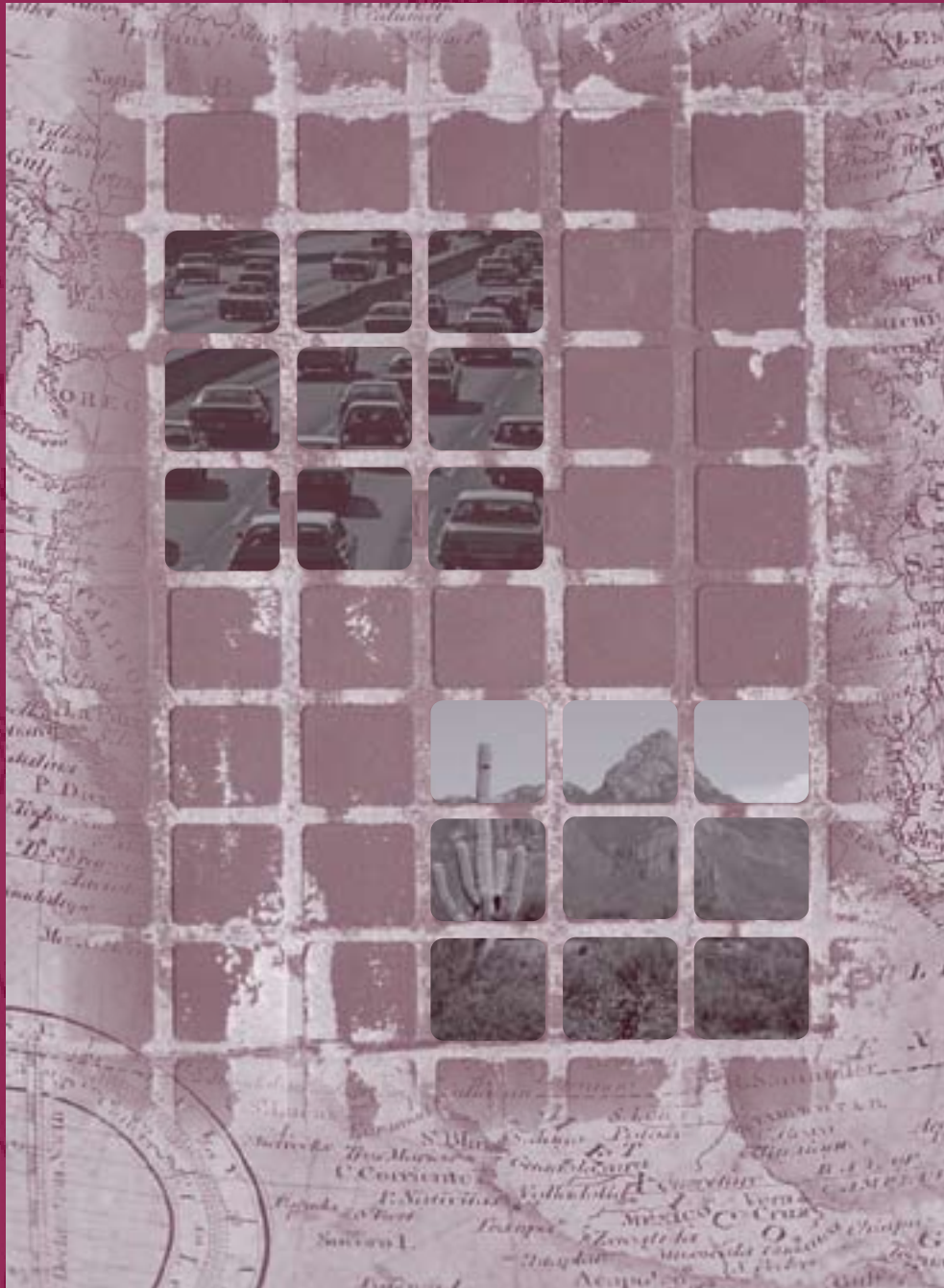


Medioambiente Fronterizo de los EE.UU.-México

CALIDAD DEL AIRE Y TRANSPORTACIÓN PÚBLICA, Y RECURSOS CULTURALES Y NATURALES



NOVENO INFORME DE LA JUNTA AMBIENTAL DEL BUEN VECINO
AL PRESIDENTE Y AL CONGRESO DE LOS ESTADOS UNIDOS



Marzo 2006

Acerca de la Junta

La Junta Ambiental del Buen Vecino es un comité independiente de consejero Presidencial de los EE.UU. que funciona bajo el Acto del Comité Federal de Consejo (FACA). Su misión es de aconsejar al Presidente y Congreso de los Estados Unidos en las prácticas de la infraestructura y medioambiente “buen vecino” a lo largo de la frontera EE.UU. con México. La Junta por si sola no realiza actividades ambientales fuera de la región fronteriza, y tampoco tiene un presupuesto para financiar proyectos fronterizos. Al contrario, su único rol es de estar detrás como experto, consejero imparcial para el Presidente y Congreso y recomendar como el gobierno Federal puede trabajar mas efectivamente con sus múltiples asociados para mejorar el medioambiente a lo largo de la frontera de EE.UU.-México. Bajo Orden Ejecutiva Presidencial, sus actividades administrativas fueron asignadas a la Agencia de Protección Ambiental de los EE.UU. (EPA) y son ejecutados por la oficina de Administración Cooperativa Ambiental de la EPA (OCEM).

La membresía de la Junta es extremadamente diversa. Esta incluye oficiales mayores de una variedad de agencias gubernamentales federales de los EE.UU. y de cada uno de los cuatro estados fronterizos de los EE.UU. —Arizona, California, Nuevo México y Texas. También incluye representantes de las tribus; gobierno local; sin fines de lucro; ganaderos y agricultores; y los sectores académicos. Además, la Junta mantiene el dialogo con sus contrapartes Mexicanas grupos de la agencias consejeras del medioambiente, los Consejos Consultivos para el Desarrollo Sostenible (CCDS), referido como Consejos, para ayudar a asegurarse que se mantengan informados sobre los asuntos en el lado Mexicano de la frontera.

