los 80) y la extensión del tiempo promedio de traslados que alcanza hasta cuatro horas cada día.

La afectación del soporte natural regional es intensa, en parte por la deforestación y desmontaje de áreas agrícolas o silvestres, en parte por el vertido de sustancias contaminantes en la atmósfera: 500 TM de partículas sólidas diarias, 900 de

dióxido sulfúrico, 6.000 de monóxido de carbono, etc. La mitad de las viviendas no tienen agua y un tercio no tienen desagües, se trata sólo el 5% de las excretas y el agua debe captarse, a costos altísimos, de fuentes distantes hasta 80 kilómetros. La presión sobre las áreas frutihortícolas es muy alta aún con el importante rol económico que dicha producción tiene a nivel regional e incluso nacional: en los años 80 un planeamiento que seguía apostando al crecimiento de las instalaciones industriales proponía dismantelar áreas estratégicas en materia agroalimenticia básica como Poá o Mogidas Cruzes. Sin embargo el símbolo de esta altísima presión sobre la sustentabilidad urbana sigue siendo Cubatao, un municipio ubicado a 50 km de San Pablo: bajo el triste récord de poseer a la vez uno de los valores de PBI «per cápita» urbanos más altos y los peores indicadores de calidad mínima de vida —cada poblador «recibía» 14 kilos diarios que es la parte que le corresponde de las 1.000 TM de partículas sólidas de 100 diferentes elementos que las industrias totalmente desreguladas echan a la atmósfera— el sitio, epicentro negativo de este modelo de urbanización paleotécnica, mereció el calificativo de «Valle de la Muerte».

San Pablo es pues el caso latinoamericano de una metrópolis moderna clásica, dada su condición evolutiva primaria (café)/ secundaria (industrias)/terciaria (servicios financieros, comunicaciones) y también el ámbito que manifiesta tanto la crudeza de una sustentabilidad secundaria crítica (montada en la deficiente captación de las masas migrantes expulsadas por las carencias de la sustentabilidad primaria nacional y regional) poniendo a prueba ya no la capacidad autoorganizativa popular sino los límites de gobernabilidad y tecnología susceptibles de alcanzarse en el contexto latinoamericano.

* * *

Con la voluntad de contribuir a la elaboración de la Agenda 21 local para el caso de Lima, P. Iturregui elaboró una propuesta que procura ajustarse a los términos del capítulo 28 de aquel acuerdo internacional, a la vez que se procura, en un sentido analizar las condiciones de la sustentabilidad ecológica o físico-material de la aglomeración urbana tanto como,

en otro sentido complementario, abordar la perspectiva planteada por J.E. Hardoy en cuanto a discernir un modelo de sustentabilidad dirigido a satisfacer las necesidades básicas sociales, o sea a combatir el cuadro de la pobreza urbana. Desde estos puntos de vista se propone estudiar la ciudad a la luz de varios objetivos de la Agenda 21: el «combate contra la pobreza» (capítulo 3), el «cambio de los patrones de consumo» (4), la «protección y promoción de la salud humana» (6), la «promoción del desarrollo sustentable en los asentamientos humanos» (7), la «protección de la atmósfera» (9), la «protección de la calidad y suministros de los recursos de agua dulce y el manejo adecuado de los recursos hídricos» (19), el «manejo ambientalmente adecuado de los recursos peligrosos» (20), el «manejo ambientalmente adecuado de los residuos sólidos y de los desagües» (21) y la promoción de «iniciativas de las autoridades locales en apoyo de la Agenda 21» (28). La articulación global de las problemáticas de pobreza urbana y gestión ambiental se revela para el caso de Lima y en torno de la cuestión de la sustentabilidad, como un tema típico de las llamadas *brown agendas*, ejemplificables con el caso de la epidemia de cólera de 1991, que afectó a 320.000 personas (con 2.600 muertes) y que ocasionó pérdidas que superan mil millones de dólares. En base a estas proposiciones genéricas, este estudio presenta 5 grandes temas-problemas ambientales para la sustentabilidad básica de Lima: el acceso a la vivienda, el acceso a la infraestructura ambiental básica y de servicios, el control de las contaminaciones provenientes de residuos urbanos y emisiones, la pérdida de recursos ambientales básicos y los riesgos y peligros ambientales.

Un aspecto significativo del campo problemático del acceso a la vivienda lo constituye el hecho de la existencia, en Lima, de 320.000 lotes con autoconstrucciones, desplegados en 1.662 asentamientos de tipo «ilegal» (aun cuando muchos primitivos «pueblos jóvenes» surgidos de invasiones de tierra fueron progresivamente legalizados) lo que hace que más del 71% de la población limeña tenga soluciones (?) habitativas de autoconstrucción. Si bien este tema fue considerado, sobre todo desde el punto de vista de sociólogos, politólogos y antropólogos como una vía de desarrollo autosuficiente y mejoramiento de la organización social, lo cierto es que se

puede ver también como la contracara de un enorme déficit de calidad habitativa tanto como la fuente de numerosos problemas ambientales subsidiarios (hacinamiento, carencia de servicios de saneamiento por dificultades técnicas, legales y económicas para proveerlos, condiciones propicias para el estímulo de enfermedades, crecimiento espontáneo devastador de áreas naturales) y el foco de atracción —o pseudosolución— para continuar apoyando el flujo migratorio campo/ ciudad, o la sustitución de la caída de la sustentabilidad primaria mediante el agravamiento de las condiciones de sustentabilidad secundaria. Este fenómeno, por sus características organizativas relativamente exitosas e incluso por cierta actitud convergente, aunque sea «ex post», del estado —como sobre todo durante los regímenes populistas de Velasco Alvarado y Morales Bermúdez, y en períodos más recientes, reactivado por la violencia rural— se revela con particular importancia casuística en el caso de Lima, aunque tiene concomitancias con procesos semejantes, pero de menor magnitud en Bogotá.

