

por
**HÉCTOR
SEJENOVICH**

*Profesor titular de
Ciencias Sociales y
Ambiente FCS-UBA**

**NECESITAMOS CONOCER LAS
POTENCIALIDADES Y RESTRICCIONES DEL
PATRIMONIO NATURAL PARA LOGRAR UNA
SUSTENTABILIDAD ECOLÓGICA, ECONÓMICA
Y SOCIAL. EL DESARROLLO DE POLÍTICAS
AMBIENTALES ES LA SOLUCIÓN A LA ACTUAL
CRISIS SOCIOAMBIENTAL.**

TRANSPORTE Y MEDIO AMBIENTE

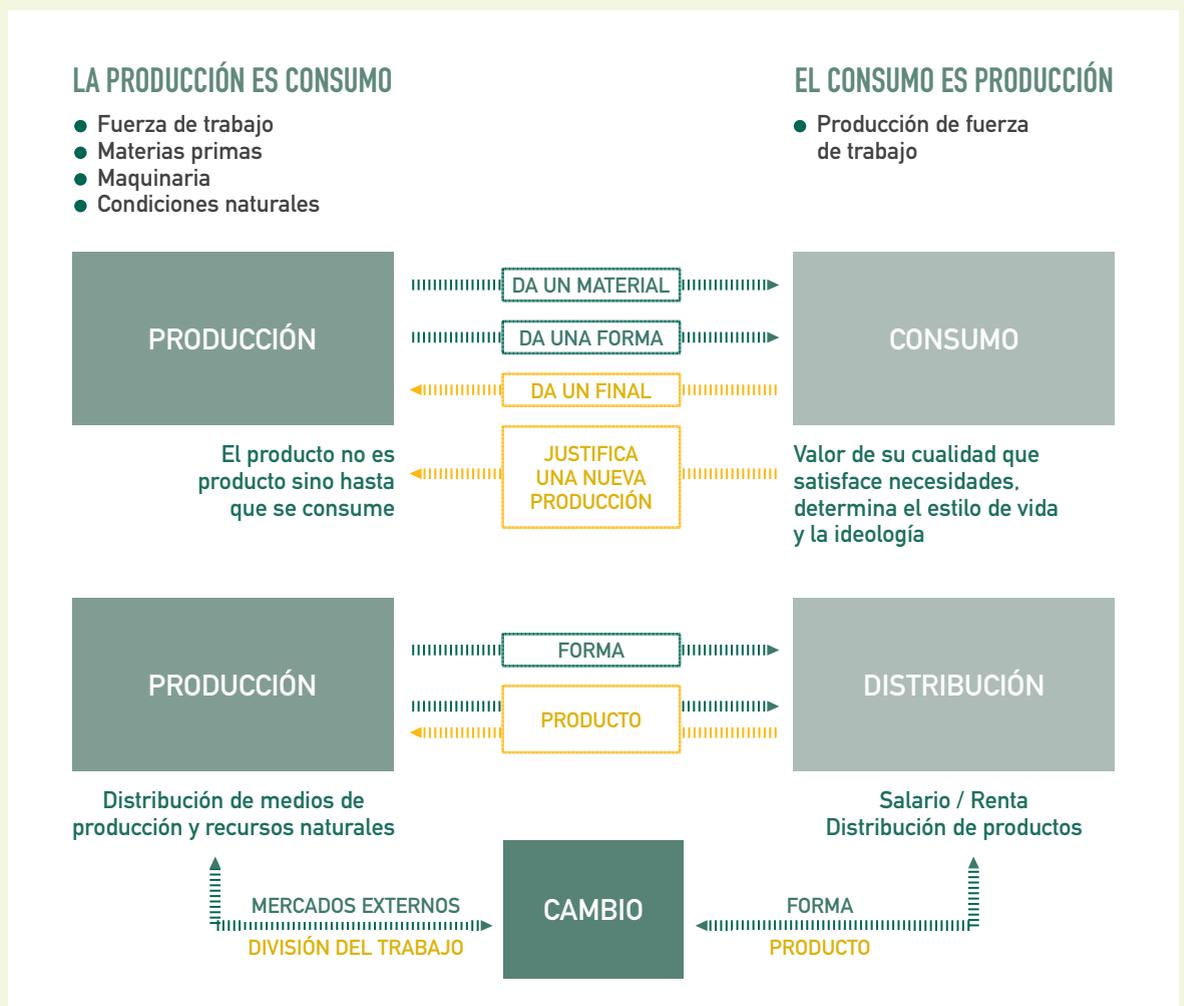


La actual crisis socioambiental que vivimos en América latina nos muestra con mayor evidencia las interrelaciones sistémicas entre los diferentes procesos de transformación de la naturaleza. La unidad que los liga denota que todos ellos adolecen de una misma contradicción entre la sociedad y la naturaleza. Esta contradicción nos muestra que la heterogeneidad de la oferta natural no está siendo utilizada según los lineamientos de un adecuado ordenamiento ambiental del territorio. Los recur-

sos naturales y el hábitat que pudieran satisfacer necesidades humanas a plenitud no se orientan sustancialmente con tales fines. Al mismo tiempo las tecnologías y el manejo de los recursos naturales no logran una utilización integral y sustentable. Debido a ello, las políticas ambientales deben profundizarse para avanzar hacia una sustentabilidad ecológica, económica y social.

