

Notas y comentarios

Comentario en la presentación del libro *Aire dividido: crítica a la política del aire en el Valle de México*

Víctor L. Urquidí*

En 1971, ante la inminencia de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente Humano convocada en Estocolmo en agosto de 1972, se empezó a legislar en México acerca de ciertos aspectos de la política ambiental. En 1992 se llevó a cabo la llamada Cumbre de Río: la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Medio Ambiente y Desarrollo, en la que se proclamó la Declaración de Río sobre Desarrollo Sustentable, se firmaron varios acuerdos internacionales y se aceptaron las recomendaciones de la Agenda 21. Se suponía que México, junto con otros 177 países, iniciaría a partir de entonces un proceso de desarrollo sustentable, el cual garantizaría a las generaciones venideras no sólo la protección de los recursos naturales y un empleo racional de los no renovables más escasos y en peligro de agotamiento, así como la sustitución de los más contaminantes, sino además un mejoramiento constante de la calidad de vida en un contexto de equidad social. Tendría máxima prioridad una política ambiental integral que abarcara desde reducir y aun eliminar emisiones de sustancias peligrosas originadas en la actividad económico-social hasta organizar la sociedad, con apoyo en la mejor información disponible, de manera que las contaminaciones no sólo se corrigieran sino que fueran objeto de programas y acciones de prevención.

A ocho años de distancia de la Cumbre de Río, nada de esto está ocurriendo en el conjunto mundial, por más que puedan señalarse avances en política ambiental en ciertos territorios del planeta y en determinados sectores o problemas. En realidad, no es tanto el planeta el que debiera ser objeto de preocupación –aun cuando no deban desestimarse los graves desequilibrios ecológicos que se han generado– sino la especie humana, que está en peligro de persistente degradación o aun de extinción a causa de los efectos del deterioro ambiental. El deterioro se manifiesta ya en la universal extensión de graves problemas de salud y en las condiciones de miseria que preva-

* El Colegio de México.

leen entre un 80% de la población mundial, pese a los avances de la medicina y a los intentos de “combate a la pobreza”. El efecto de los patrones de desarrollo económico y tecnológico del pasado, que han evolucionado de manera insustentable, ha rebasado la capacidad de la sociedad global y de sus componentes regionales para emprender los cambios estratégicos necesarios para llegar algún día al desarrollo sustentable.

Esta perspectiva se refleja en casi todos los países. En México, pese al reiterado avance de la legislación y a la organización de nuevos programas, y al mayor conocimiento de la problemática en sus grandes lineamientos y en sectores más concretos, el deterioro ambiental ha continuado sin interrupción durante los últimos treinta años, veinte de los cuales coinciden con un estancamiento persistente del progreso económico general del país. Un aspecto importante, no ajeno a muchos otros del deterioro ambiental, lo constituye la contaminación atmosférica en el hoy llamado Valle de México, así como en diversos centros urbanos de elevada concentración de actividad económica y de población.

El libro que hoy presenta el doctor José Luis Lezama trata con esclarecedora profundidad el tema de la contaminación atmosférica en la Ciudad de México y sus alrededores, los programas para determinar sus alcances y los intentos de aproximarse a soluciones adecuadas. Para el autor, la contaminación ha sido una “construcción social”, no sólo el resultado técnico de la emanación de ciertos gases y partículas a la atmósfera local; en otros términos, se puede definir una determinada magnitud de un problema ambiental en forma limitada, conforme a varios indicadores, pero se debe reconocer que la sociedad –gobierno, sectores productivos y sociedad civil– responsable del problema ha prestado escasa atención al mismo en todos sus alcances complejos e interrelacionados. La atención que se ha dado al problema de la contaminación atmosférica ha sido parcial, inspirada en procesos tecnológicos y en supuestos daños a la salud, sin abordar las complejas causas político-sociales de la menor calidad del aire que se respira.