Las limitaciones en el acceso a la infraestructura ambiental básica se revelan en Lima, a través de una serie de datos, como que el 32% de la población carece de agua de red y el 10,5% del total carece en absoluto del recurso pagando entre 3 y 5 U\$S el m³ de agua de cisternas, es decir, entre un 10 y un 18% más cara que el servicio de red. El 55% del agua de consumo no supera índices de calidad bacteriológica y este fue el vector principal de propagación del cólera en 1991. El 30% de la población urbana tiene carencia o deficiencia de alcantarillado y el mismo porcentaje es la parte de residuos domiciliarios que de la 3.750 TM diarias de desechos recibe alguna clase de tratamiento. El 50% de la población percibe ingresos bajos (menos de 208 U\$S al mes): estos datos, de 1994, pudieron haber cambiado en la reciente «dolarización» peruana) y destina entre el 12 y el 25% de sus ingresos en gastos de transporte, en general ineficiente (hay casi 30.000 unidades de transporte, con un alto porcentaje de «informalidad» y un 40% de la flota con más de 10 años de antigüedad). La erraticidad y complejidad de redes de transporte cuya informalidad o ilegalidad le permite extenderse como tentáculos tácticos e ir donde está la demanda, ha operado como un vigoroso estímulo para la enorme periferización de baja densidad y nulos servicios que es típica de Lima.

Tres Ciudades Latinoamericanas

La contaminación de ríos y aguas subterráneas es importante, lo cual hace que siendo el río Rimac la fuente de aprovisionamiento del 64% del agua potable de Lima, el problema redunde en baja calidad del recurso y/o en altos costos de tratamiento. Existe, como en México, alta contaminación de cultivos alimenticios irrigados con aguas cloacales, posiblemente sobre áreas de unas 4.000 hectáreas adyacentes a Lima, en parte por la incapacidad de administrar racionalmente el recurso hídrico escaso. El litoral marítimo está muy contaminado puesto que del caudal de 16,5 m³/seg de vertido de desagües cloacales sólo se trata un 5% en las lagunas de tratamiento de Miraflores. Existen cuatro colectores maestros de vertidos, además del Rimac, que escurren hacia el mar, con serias dificultades de volumen y mantenimiento, con riesgo de colapso. El transporte urbano es la causa principal de contaminación aérea. Por otra parte el faltante de unas 8.500 hectáreas verdes o parqueizadas en Lima respecto de los estándares internacionales, hace que dicha masa de emisiones carezca de elementos naturales suficientes de neutralización. Hay contaminación por usos energéticos irracionales como la escasa utilización en el transporte de gas GNC o petrocombustibles de baja toxicidad combustiva y también por el hecho que un 53% de la población utiliza keroseno para el consumo doméstico. La contaminación derivada de deficiencias en la gestión de residuos sólidos deviene del hecho de la acumulación de un 45% de la masa total en 16 vertederos abiertos sin ninguna clase de tratamiento. La planta atómica de Huarangal, cercana a Lima, probablemente contribuya a la contaminación generada por deposición inadecuada de residuos.

En lo que se refiere a la pérdida de recursos naturales básicos en Lima, figuran cuestiones como la pérdida de un 31% del agua potable por deterioro de las tuberías o la calculada extinción de las reservas de agua subterránea que hoy generan más de un tercio del agua total de consumo, por la ruptura del ciclo de recarga de los repositorios así como por el avance de la salinización. Se calcula además que se pierden casi 1.000 hectáreas al año de suelos agrícolas en uso o aptos, tanto por el avance de las urbanizaciones como por la extracción de suelo de la industria ladrillera. Curiosamente los permisos de urbanización sólo pueden otorgarse por ley o decre-

to nacional (no es incumbencia del gobierno local, para intentar evitar su concesión indiscriminada) y la extracción de suelo para las ladrilleras está prohibida, pero ambos procesos mantienen su ritmo de deterioro del recurso natural suelo. Tema particularmente grave cuando se constata que apenas el 3% del territorio peruano tiene aptitud productiva agroganadera y que del antiguo potencial agrícola del valle del Rimac —unas 28.000 hectáreas— sólo subsisten cerca de 1.500. El agotamiento del soporte agrícola inmediato reabre el debate acerca de la sustentabilidad secundaria y agrega nuevas exigencias para garantizar una sustentabilidad primaria cuya capacidad productiva debería sustituir el déficit local de productos sin agregar, por la vía de nuevos flujos migratorios, nueva demanda agravante de aquella deficitaria sustentabilidad. Se abre así, una delicada ecuación entre desarrollo ambientalmente sustentable regional y local.

Los peligros ambientales de Lima sumariamente presentados por P. Iruuriaga, incluyen la salinización de pozos y su agotamiento calculado para el 2.000, así como el de los accidentes causados por desechos industriales de deposición incontrolada, como el caso de residuos corrosivos. La deficiencia ambiental en calidad y cantidad de agua derona toda la problemática de peligrosidad ambiental ligada a las enfermedades infecciosas. Algunas macroinstalaciones industriales de alta complejidad son focos de riesgo o peligrosidad alta en términos de accidentes operativos eventuales, como el caso de la refinería de zinc de Cajamarquilla a 22 kilómetros de Lima o la citada planta nuclear de Huarangal.