La Junta se reúne tres veces al calendario anual en varias comunidades de la frontera de los EE.UU. y en Washington D.C. su consejo es sometido al Presidente y Congreso de los EE.UU. en una forma de reportes anuales que contienen recomendaciones para acción. Estas recomendaciones son sometidas después de alcanzar un consenso por todos los miembros. Están formados por la combinación experta de los miembros de la Junta, por la comunicación continua de la Junta con sus grupos contrapartes Consejo y por los voceros y ciudadanos interesados de los dos lados de la frontera que asisten a las reuniones en comunidades fronterizas. La Junta también en ocasión entrega Cartas de Comentarios durante el año para proveer la contribución de datos en asuntos oportunos. Uno de los temas mas frecuente ocurrentes en su consejo es que apoyen la cooperación de cruce-fronterizo es esencial si se quiere lograr el progreso continuo en asuntos ambientales por la frontera EE.UU.-México.

Todas las reuniones de la Junta Ambiental del Buen Vecino son abiertas al público. Para más información, vea al sitio de la Junta, www.epa.gov/ocem/gneb, o comuníquese con el Oficial Federal Designado, Elaine Koerner, al (202) 233-0069 o koerner.elaine@epa.gov.

Aviso: Este reporte fue escrito para completar la misión de la Junta Ambiental del Buen Vecino (la Junta); un comité público de consejo autorizado bajo la Sección 6 del Acto de iniciativa para las Empresas de las Américas, 7 USC, Sección 5404. Es el Noveno Reporte de la Junta al Presidente y Congreso de los Estados Unidos. La Agencia de Protección Ambiental de los EE.UU. (EPA) maneja las operaciones de la Junta. Sin embargo, este reporte no ha sido repasado para aprobación por la EPA y, por lo tanto, el contenido del reporte y recomendaciones no necesariamente representan las opiniones y políticas de la EPA, ni de otras agencias del Ramo Ejecutivo del gobierno federal, ni hacer mención de nombres comerciales o productos comerciales constituye una recomendación para uso.