Entre los economistas formados profesionalmente hace seis decenios o más privaba la noción de que el aire (como el agua) era un bien gratuito, verdadero don de la naturaleza, desprovisto de un costo económico medible. Hace ya unos 40 años, las comunidades científicas y algunas organizaciones no gubernamentales empezaron a llamar la atención sobre las consecuencias de los daños ambientales modernos. Los economistas, siempre influyentes, bajo distintas ver-

siones teóricas, en los acontecimientos industriales y de los servicios, hicieron mofa de los científicos. En el mejor de los casos, alegaron que las nuevas tecnologías se encargarían de reducir o eliminar las contaminaciones. Algunas acciones aisladas lograron en efecto controlar o mejorar la calidad del aire –ejemplos, Londres, Pittsburgh, en cierta medida Los Ángeles–; por lo menos se eliminaron algunos efectos de la combustión de sustancias de origen fósil. Hay quien recuerde, como yo en mi época de estudiante, el hollín derivado de la quema de carbón que se pegaba cotidianamente a la ropa en las calles de Londres, proceso agravado con las neblinas y otros factores que infectaban los ambientes interiores y causaban molestias respiratorias. Mas nada de ello permitía imaginar lo que serían los fenómenos atmosféricos en grandes concentraciones urbanas como la del Distrito Federal y sus anexos, y las de otros países en vía de desarrollo.

Las causas de la actual contaminación del aire en la Ciudad de México son explicadas por el doctor Lezama con referencia no sólo a los diversos factores naturales, económicos y tecnológicos que siempre se citan: los climáticos, la calidad de los combustibles, los millones de vehículos impulsados por motores de combustión interna (la mayor parte de ellos bastante añejos), las fuentes fijas de emisiones de gases y partículas, la irracionalidad de los sistemas de transporte público, los tiraderos incontrolados de residuos, y hasta, en breves menciones, los resultados de la defecación al aire libre. Para él, es preciso además reconocer que las características y el grado de la contaminación actuales son consecuencia de haberse abordado la reducción o control de las emisiones contaminantes con sentido inmediato y sin tener en cuenta que una política integral tendría que ser una construcción social.

El libro que se presenta, fruto de años de investigación y análisis de los fenómenos de deterioro del aire que respiramos, constituye una aportación concienzuda y clara que muestra las graves limitaciones de los programas oficiales de los últimos 21 años, incluido el actualmente vigente. Se trata de una obra que encuadra la problemática de contaminación atmosférica en su múltiple dimensión sociopolítica y cultural, incluso en el contexto de administraciones que nacen de un régimen político poco transparente, corrupto y alejado de la preocupación ciudadana. El libro está destinado a ser un texto de consulta ligada para todo aquel que se interese en la aspiración de un desarrollo sustentable y en el análisis crítico de la calidad de vida urbana. Sus cualidades didácticas son sobresalientes.

Me limitaré, no obstante, como economista de otra época, acostumbrado a ver la economía como un instrumento del bienestar, vinculado a la problemática social y política, y no como un fin en sí mismo, y como escéptico que siempre he sido de la información estadística, a plantear algunas dudas –de cuyas aclaraciones no es necesariamente responsable el autor– que me surgen de la lectura de este extraordinario trabajo de investigación. Espero asimismo que cualquiera que no sea especialista en fenómenos atmosféricos pueda compartir conmigo mis preguntas y mis impertinencias.