Frente a este esquema de manifestaciones ambientales problemáticas que afectan la sustentabilidad, bueno es percibir también, la diferencialidad que, como en otro sentido San Pablo, tiene este sistema metropolitano latinoamericano, con su específica condición de crisis de sustentabilidad. Como dice A. Ortiz de Zevallos, la influencia de Lima, dada la historia y centralidad del estado, alcanza un «hinterland» que desborda los territorios de costa y sierra y afecta incluso la movilidad de recursos y personas del aparentemente lejano escenario de la selva amazónica. Ello explica porque en 50 años en Perú se pasó de un 30% de población urbana a un 70%, sin que dicha transformación haya redundado en mejoras generales de calidad de vida sino, incluso, que se haya comprometido

por igual los aspectos de las sustentabilidades primaria y secundaria o que Lima se haya multiplicado físicamente por 10 en cuatro décadas con el resultado no de un sistema metropolitano sino con un caótico yuxtaponerse de fragmentos urbanos, no con una vigorosa multicentralidad o un despliegue equilibrado en un territorio de 40 kilómetros de costa, sino con el vaciamiento de la centralidad originaria y la consrelación también fragmentaria de muy débiles epicentros de servicios. Que entren a Lima cerca de 350 personas cada día, para engrosar su población, implica ciertamente haber moderado algo la tasa anual del 5% de crecimiento verdaderamente inmanejable, pero el ritmo actual cercano al 3% no permite garantizar una gestión que haga sustentable esa radiación. La subsistencia económica de la ciudad se basa en la informalidad que según se dice, alcanza al 70% de la composición del PNB, que involucra al 90% del transporte público de microbuses o que hace que un metro cuadrado de vereda pública cercana por ejemplo al Mercado Central, constituya, de manera ilegal, la más cara renta de suelo urbano, destinada al comercio callejero. El modelo urbano resultante es, según Ortiz de Zevallos, «invertibrado» o «descentrado» (en el fracaso de la sustitución de la centralidad urbana originaria a la multi o policentralidad de aspiración funcional metropolitana), frente a lo cual, y como requisitos de un posible plan de desarrollo que sea a la vez de reconstrucción o reequilibrio de la sustentabilidad, este autor propone no sin atisbos de utopía: «Homogeneizar una ciudad de contrastes excesivos, ofrecer igualdad relativa de oportunidades de empleo, servicios y calidad de vida. Estructurar una ciudad invertibrada. Dar operatividad a la escala metropolitana que es hoy un mero gigantismo, una elefantiasis anémica. Regenerar ecológicamente equilibrios perdidos que comprometen el litoral, el río, los entornos naturales y la ciudad interior. Equipar una descomunal y precaria ciudad-dormitorio. Valorar espacios públicos, focos de colectividad para evitar que Lima sea una colección de ghettos separados por tierras de nadie».

* * *

El caso de Buenos Aires ofrece, con sus variaciones respecto de los anteriores, otro escenario de manifestación de aspectos

de crisis de sustentabilidad, a veces aparentemente mejor resueltos que otras configuraciones metropolitanas por las características nítidas de la estratificación socioespacial que posee Buenos Aires tanto como la reversión, exclusiva y terciarizada, del deterioro del casco antiguo, a través del doble trámite de mejoramiento de la accesibilidad del transporte privado y la *gentrification* de sectores centrales, especialmente con la revaloración del *downtown* en las operaciones urbanísticas del Puerto Madero. A los 200 kilómetros y 3 millones de habitantes del área capital —desde 1880, con sus límites definitivos de 1887— el área metropolitana llamada «Gran Buenos Aires» le agrega 19 municipios colindantes, cuya conurbación total hace que el sistema GBA albergue unos 11 millones de habitantes en casi 3.900 km². (8 millones y 3.700 km² de los 19 partidos citados), la tercera parte de la población total nacional y la mitad de las actividades económicas. Como señala P. Pirez, «la ciudad (desde las últimas décadas del siglo XIX) se estructuró territorialmente en torno de dos ejes: norte-sur y centro-periferia. El primero separaba a la población por niveles socioeconómicos encontrándose en el norte los grupos de mayores recursos; el segundo, con el establecimiento junto al centro urbano de barrios periféricos correspondió al ascenso social de la segunda generación de inmigrantes que accedió a la pequeña propiedad residencial». Este esquema selectivo de desarrollo obtuvo, mediante el intenso desarrollo de ciertas políticas públicas —como la rebaja de las tarifas del transporte tranviario—, el acceso de los migrantes a la propiedad del suelo cada vez más periférico y relativamente desequipado, sobre el que pudo desarrollarse muy tempranamente una activa autoconstrucción con tipologías repetitivas —(la «casa chorizo» individual o el pequeño conjunto colectivo de viviendas de 4 a 8 unidades). Esta configuración, si bien dio curso a una periferización casi infinita, permitió resolver estándares de infraestructura racionales: en 1938 todos los 2.4 millones de habitantes de la ciudad tenían per cápita 400 litros diarios de agua potable.