EPA 130-R-06-002

Una copia electrónica de este reporte puede ser encontrado en www.epa.gov/ocem/gneb.htm

Tabla de Contenido

| | |
|-----------------------------------------|-----|
| Carta al Sr. Presidente | ii |
| Una Reseña de las Recomendaciones | iii |
| Mapa de la Frontera EE.UU.-México | iv |

Calidad del Aire y Transportación Pública, y Recursos Culturales y Naturales En la Frontera de los EE.UU.-México

| | |
|---------------|---|
| Resumen | 1 |
|---------------|---|

Sección 1: Calidad del Aire y Transportación 3 |

| | |
|-----------------------------------------------------------------|----|
| Introducción | 4 |
| Estaciones Fronterizas e Infraestructura de Transportación..... | 8 |
| Emisiones | 15 |
| Transportación Pública y Alternativas al Conducir Solo..... | 22 |

Sección 2: Recursos Culturales y Naturales 29 |

| | |
|--------------------------------------------------------------------|----|
| Introducción | 30 |
| Recursos Culturales: Proyectos y Asociaciones, Próximos Pasos..... | 32 |
| Recursos Naturales: Un Reporte de Progreso | 42 |

Reporte de Asuntos

| | |
|--------------------------------------------------------------------|----|
| Reuniones..... | 46 |
| Asistencia Pública..... | 47 |
| Cambios de Membresía..... | 48 |
| Publicaciones | 48 |
| Carta de Comentario: BECC–NADBank..... | 49 |
| Carta de Comentario: Combustible Diesel de Sulfato Ultra-Bajo..... | 50 |
| Actividades del Miembro Agencia Federal en el 2005 | 52 |
| Actividades del Consejo en el 2005 | 61 |
| Medidas de Desempeños de Grupos de Trabajo | 64 |
| Respuesta de la Administración al Octavo Reporte..... | 66 |
| Lista de Membresía..... | 67 |
| Nota de Agradecimiento | 71 |



un comité federal consultivo independiente para
sustentación ambiental en la región fronteriza
de los de los EE.UU.-México

Director
Paul Ganster, Ph.D.
Teléfono: (619) 594-5423
Correo Electrónico: pganster@mail.sdsu.edu

Funcionaria Federal Designada
Elaine Koerner, DFO
Teléfono: (202) 233-0069
Correo Electrónico: koerner.elaine@epa.gov

www.epa.gov/ocem/gneb

14 de Marzo de 2006

El Presidente
El Vice Presidente
El Vocero de la Casa de Representantes

Por parte de la Junta Ambiental del Buen Vecino, su concejero en las condiciones ambientales e infraestructura a lo largo de la frontera de los EE.UU.-México, Me complace entregarle el Noveno Reporte de la Junta Ambiental del Buen Vecino al Presidente y Congreso de los Estados Unidos.

Este año, tratamos dos temas: Calidad del Aire y Transportación, y Recursos Naturales y Culturales. La esencia de nuestro consejo para mantener buena calidad de aire en la región fronteriza, mientras también se apoya la transportación y actividades comerciales, es para los que se encargan de hacer la política Federal que se concen-
tren en tres áreas: 1) estaciones fronterizas e infraestructura de transportación; 2) reducción en las emisiones; y 3) transportación pública. Para el segundo tema, protegiendo los recursos naturales y culturales a lo largo de la frontera, la Junta también escoge tres áreas para atención especial: 1) construcción con capacidad mediante asociaciones, 2) control de crecimiento; y 3) coordinación de esfuerzos para seguridad.