Lo primero se refiere a la artificialidad de suponer que existe un área atmosférica definida por los límites del Distrito Federal y de su zona conurbada. ¿Qué se sabe de las corrientes atmosféricas en las seis entidades federativas vecinas –Puebla, Tlaxcala, Hidalgo, Querétaro, México y Morelos– y sus concentraciones industriales y de transporte respectivas, en relación con el supuesto Valle de México? Los gases emitidos seguramente son capaces de viajar grandes distancias, pero ¿cuáles se importan de otras áreas y de cuáles de ellos el Valle de México es exportador? Cuando se habla de “dispersión” de las sustancias contaminantes, ¿a dónde se supone que van a parar? ¿Sería dable imaginar que se depositan en el centro o el norte de México, quizá en zonas de Estados Unidos y Canadá, o que corrientes aéreas las llevan a las costas del Golfo de México y otras zonas, tal vez lugares en Morelos, Guerrero, Oaxaca o Chiapas, comunicadas entre sí por corrientes atmosféricas? ¿Qué “recibimiento” darán las poblaciones de esas otras áreas a las excreciones atmosféricas del Distrito Federal?

Segundo, cuando se dice que en el Valle de México se emiten 4 millones de toneladas de contaminantes atmosféricos –que parece ser un dato de 1993–, el 80% proveniente de fuentes móviles (vehículos de motor), ¿qué significa en realidad esa cifra? Yo pensaba que los gases se miden en su dimensión de volumen, en unidades métricas cúbicas, no conforme a su peso en kilogramos o toneladas, pero confieso que por mi constante cambio de escuelas con distintos programas jamás estudié química. Si se pueden sumar kilogramos o toneladas de un gas tras otro, para dar un total determinado en medida de peso, ¿qué significa en realidad para los habitantes de un centro urbano la suma total –y por cierto no están todos– y cómo se relacionan las componentes entre sí? ¿A qué horas se nos viene encima ese enorme peso? ¿Qué es eso del “inventario” de emisiones, y por qué no se manejan cifras de varios años o se actualiza el llamado inventario? Más aún, ¿qué parte del supuesto tonelaje son precisamente partículas suspen-

didadas a las que la política ambiental casi no presta atención, sobre todo aquellas micropartículas que ni se ven ni se sienten en la nariz pero van a dar irremisiblemente a los bronquios? ¿Cuál es su grado de peligrosidad para el sistema respiratorio? ¿Será verdad, como dice un entrevistado (página 132), que con construir dos millones de letrinas en el Valle de México –y los medios de neutralizar o evacuar sus productos, añado yo– se resolvería la “aportación” que la fecalización ocurrida a la intemperie hace a la contaminación atmosférica por micropartículas suspendidas –antes de que se “dispersen” a otro territorio poblado?

Respecto a la salud de los humanos, ¿cuáles son los efectos reales del ozono, haciendo abstracción o controlando estadísticamente los males respiratorios preexistentes como el asma, el enfisema, la bronquitis crónica y otras propensiones pulmonares? ¿Es cierto que en 1993 se detectaron en el área metropolitana 855 fallecimientos por ozono, según leí en un documento reciente? ¿El ozono mata, o es, como también leo, sólo un irritante que puede agravar otros males respiratorios? ¿El ozono en la Ciudad de México, que en los cinco distritos en que se mide diariamente, muestra casi siempre –pero sólo durante un corto tiempo al mediodía– niveles hasta 60% superiores a la norma internacional (¿norma de dónde?), es realmente una amenaza constante a la salud? Hay datos que pueden consultarse en internet pero casi nunca aparecen en los medios cotidianos que muestran que antes de las 12 del día y después de las 16 horas, ya no se diga al atardecer, su nivel es bastante inferior a la mitad de la norma internacional. ¿Por qué tanto énfasis administrativo y de los medios sobre la formación de ozono, y casi ninguna mención de otros gases y de sus efectos, incluso de los precursores de la formación de ozono?