Sobre este soporte Buenos Aires fue centro de la industrialización de «sustitución de importaciones» típica de Argentina y Latinoamérica entre 1930 y 1960, lo que suscitó grandes migraciones desde el interior del país llegando el sistema a tener 6 millones en 1960, con tasas anuales de 3,2%

Tres Ciudades Latinoamericanas

de crecimiento y luego, entre el 45 y el 60, de 2,6%. Al contrario de otras configuraciones metropolitanas el crecimiento se fue agregando periféricamente, no rugurizando las áreas centrales y «exportando» a los bordes de su propio sistema las mayores carencias de calidad de vida; ello se expresará en la diferencialidad de los crecimientos que para dichos bordes alcanzaba el 6%. Al alza del costo de suelo central se le opuso una buena infraestructura ferroviaria, una cobertura eficaz de infraestructura (en 1947 el 94% de la población metropolitana tenía agua de red) y la generación de un mercado de suelo periurbano que, cada vez, más periféricamente, seguía ofreciendo posibilidades de apropiación para la autoconstrucción, en algunos períodos apoyada por créditos hipotecarios. Sin embargo prevaleció el desarrollo de loteos precarios y de asentamientos ilegales llamados «villas miseria», cuya población alcanzaba en 1956 a cerca de 115.000 personas, 34.000 de ellas dentro del recinto capitalino, población que se redujo algo hacia mediados de los 60, aunque para la misma época una cuarta parte de la población metropolitana ya carecía de agua. Después de los 60, la radicación industrial se hace más dispersiva (incluso una parte de ella sale de Buenos Aires hacia ciudades del interior) y se produce concomitantemente un desarrollo demográfico muy alto de áreas ya no inmediatas al centro del sistema, sino de sus coronas externas, cada vez agravándose su precariedad: en 1975 un 45% de la población del GBA no tiene agua, un 70% carece de cloacas y habrá casi un millón de «villeros». El sistema socioproductivo más o menos eficazmente montado hasta 1960 —sobre todo con su segregación socioespacial y su relativa racionalidad de infraestructuras de transporte y de saneamiento— comienza a presentar los síntomas de una crisis de sustentabilidad, que sin embargo, no alteran las políticas de planeamiento de escala nacional sobre todo porque, mediante cierto manejo clientelista y acorde a la estructura institucional, es posible conducir dicha situación de carencialidad como un capital político populista. En el período autoritario de parte de los 70 y 80, se agudizó el esquema previo, desindustrializándose progresivamente el GBA, aumentando las infraestructuras privadas (por ejemplo, mediante la construcción de una red de autopistas de peaje) y concluyendo la «depuración» de población «villera» en las áreas centrales, generándose un do-

ble proceso de crecimiento de la población cada vez más periférica, desde el exterior rural (incluso de países limítrofes) y de las áreas centrales recalificadas. Como consecuencia de estas presiones, a fines de los 80 comenzaron a generalizarse la producción de «asentamientos» o prácticas invasivas, más o menos organizadas, de tierras públicas o privadas desocupadas. Pérez concluye su análisis expresando lo siguiente: «Una ciudad que, habiendo tenido una extraordinaria cobertura de infraestructuras y servicios, no está en condiciones hoy de garantizar condiciones adecuadas de funcionamiento en una situación general próxima al colapso». Los problemas de falta de funcionalidad del sistema metropolitano «repercuten en las condiciones de vida de la población a través del aumento del costo de vida, el escaso dinamismo del mercado de trabajo, los problemas sanitarios generales, enfermedades del trabajo y los efectos ambientales negativos», con estándares tales como contaminación industrial y domiciliaria del río, sus afluentes y las napas subterráneas, bolsones crecientes de áreas pauperizadas con enormes déficits de habitabilidad y cobertura de servicios mínimos, disminución de la calidad y cantidad de equipamientos, espacios públicos y áreas verdes. Pérez concluye sus consideraciones señalando que si bien «los problemas de Buenos Aires son poco visibles», «la ciudad deja mucho que desear en términos de sustentabilidad. No garantiza las condiciones para el desarrollo de las actividades económicas, para que la población satisfaga sus necesidades y para que las condiciones ambientales no se vean seriamente amenazadas».

Una particular y complementaria visión acerca de la sustentabilidad ambiental del sistema metropolitano de Buenos Aires es la ofrecida por J. Morello en sus estudios sobre lo que llama «sistema periurbano». Decimos que se trata de una necesaria visión complementaria a la que, entre otros, el citado Pérez efectúa desde la óptica de la calidad de vida socio-productiva y/o desde el eficiencia o no de la antropización: Morello en cambio, propone también pensar la sustentabilidad desde el sustrato ecológicomaterial en que se instala la ciudad, que se expresa por sus bordes en el vasto territorio periurbano como esa «tierra de nadie» que el campo va abandonando a expensas de la presión expansiva del «frente colonizador» de la ciudad.