Agradecemos la oportunidad para ofrecerle estas recomendaciones a usted en este, nuestro Noveno Reporte, y respetuosamente solicitamos una respuesta. Además, aceptamos continuar el dialogo con el Nivel Ejecutivo y Congreso en la implementación de nuestro consejo

Respetuosamente,

Paul Ganster,
Director

Apoyo administrativo ha sido proveído por la Agencia de Protección Ambiental de los EE.UU., Oficina Administrativa de Cooperación Ambiental, Mail Code 1601E
655 15St. N W Suite 800
Washington, D. C. 20005* (T) 202-233-0090 *(F) 233-0070

Noveno Informe de la Junta Ambiental del Buen Vecino

Recomendaciones a la Vista

Calidad del Aire y Transportación

Para retener los dos; la buena calidad del aire y apoyar las actividades de transportación por la frontera EE.UU.-México, la Junta Ambiental del Buen Vecino sugiere lo siguiente:

Estaciones Fronterizas e Infraestructura de Transportación: Reforzar la infraestructura, tecnología, personal y las actividades relacionadas mediante nuevos fondos sustanciales e intensificar coordinación y planificación a largo-plazo a los niveles binacionales, nacionales, estatales y locales para hacer frente con la congestión en los cruces fronterizos y así reducir la contaminación en el aire.

Emisiones: Utilizar tecnologías emergentes y nuevas y combustibles que reduzcan la emisión de camiones de diésel, autobuses, fletes privados y municipales y vehículos de pasajeros e identificar recursos de fondos públicos/privados para acelerar el proceso.

Transportación Pública y Alternativas al Conducir Solo: Promover a la transportación pública, paseos compartidos, autos-compartidos, uso de bicicleta y caminar en las ciudades fronterizas así menos personas conducirán solas, por lo tanto reduciendo paseos vehiculares y las emisiones de contaminantes.