El transporte está también en esta estrecha unidad generando los mismos problemas y participando de semejantes soluciones.

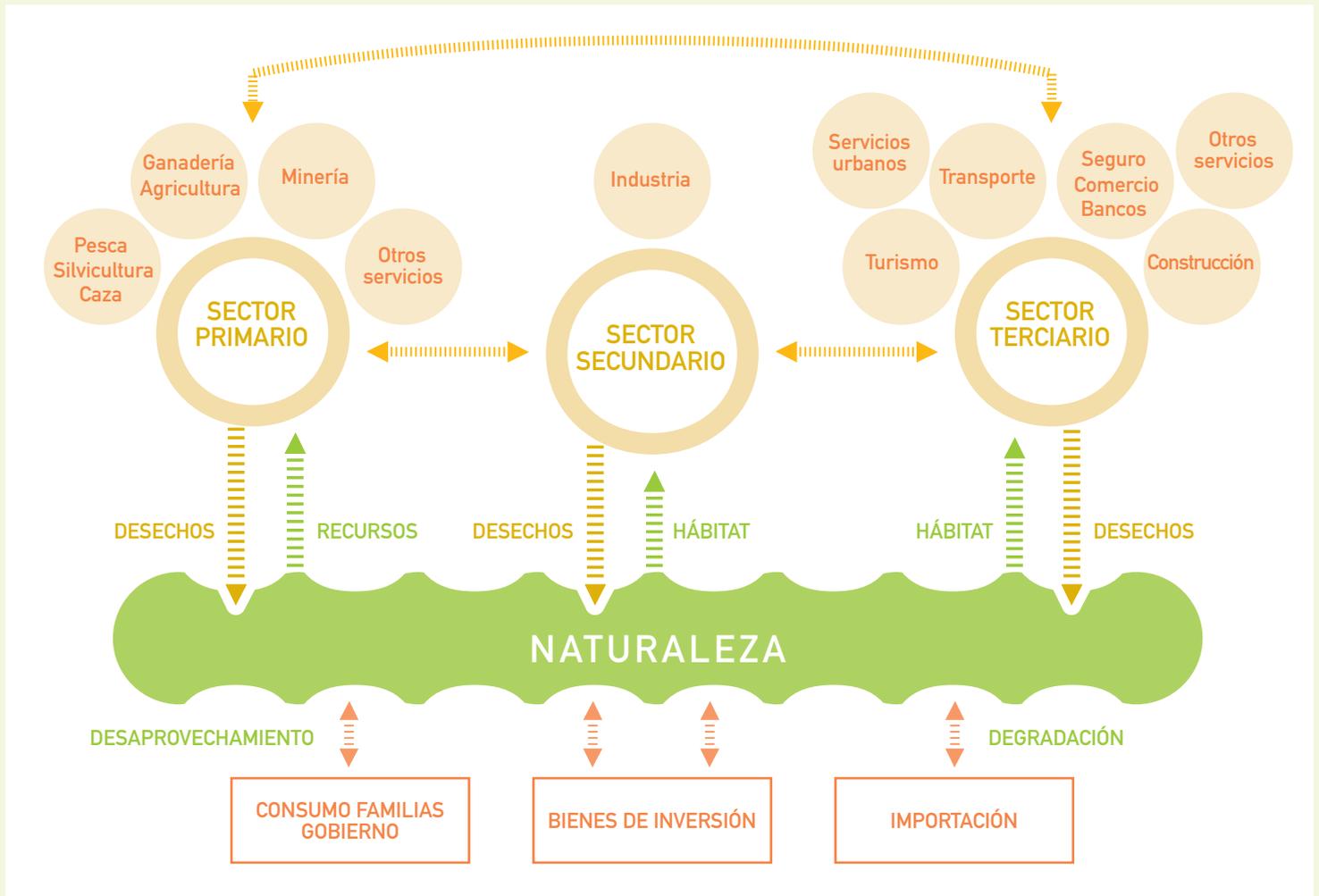
CUADRO 1. Nivel inicial. Relaciones sistémicas: producción, distribución, cambio y consumo



No existiendo políticas correctivas, las tendencias de mercado tienden a lograr beneficios a corto plazo, y generar externalidades negativas de todo tipo, tanto a la naturaleza como a la infraestructura y a la sociedad.