Ese ambiente híbrido, queda pues definido como «un lugar en el que alternan servicios urbanos y servicios (o funciones) ecológicas, un área de metabolitos de difícil procesamiento y de acumulación de discontinuidad de servicios». Por debajo de las cosas más o menos obvias de la expansión urbana —disminución de la cobertura vegetal, de la recarga de acuíferos por impermeabilización— ocurre en realidad, una serie de procesos más complejos que Morello verifica casi como una «neoeología»: nuevas estructuras geofísicas, con neoformas, neorelievos y neoredes de distribución superficial de aguas, neocistemas con nuevos ciclos geoquímicos, nuevas cadenas tróficas más cortas y menos diversificadas, nuevos pulsos ecológicos en las áreas inundables e incluso una nueva gestión de la estructura geofísica territorial (desmontes, entubamientos, canalizaciones, etc.) que acelera la transformación de las estructuras naturales (o de modelación antrópica lenta). Morello compara el proceso de avance o corrimiento de las grandes ciudades sobre sus entornos rurales con el caso de los corrimientos de las fronteras agrícolas, en donde una práctica productiva «formal» avanza o transforma ecosistemas naturales o poco intervenidos. En ambos casos se produce una transformación intensa del medio físico, especulación con la tierra, actividades ilegales, alteraciones de la tenencia y propiedad, cambios de uso del suelo, intensificación de actividades extractivas, cancelación de actividades productivas agrarias. Por otra parte, la presión irracional urbana sobre las áreas rurales inmediatas hacen disminuir la estructura amosaicada de dichos ecosistemas mixtos de dominante rural, hasta provocar casi su pulverización, o sea la microfracturación de las áreas de relativa homogeneidad ecológica preexistentes. En el caso de GBA —y del sistema urbano central de la Argentina, el frente urbano fluvioplatense— la estructura urbana se desarrolló sobre un territorio natural de cerca de 20.000 km², que se extiende entre los ríos Matanza al sur y Carcarañá al norte frente al estuario platense con una profundidad variable de 50 a 100 km desde la costa del río de la Plata. Son suelos que, por fuera de unos 7.000 km² de áreas anegadizas, pertenecen genéricamente al tipo clase I, en los que el desarrollo urbano ocupó 6.200 km²: 3.900 para el GBA y 2.300 para otras 6 ciudades de entre 70 y 100.000 habitantes (San Nicolás, Per-

gamino, Zárate, Junín, Campana y Luján) y para la segunda ciudad argentina, Rosario (de más de 1 millón de habitantes). Obsérvese que si dicho territorio constituye el soporte exclusivo de sustentabilidad básica de la población asentada el índice implica la disponibilidad teórica de 1,6 hectáreas por habitante, pero esta área de Argentina contiene una parte sustancial de territorios que producen bienes exportables y que por lo tanto disminuyen aquel exiguo indicador, con lo cual la expresión de una posible crisis de sustentabilidad secundaria para el caso Buenos Aires seguramente agudiza las condiciones de crisis de sustentabilidad primaria del resto del territorio, por la presión tendiente a ampliar su huella ecológica.

Quizás pueda crearse la idea de una doble polaridad en la crisis de sustentabilidad en América Latina, entre los problemas de una sustentabilidad primaria ligada a la agroproducción y sus asentamientos humanos, incluso los pequeños centros urbanos de servicio rural, y los de una sustentabilidad secundaria, concentrados en los escenarios metropolitanos que, como San Pablo, Lima o Buenos Aires, emblematizan no sólo la creciente tendencia a la urbanización latinoamericana sino además a una hiperconcentración de población en epicentros que como los que mencionamos y analizamos, advienen a configurar escenarios críticos en términos de sustentabilidad. Sin embargo, es necesario agregar a estas consideraciones un tercer eslabón que es el de la conflictividad sustentable en los asentamientos de rango intermedio (los ATI) que en otras formaciones, como USA o Europa, tienen un rol protagónico en la articulación y equilibrio de las redes territoriales y por lo tanto, teóricamente contribuirían a estrategias de equilibrio —en la radicación-poblacional-supuestamente mitigadoras de las problemáticas de sustentabilidad tanto en los polos agrarios como en los metropolitanos. Las ciudades intermedias de la región, enormemente variadas entre sí por su pertenencia a diferentes tradiciones históricas y tiempos de desarrollo, diversas estructuras naturales y divergentes jurisdicciones estatales y nacionales, presentan sin embargo algunas características comunes y a la vez aspectos que deben vincularse actual o potencialmente a problemas de sustentabilidad.

Si bien no hay demasiados estudios comparativos —sólo

Tres Ciudades Latinoamericanas

una media docena de análisis que en su conjunto revisan características de unas 100 ciudades que oscilan de medio millar al millón de habitantes— la compilación editada por E. Dowdeswell, bajo el auspicio de la agencia Hábitar se propone el análisis de los «problemas de gestión urbana» de 27 ATI's latinoamericanas: 4 de Argentina, cuya tasa de crecimiento anual es de 1,8% (Córdoba, 1,2 millones de habitantes, tasa de crecimiento anual 3,8% ; La Rioja, 90 mil, TCA 3,8; Resistencia, 220 mil, TCA 3,8 y Zárate, 100 mil, TCA 2), 4 de Brasil, tasa nacional 2,5% (Angra dos Reis, 85 mil, TCA s/d; Marília, 150 mil, TCA 8%; Piracicaba, 245 mil, TCA 6% y Riberão Preto, 430 mil, TCA 2,5%), 1 de México, tasa nacional 2,5% (Cuautla, 120 mil, TCA 4,2%), 1 de Venezuela, tasa nacional 2,7% (Mérida, 250 mil, TCA 4,5%), 3 de Bolivia, tasa nacional 2,8 (Cochabamba, 345 mil, TCA 4,2%; Montero, 70 mil, TCA 0,2% y Sucre, 130 mil, TCA 4,8%), 4 de Colombia, tasa nacional 2% (Armenia, 220 mil, TCA 6,4%; Cartagena, 600 mil, TCA 3,6% y Santander, 60 mil, TCA 2,8%), 3 de Chile, tasa nacional 1,6% (Lota, 48 mil, TCA -0,5%; Talca, 150 mil, TCA s/d y Temuco, 250 mil, TCA, 7%), 2 de Ecuador, tasa nacional 2,6% (Riobamba, 120 mil, TCA 2,9% y Santo Domingo de los Colorados, 120 mil, 12,7%), 4 de Perú, tasa nacional 2,6% (Chiclayo, 441 mil, TCA 4,8%; Ilo, 51 mil, TCA 5,1%; Juliaca, 126 mil, TCA 7,9% y Trujillo, 500 mil, TCA 14,17%) y 1 de Honduras, tasa nacional 4,4% (San Pedro Sula, 330 mil, TCA 4,54%).