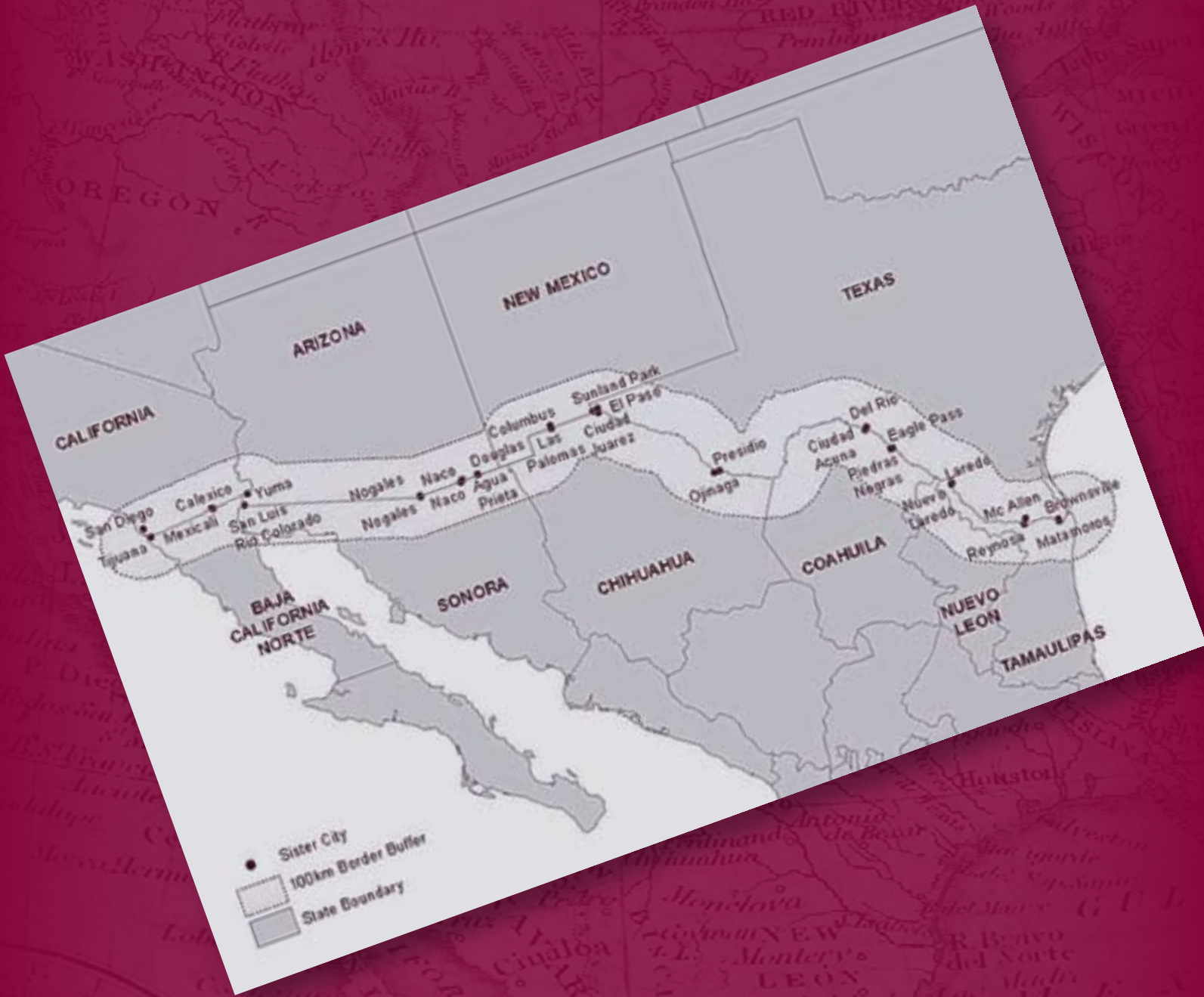
Recursos Naturales y Culturales

Para proteger mejor los recursos naturales y culturales por la frontera EE.UU.-México, la Junta Ambiental del Buen Vecino sugiere lo siguiente:

Crecimiento de Capacidad: Eficientemente utilizar e influir existentes iniciativas de apoyo Federal como el programa del Área de Patrimonio Nacional. Establecer más asociaciones públicas-privadas para aumentar los dos; niveles de fondos y personal. Adoptar más participación del público en la preservación de recursos culturales por medio de educación pública por su valor.

Crecimiento: Aumentar asociaciones entre grupos de preservación y agencias para comprar terreno con alto-valor de recursos culturales y naturales, por lo tanto ayudando a administrar el crecimiento. Creando programas de incentivos para animar a dueños privados de terrenos y urbanizadores que voluntariamente protejan los recursos culturales. Animar a los gobiernos y agencias tribales para la participación en consultas de gobierno-a-gobierno para disminuir el daño a recursos culturales, incluyendo sitios sagrados.

Seguridad: Comprometerse a los esfuerzos de seguridad fronteriza con reconocimiento de la necesidad de proteger a los recursos culturales y naturales. Mejorar los esfuerzos de interacción, coordinación y cooperación entre los gobiernos federales, tribales, estatales y locales. Examinando los métodos para reducir la cantidad de inmigrantes indocumentados cruzando tierras tribales de la frontera, por lo tanto, reduciendo el daño asociado a sitios sagrados, tierras de sepelio, sitios arqueológicos, ecosistemas importantes, y estilos de vida tradicionales.



RESUMEN

Para los dos temas, las recomendaciones de la Junta reflejan su continuo llamado de acción para una asociación fuerte, equipamiento con recursos adecuados, que abarca los sectores y límites geográficos.

El reporte de este año, el Noveno Reporte de la Junta al Presidente y Congreso, provee consejo de dos de los ángulos para mantener saludable la calidad del medio ambiente por la frontera de los EE.UU.-México. Primero, examina la relación entre la calidad del aire de la región y las actividades de transportación de la cual su economía—claro, la economía de la nación—depende. El segundo tema, igualmente complejo, es la interacción de las condiciones del ecosistema, recursos naturales y los recursos naturales invaluable del estado de la región como sus sitios arqueológicos y sus montañas y manantiales sagrados tribales. Para los dos temas, las recomendaciones de la Junta reflejan su continuo llamado de acción para una asociación fuerte, equipamiento con recursos adecuados, que abarca los sectores y límites geográficos.