El transporte público en su modalidad de microbuses que se detienen en cualquier punto y no en paraderos bien marcados, el vasto acervo de automóviles de uso particular con diez o más años de haber salido a la circulación y la multitud de vehículos de carga, públicos y privados, que no pasan verificación –y que con frecuencia están en simple “tránsito” por el Distrito Federal camino a otras entidades– contribuyen en gran medida a las emisiones más contaminantes, pero ¿cómo se está visualizando este problema a futuro? ¿Cuál va a ser el “parque vehicular” de los años por venir, cuál va a ser la viabilidad intraurbana y la le circunvalación, cuál será la viabilidad de instalar medios de transporte urbano masivo de pasajeros (metro y trenes), cómo se podrían organizar los servicios de distribución y reparto de productos y servi-

cios comerciales, abastecimientos de alimentos, bebidas gaseosas y otras, gas doméstico, etcétera? ¿Continuará prevaleciendo la costumbre de usar el auto para ir a comprar medio kilo de cualquier cosa o una caja de pañuelillos desechables? ¿Las vías rápidas se distinguirán por ser usadas por autos con un solo pasajero adentro?

Existe la necesidad, señalada con toda claridad por el doctor Lezama, de una política incluyente de los aspectos sociopolíticos y culturales, una verdadera política pública como construcción social, con cooperación de las comunidades locales, de reducción y control de las emisiones a la atmósfera y de modificación de las causas socioeconómicas y administrativas de la situación actual, y de sus perspectivas. Sin embargo, se ve a la legua que urge mejorar de manera muy considerable la información estadística y de registro. ¿Los datos de 1994 y su distribución por sectores de origen, en el cuadro 7, nos dicen algo sobre lo que pueda estar ocurriendo ya en el año 2000? ¿Los datos sobre daños a la salud son tan “contundentes” como se dice en las páginas 90-97? ¿Por qué no se incrementa de manera considerable la investigación médica sobre los efectos de los contaminantes atmosféricos en la salud y se le da un tratamiento estadístico adecuado a la información?

Podría uno alargarse con referencia anecdótica a tanto dato concreto, pero llama la atención la intensidad de lo que el autor designa como los ámbitos subjetivos, o sea políticos, en que se manejan tanto la información como las supuestas soluciones técnicas. Por otra parte, echo de menos un tratamiento más amplio de la influencia de la industria automotriz instalada en México y de sus agentes distribuidores, con su interés particular, apoyado por las autoridades, en no cumplir para el mercado interno con las normas más rigurosas de emisiones de gases que se aplican en los vehículos destinados al mercado de exportación.

El doctor Lezama hace un recuento analítico importante de los antecedentes de la actual política ambiental a nivel federal y de la incorporada a la autoridad del Distrito Federal, cuyo énfasis se da en la medición del IMECA del ozono –de lo cual se hacen eco los medios de comunicación como si se tratara del pronóstico del tiempo del día siguiente–. También señala la falta de un marco general de apoyo a las políticas ambientales en los sectores de los partidos políticos y en las sucesivas administraciones. Es en particular importante su análisis (capítulo V) de los varios programas que han culminado en el actualmente vigente Proaire, a punto de reproducirse o remodelarse.

Se puede concluir, sin ser necesariamente pesimista, que en México falta mucho, política e institucionalmente, para que problemas de la magnitud del de la contaminación del aire puedan ser abordados de manera integral, multidisciplinaria y multisectorial, en el contexto del desiderátum de una política general de desarrollo sustentable. Lo mismo puede decirse de otros igualmente graves como el de la contaminación de las cuencas hídricas, el tratamiento de los desechos industriales peligrosos, la disposición adecuada de los residuos municipales, respecto a los cuales la información disponible es igualmente defectuosa. La aportación que ha hecho el doctor Lezama constituye un gran avance metodológico en una de las áreas más visibles, la del aire dividido, por paradójico que parezca, y hago votos por que su libro ejerza la influencia que merece.

Una reflexión final: el problema de la contaminación atmosférica, como tantos otros de carácter ambiental, necesitaría considerarse en relación con los umbrales de tolerancia del deterioro ambiental. El concepto de umbral es impreciso en términos de medición, pero sirve para llamar la atención sobre las fuerzas que pudieran determinar la irreversibilidad de algunos procesos de deterioro ambiental. Habrá que avanzar en el futuro en este género de análisis.