El estudio reseñado arroja varias conclusiones de interés desde la perspectiva de nuestro trabajo. Las ATI crecen más que las ciudades grandes en general y salvo pequeñas excepciones, crecen más que las tasas nacionales de crecimiento de la población urbana. Este crecimiento debe ser atribuido a la recepción de migrantes rurales y de habitantes de pequeños centros urbanos de servicios rurales que tienden a desaparecer, en parte sustituidos por la competitividad que se ofrece desde las ATI. Sin embargo este desarrollo demográfico no coincide con una efectiva descentralización nacional o regional de actividades de alta productividad que han seguido una pauta divergente, es decir tienden a mayores concentraciones polarizadas cada vez más. Este fracaso de las políticas de los 70 y 80 tendientes a la desconcentración, hace que las ATI

tengan una baja oferta de empleo industrial o agroindustrial, que tiendan cada vez a su terciarización (de bajas perspectivas por la ausencia de macromercados como son los metropolitanos) y que aumenten sus aspectos de pobreza urbana. Algunas de estas ciudades, que dependen, como enclaves, de manera directa, del mercado internacional —como el caso de Resistencia y el algodón— pueden padecer de las oscilaciones de dichos productos que le generan altos costos sociales internos por su alta vulnerabilidad. En general los índices de pobreza (sub LP) son altos (33% en San Pedro, 24% en Córdoba, 12,8% en Santander) y asimismo es elevada la proporción de población con carencias severas de habitabilidad (sub NBI: 35% en Resistencia, 25% en Zárate, 26% en Cartagena, entre el 50 y el 60% en Mérida y Cuautla). En ciertos casos las condiciones ambientales agravan la situación, como la inundabilidad en Resistencia o San Pedro Sula, la sismicidad en Chiclayo o el peligro eventual de accidentes nucleares en Angra.

Otro aspecto grave de este cuadro de ATI es la escasa disponibilidad financiera para la inversión pública: sólo alcanzan a manejar del 5% (en Chile) al 13% (en Brasil) del total de los recursos públicos, situación agravada por la escasa autonomía de los gobiernos locales y en varios países por la ausencia de y percepción indirecta de recursos (la recaudación impositiva se centraliza y luego se coparticipa mediante distribuciones estadísticas a menudo irracionales o arbitrarias). Como complemento a esta desinversión o irracionalidad de inversión, el comportamiento del sector privado es débil en los escenarios de las ATI. Así, a pesar de la existencia complementaria de regímenes de subsidio de gobiernos centrales a locales, la asignación per cápita de inversión pública es muy baja: 10 U\$S/año en Cartagena, 11 en Chiclayo, 12 en Mérida, y luego, excepcionalmente 122 en Riberão Preto, cifra que de todos modos es insuficiente. Si bien en estas ciudades no se deben dedicar altas inversiones a combatir diseconomías de aglomeración, como ocurre en las grandes ciudades y metropolis por ejemplo con el transporte, los recursos son insuficientes y generan hechos como el de Resistencia, donde el cobro de la tasa de limpieza alcanza a cubrir tan sólo el 18% del valor real del servicio. Esta insuficiencia puede convertirse en freno insalvable para revertir deterioros

ambientales graves: por ejemplo, en Cartagena la solución básica de saneamiento que la ciudad requeriría implicaría la utilización total de varios presupuestos municipales para esa sola finalidad.

Desde otros puntos de vista, estas ciudades admiten variantes de gestión con las cuales es más posible abordar y mitigar problemas de sustentabilidad urbana en base a esquemas participativos y concertativos. En Ilo, Perú, la concertación entre estado local, comunidad y la empresa minera Southern Perú Cooper, después de largas confrontaciones, llevó a soluciones y mejoras en el equipamiento urbano. En Riberao Preto operan con relativo éxito 223 organizaciones comunitarias y en Marilia y Santo Domingo de los Colorados existen federaciones de ONG que son fuertes y capaces de orientar la capacidad comunitaria en la resolución de sus conflictos ambientales. En Zárate se intentó el cobro de impuestos con las entidades vecinalistas y en Santander existe un ente empresarial municipal que debe actuar con espíritu empresario pero bajo control de la comunidad para atender las deficiencias grandes de la vida social urbana. En resumen, de las consideraciones sobre el estudio señalado, pueden sintetizarse, en primer término, el desarrollo imperfecto de esta clase de ciudades, con su dinamismo demográfico pero también con su creciente disminución de sustentabilidad y calidad ambiental. Y en segundo término, la necesidad de reorientar el financiamiento público con una mejor asignación de los recursos, lo cual debe y puede ser complementado, desde la esferas locales, con un potenciamiento de la participación comunitaria en la gestión ambiental urbana.