Siguiendo la sección principal del Reporte de Negocios de este año, que contiene varios artículos que están alejados de la tradición. Por ejemplo, se les provee a los lectores una vista informativa de las actividades ambientales de región fronteriza del 2005 conducido por todas las nueve agencias federales que están presentes en la Junta. Adicionalmente, el Taller Medidas de Ejecución de la Junta, pone al día en sus esfuerzos para medir el impacto de la voz de la Junta. También, los Consejos Consultivos de Desarrollo Sustentable (Consejos) —comités públicos de consejo que reflejan el rol de la Junta en los EE.UU. —provee una amplia vista de su estructura y actividades. Finalmente, además de la presentación regular de los resúmenes de las reuniones de la Junta, este año los resúmenes son seguidos por una lista de mas de cien miembro del público y oradores que estuvieron presentes en estas reuniones. Como en años anteriores, la Junta se beneficia enormemente de la oportunidad de hablar directamente con los oficiales y residentes de la comunidad fronteriza, y sus consejos continúan enriqueciéndose de estos intercambios.

Para el próximo año, la Junta deliberara como, tal vez, puede ser entre los temas con más desafío que se presenta a la región fronteriza: el delicado, pero esencial acto de balance de mantener una fuerte seguridad en la región fronteriza, mientras también la vigilancia continúa para proteger el seguidamente frágil medio ambiente. El resultado de estas deliberaciones será publicada en su Décimo Reporte al Presidente y Congreso, con fechado en la primavera del 2007.



Calidad del Aire y Transportación

Recomendaciones

Para conservar la buena calidad del aire y apoyar las actividades de transportación por la frontera EE.UU.-México, la Junta Ambiental del Buen Vecino recomienda lo siguiente:



ESTACIONES FRONTERIZAS E INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTACIÓN:

Reforzar la infraestructura, tecnología, personal y actividades relacionadas mediante nuevos fondos sustanciales e intensificar la coordinación y planificación a largo plazo, a los niveles binacionales, nacionales, estatales y locales para hacer frente al congestionamiento en los cruces fronterizos y así reducir la contaminación del aire.



EMISIONES:

Utilizar tecnologías emergentes y nuevas y combustibles que reduzcan la emisión de camiones de diésel, autobuses, fletes privados y municipales y vehículos de pasajeros e identificar recursos de fondos públicos/privados para acelerar el proceso.



TRANSPORTACIÓN PÚBLICA Y ALTERNATIVAS AL CONDUCIR SOLO:

Promover la transportación pública, paseos compartidos, coches compartidos, caminando y usando bicicletas en ciudades fronterizas, para que menos personas conduzcan solas, por lo tanto reduciendo el uso vehicular y la emisión de contaminantes.

INTRODUCCIÓN

La calidad del aire junto a las 1,952 millas de la frontera internacional que separa los EE.UU. y México son de gran preocupación debido a su efecto en la salud pública. Toda o partes de varias áreas metropolitanas no cumplen con los estándares de la Agencia de Protección del Medio Ambiente de los EE.UU. (U.S. EPA) para niveles máximos permitidos de uno de los tres contaminantes del aire; ozono, monóxido de carbono y sustancia de 10 micro-partículas (PM₁₀).

Los contaminantes del aire en la región fronteriza, se originan de una variedad de recursos que incluye, quemar al aire libre (basura, calefacción residencial y hornos de ladrillo) calles sin pavimento, polvaredas, plantas de energía, recursos del área como las tintorerías, complejos industriales y actividades de transportación. Estos recursos pueden afectar la calidad del aire, aumentando el nivel de contaminantes como sustancias de partículas, monóxido de carbono, ozono, nitrógeno dióxido y contaminantes tóxicos del aire. De acuerdo con la EPA, la Junta del Aire de California y los Centros para Control y Prevención de Enfermedades, estos contaminantes pueden provocar y/o empeorar condiciones respiratorias ya presentes y, en algunos casos, extenderse y causar daño pulmonar o muerte prematura. La Junta Ambiental del Buen Vecino ha tratado ya el tema de algunos de estos recursos, tal como plantas de energía, en su 5° Informe. [www.epa.gov/ocem/gneb].

La relación de causa-efecto entre la transportación y la calidad del aire toma formas diferentes en diferentes localidades. Por ejemplo, en la región de San Diego—Tijuana, el ozono es un contaminante principal del aire, donde los problemas resultan de emisiones localmente producidas y son agravadas por emisiones que van del área sur de Los Angeles. En contraste, en los valles Imperial y Mexicali, área de Nogales y El Paso—Ciudad Juárez, sustancias de partículas como el polvo de las calles sin pavimentar y emisiones de vehículos son de preocupación.