Pero esa unidad en los procesos de transformación (producción, distribución, cambio y consumo) nos hace visualizar más nítidamente la racionalidad dominante. No existiendo políticas correctivas, las tendencias de mercado tienden a lograr beneficios a corto plazo, y generar externalidades negativas de todo tipo, tanto a la naturaleza como a la infraestructura y a la sociedad. Por ello se requiere de políticas de desarrollo sustentable donde se incluyan las consideraciones sobre transporte y ambiente.

CUADRO 2.



CUADRO 3.



A primera vista aparecen separados los procesos de producción, distribución, cambio y consumo. Los clásicos han demostrado que no hay producción sin consumo ni consumo sin producción. En el Cuadro N° 1 analizamos las principales relaciones entre estas categorías mostrando su unidad sistémica. El transporte se incluye en todas ellas.

Entre la producción y el consumo, una creciente división nacional e internacional del trabajo interpuso el cambio y la distribución, y especialmente la especialización aceleró el cambio en cuanto a transporte.

Este análisis nos lleva a considerar la unidad donde distribución, cambio y consumo son momentos integrantes del proceso de producción. El transporte es un proceso productivo que se consume cuando se genera. Aparece como un servicio pero utiliza bienes naturales e infraestructurales que pueden ser ambientalmente empleados en forma adecuada o destructiva según rebase o no la capacidad de carga.

En el Cuadro N° 2 se analiza cómo la categoría transporte como servicio utiliza un hábitat para emplazar su plataforma tecnológica y no internalizar los costos ambientales. Si lo hiciera no habría desaprovechamiento y degradación como lo muestra la figura.

En el Cuadro N° 3 analizamos las condiciones naturales del transporte cuyo sector preprimario debe tener como objetivo la reproducción de la naturaleza garantizando la sustentabilidad. Para ello se requiere tener en cuenta el sistema natural, establecer la infraestructura con remediación y sin destrucción, no rebasar la capacidad de carga de suelo, agua, flora, fauna, paisaje y cuenca, y solventar los costos en investigación, restauración y conservación de tecnosistema.

En el Cuadro N° 4 se analizan todos los posibles costos no pagados ante diferentes acciones del transporte.

Las cuentas nacionales no han incluido los recursos naturales. Como instrumento del desarrollo sustentable debemos considerar el sector preprimario. De esta forma logramos comenzar la matriz de insumo-producto desde el inicio del proceso de la vida, es decir, de la captación y pasaje de energía. La oferta ecosistémica de la naturaleza incluye la

En la medida en que no conozcamos con mayor profundidad el patrimonio natural, sus potencialidades y restricciones, su manejo integral y los costos y beneficios que los mismos pueden generar, las dificultades de establecer un desarrollo sustentable y un transporte potenciando el mismo, son grandes.

CUADRO 4.

TIPO DE ACTIVIDAD PRODUCTIVA	POSIBLES COSTOS NO PAGADOS
Transporte de bienes y personas que sustituyeron el transporte ferroviario y fluvial por el automotor.	No pago de la construcción, mantenimiento y efectos ambientales negativos generados por la infraestructura vial.
Transporte de bienes que incorporaron medios de alto tonelaje de carga.	No pago de las consecuencias de la dilapidación de fuentes de energía.
Vigencia de políticas que posibilitan el predominio del transporte individual de pasajeros respecto del transporte colectivo.	No pago de las tecnologías que deben ser incorporadas para minimizar los efectos negativos de las emisiones gaseosas sobre el aire, que afectan la salud humana.
Utilización del aire para la dispersión de las emisiones gaseosas generadas por la combustión.	

posibilidad de utilizar el sistema natural para el desplazamiento de bienes y personas y de establecer una infraestructura para potenciar la eficiencia de este sector.

Para lograr su sustentabilidad se debe pagar o asumir los costos de la reproducción de la naturaleza.

Esto nos señalan las cuentas patrimoniales, pero aún no se ha implementado. Mientras se estudian las pequeñas o grandes externalidades que figuran en el Cuadro N° 4, que ha servido y sirve en varios escenarios para el cobro de ciertos impuestos, es necesario seguir los dos caminos. Pero en la medida en que no conozcamos con mayor profundidad el patrimonio natural, sus potencialidades y restricciones, su manejo integral y los costos y beneficios que los mismos pueden generar, las dificultades de establecer un desarrollo sustentable y un transporte potenciando el mismo, son grandes. Los grandes proyectos de inversión en infraestructura para crear mejores caminos que posibiliten unir los valles y selvas principales con los grandes mercados tienen sin duda un gran impacto ambiental. Pero mucho más peligroso se constituye para el ambiente y para la sociedad que las tendencias a generar ganancias en el corto plazo no sean limitadas por un adecuado ordenamiento ambiental territorial y que ello lleve a la utilización de los mejores ecosistemas integrales.