Después de las diferentes consideraciones efectuadas sobre la cuestión de la sustentabilidad aplicada al escenario latinoamericano y después de hacer alusión a instancias diversas de su manifestación, como lo que denominamos sustentabilidad primaria y sustentabilidad secundaria tanto referente a las estructuras metropolitanas como a las ciudades de rango intermedio, quisiéramos cerrar esta sección, volviendo al tema conceptual del «desarrollo sustentable», eventualmente revisado en su entidad más bien eurocéntrica, a partir de los hechos

propios del urbanismo latinoamericano. Es evidente que el punto de mira problemático desde el cual se construye esta noción es sustantivo para su evaluación; de allí que autores como T. Maldonado o R. Guimaraes expresen marcado escepticismo sobre la aplicabilidad generalizada del concepto. O dicho de otra forma, que éste no sea más que un remozamiento terminológico tendiente a postular sobre todo, la perdurabilidad y sustentabilidad del modelo capitalista avanzado mediante una globalista proposición de externalización de la demanda de recursos naturales que este modelo requiere: externalizar la demanda de recursos sería proponerse globalizar la gestión de un llamado patrimonio natural universal —lo que fue el cometido evidente de la reunión de Río, a través de las eufemísticas cuestiones del «cambio global» o la defensa de la «biodiversidad»— con lo que desarrollo sustentable vendría a identificarse con mantenimiento del statu quo socioeconómico junto a gestión racional (en tanto globalizada) del patrimonio de recursos naturales. Este discurso es demasiado escaso para América Latina, donde no se puede hablar de sustentabilidad referida solamente al manejo de recursos naturales, soslayando la cuestión de una revisión de la apropiación diferencial de la renta natural, ya no en términos de homogeneización de la tecnología (que fue el discurso tradicional de la modernización y luego la justificación de la «brecha» de calidad de vida entre industrializados y no industrializados) sino alrededor de una reevaluación económica y política de lo único que será efectivamente escaso en el futuro: los recursos naturales.

T. Maldonado, al examinar las tendencias del pensamiento ambientalista, identifica finalmente dos posturas: las del «ambientalismo fundamentalista» y las del «ambientalismo compatibilista». El primer grupo —liderado por pensadores como el noruego A. Naess— postula una «ecología profunda» (*deep ecology*) que distinguiéndose de la «ecología superficial» (*shallow ecology*) aventura un sistema de pensamiento filosófico, derivado un tanto confusamente de Aristoteles y Spinoza, la «ecosofía», basado en principios como el anti-anthropocentrismo, el igualitarismo o anticlasismo biosférico, la simbiosis entre las especies, la descentralización decisional en la gestión ambiental, la complejidad (no la complicación) y «no sólo los hechos, sino sobre todo, valores». «El ambien-

Tres Ciudades Latinoamericanas

talismo compatibilista —en cambio, según Maldonado— es aquél que trata de encontrar soluciones de compromiso entre los intereses del desarrollo y los intereses del ambiente. La teoría de 'desarrollo sustentable' pertenece a esta categoría. Todos los entes, agencias y comisiones nacionales e internacionales que se ocupan de la relación entre ambiente y desarrollo se mueven en esta óptica. Los cruzados de la ecología profunda (Naess en primer plano) critican duramente el pragmatismo —según ellos superficial y a la larga, inconducente— del ambientalismo compatibilista.

R. Guimaraes, ya desde el título del ensayo que comentaremos —«El desarrollo sustentable: propuesta alternativa o retórica neoliberal?»— adelanta su escepticismo o al menos, sus reparos, señalando que la conferencia de Río, ya desde su propia convocatoria (la Resolución 44-228) se proponía organizar bajo este paraguas conceptual, una cierta legalización, en términos de derecho internacional, de un ámbito ecopolítico que regentara el manejo global del patrimonio de recursos naturales. La realidad o el punto de partida desde el cual se intenta esta esquematización globalizante en nombre de un salvífico «desarrollo sustentable» es de inaceptable asimetría: 1/5 de la población mundial consume el 80% de los recursos y genera el 75% de las emisiones, ejerciendo un impacto sobre las reservas 25 veces más grande que cualquiera de quienes conforman las 4/5 partes restantes de la población mundial. De esa masa de los 4/5 (cerca de 4.000 millones), 1/3 padece hambre y desnutrición y 3/4 carece de estándares aceptables de habitabilidad. Una cuarta parte de las muertes acaecidas en el mundo corresponde a niños menores de 5 años, como efecto de su subalimentación y vulnerabilidad consecuente. Sin embargo, sobre ese statu quo tan fracturado, a partir del cual se quiere instalar macropolíticamente (es decir, como decisión hegemónica de los países dominantes) la noción de un prudente «desarrollo sustentable», no generó, por fuera de la decisión de transferir el 0,7% de los presupuestos de países desarrollados para ayudar a los no desarrollados —decisión, en general, no aplicada— más que acuerdos marco sobre previsiones genéricas de no alteración del «cambio climático» (sin que ello significara suspender la producción de residuos agresivos de la atmósfera) o de preservación de una global «biodiversidad».

En cuanto a este ítem, Guimaraes: señala que el 90% del patrimonio biogenético está en el Sur y que entre un 15 y un 20% de sus especies vegetales y animales podrían desaparecer hacia el 2000, principalmente como consecuencia de la acción devastadora de la actividad empresarial económica de países del Norte. Un 70% de las sustancias medicinales elaboradas en USA depende de plantas naturales; es probable que como efecto de la presión de este mercado, la farmacopea decaiga en un 20% de su variedad como efecto de la pérdida de biodiversidad derivada del manejo insostenible del patrimonio y de la imposibilidad de una sustitución químico-sintética, por lo menos, de costos razonables. La acción nortea afecta severamente el patrimonio sureño: si la reducción de la concentración estratosférica de ozono alcanzó, en general, el 10% en el último cuarto de siglo, en la Antártida ese valor llegó al 70%. Lo mismo para el «efecto invernadero». A esto hay que sumar los efectos de la desertización —que afectan genéricamente, las áreas fértiles de países subdesarrollados por presión de los desarrollados, con una pérdida anual de 60 millones de hectáreas— que en la región supone la erosión significativa del 51% de la superficie de México o el 35% de Uruguay, o la pérdida de entre el 20 y el 60% de territorios extremadamente férciles históricamente como las áreas del estado sureño brasileño de Paraná o las provincia argentina de Entre Ríos.

En cuanto a los procesos de urbanización acelerada en la región, los mismos contienen términos de nuevas crisis de sustentabilidad, derivadas del volumen de las nuevas poblaciones y de las deficientes capacidades de carga de las áreas urbanas receptoras, así como concomitantemente, su limitación de productividad redundante en incapacidad de financiar la ampliación de esa capacidad. 60 ciudades de más de 4 millones habrá en el sur hacia el 2000, mientras en el norte habrá 25. Diez de las doce ciudades más pobladas (más de 13 millones cada una) hacia el 2000 estarán en el Sur, la mitad en América Latina, con México y San Pablo ocupando los primeros lugares. Un 40% de la población regional vivirá en ciudades de más de 1 millón de habitantes, y en ese esquema de aglomeración ineficiente será difícil corregir aspectos tales como la carencia de sistema de alcantarillado que alcanza al 60% de la población, o del tratamiento de

aguas residuales del que carece el 90% y el hecho general de carencialidad y crisis de sustentabilidad elemental: 2 de cada 5 hogares carecen de efectiva «ciudadanía», o sea, de condiciones mínimas de habitabilidad o satisfacción de sus «necesidades básicas» y 1 de cada 5 debe luchar por su supervivencia biológica.

Frente a esta situación diferencial, la noción de desarrollo sustentable es por lo menos ambigua, y Guimaraes apunta que en la literatura técnica disponible hay más de 100 definiciones del término y que en definitiva, éste resulta diverso según la subjetividad que quién lo utilice: no es el mismo concepto de sustentabilidad, ejemplifica nuestro autor, el que posee un fabricante de muebles respecto de un bosque que una ONG conservacionista. Curiosamente en Usuahia, al extremo sur de Argentina y también en Chile, lugares en donde subsisten los únicos reservorios de lenga, una empresa maderera transnacional, Trillium, ha estado comprando extensas superficie de dichos bosques para producir tableros de madera pulverizada, confrontando dramáticamente —por el colapso de biodiversidad y madurez ecosistémica que se producirá en el manejo del bosque— diversas ideas de sustentabilidad.

Guimaraes observa escépticamente el rol jugado por el Banco Mundial, quién se autoasigna el carácter de soporte del proyecto de la Agenda 21: el manejo efectivo del dinero crediticio del BM hace pensar que la noción de sustentabilidad y desarrollo sustentable es más bien, como dice nuestro autor, «retórica neoliberal». De 46 préstamos que el Banco ha generado en el sector energía —por más de 7.000 millones de US\$— sólo dos contienen, en su diseño, criterios de eficiencia o conservación energética. Otra paradoja, que quizás no lo sea tanto: en China se asignó, vía fondos del BM, dos millones US\$ para instrumentar acciones de reducción del CO² en la atmósfera, pero el mismo banco aporta 310 millones US\$ para el montaje de fábricas eléctricas basadas en combustión carbonífera y 1.000 millones US\$ para el desarrollo de transportes basados en el uso de combustibles fósiles.

Evidentemente, la noción de «desarrollo sustentable» es demasiado divergente y no tiende en los hechos a corregir, las

asimetrías de la calidad ambiental. En América Latina, como se decía, uno de cada cinco habitantes apenas come y generalmente no llega a las 2.000 calorías diarias que recomienda mínimamente la FAO; en Holanda el principal problema de sustentabilidad lo constituye la superpoblación del ganado bovino y el exceso de abono orgánico que se genera en el suelo rural.

Guimaraes para finalizar este ítem, propone, al menos en la dimensión latinoamericana, que el concepto de «desarrollo sustentable», por fuera de la globalizante acepción neoliberal y economicista, se revise y aplique según cuatro expresiones.

En primer lugar, «sustentabilidad ecológica», entendible como el manejo racional de los recursos naturales, antes que nada, maximizando su administración y conservación y restringiendo o eludiendo su dilapidación en nombre de coyunturalismos económicos.

En segundo lugar, «sustentabilidad ambiental», verificable como el manejo racional de la presión de las «externalidades negativas» sobre el patrimonio de recursos naturales, o dicho de otra forma, tanto el control de la emisión de residuos o desechos como de la capacidad depurativa y autoorganizativa de los ecosistemas bajo presión antrópica.

En tercer lugar, «sustentabilidad social», definible como el conjunto de políticas y acciones efectivamente tendientes al mejoramiento de la calidad de vida social: no tiene sentido ningún tipo de desarrollo, sino se apunta primariamente al sostén del sujeto social.

En cuarto y último lugar, «sustentabilidad política», caracterizable a nivel micro, como la democratización de la sociedad y a nivel macro, como la democratización del estado. Se supone que es esta democratización real, local (municipal, microsocioal, institucional) y general (regional, nacional) la que irá cimentando una reorientación efectiva respecto de la actual y generalizada política neoliberal (y a la postre, antisustentable) alentada por la mayoría de los actuales gobiernos latinoamericanos que comprometen, quizás sin saberlo del todo, el patrimonio de recursos naturales de la región, e indirectamente, la calidad de vida de sus habitantes.