Otro factor que puede influir la calidad del aire es la extensión geográfica de la población. Aproximadamente 13 millones de personas residen en la región fronteriza de los EE.UU.-México. La enorme mayoría de estos residentes viven en una de las 14 “ciudades hermanas” en la región—ciudades pares, cada una se encuentra de un lado al otro de la línea divisoria internacional. Estas comunida-

des se extienden desde San Diego—Tijuana en el Pacífico, hasta Brownsville—Matamoros cerca del Golfo de México. Los residentes rutinariamente cruzan la frontera para visitar familiares y amigos, ir de compras e ir a trabajar o a la escuela.

Las décadas recientes han sido testigos del crecimiento de la población así como el crecimiento económico en la región. Sin asombro, esta tendencia ha resultado en un aumento paralelo a las actividades de transportación. Cientos de miles de automóviles, camiones y ferrocarriles cruzan la frontera diariamente.

Según las estadísticas de la Agencia de Transportación del Departamento de Transporte de los EE.UU. (BTS), los vehículos de pasajeros cruzando a los EE.UU. aumentó por aproximadamente 38 por ciento entre 1995 y 2004, desde 66.4 millones a 91.3 millones de cruces. Aparte de este incremento de tránsito de pasajeros, la región ha sentido un aumento similar de cruce comercial. La BTS calcula también que entre 1995 y 2004, camiones cruzando desde México a los EE.UU. aumentó aproximadamente en un 57 por ciento, de 2.86 millones a 4.50 millones. El Tratado de Libre Comercio de Norte América (NAFTA), contribuyó significativamente a este crecimiento. Siguiendo su inicio en 1994, el tratado bilateral entre los EE.UU. y México aumento dramáticamente, con México sobrepasando a Japón como el segundo más grande socio de comercio de los EE.UU. (después de Canadá). El comercio entre los dos países aumentó desde \$108 billones a \$267 billones entre 1995 y 2004, de acuerdo con el Departamento de Comercio de los EE.UU.

El prospero comercio internacional ha ayudado en acelerar el aumento del cruce fronterizo; comercial y de pasajeros. Las maquiladoras (fabricas de ensamblaje en México) frecuentemente han sido ubicadas cerca de los cruces fronterizos. Han sido una gran atracción para la migración interna hacia el norte desde el interior de México. El crecimiento de la población, junto al aumento de ingreso derivado de las maquiladoras, ha contribuido al aumento en el número de vehículos de pasajeros cruzando. Simultáneamente, el aumento en la circulación de productos de las plantas Maquiladoras, ha resultado en el aumento del uso de camiones comerciales. Solo en Laredo, por ejemplo, el tránsito de camiones hacia el norte creció en un 34 por ciento entre 1996 y 2003, a 1.35 millones de cruces, de acuerdo con el Centro de Economía de la Frontera de

Texas y Desarrollo Empresarial. Las carreteras que cargan el aumento de tránsito comercial se han transformado en corredores de comercio internacional de gran importancia para las economías de los dos; EE.UU. y México. En la frontera, estos corredores se canalizan a solo al mínimo de los mayores puertos de entrada. El gran aumento en comer-

cio bilateral ha beneficiado a muchas regiones en los dos países. Pero los impactos negativos del aumento del tránsito de camiones—incluyendo a los saturados complejos de cruce fronterizo, aumento de tránsito en las comunidades fronterizas y más aire contaminado—han sido absorbidas por solo una región, la frontera.

Cruces Fronterizos EE.UU - México

| NOMBRE DEL PUENTE/CRUCE FRONTERIZO | LOCALIZACIÓN | CIUDAD/PUEBLO MEXICANO | ESTADO 1 | FORMA 2 |
|----------------------------------------------------|--------------------|-----------------------------------|-----------|---------------|
| Las Americas Pedestrian Bridge | San Diego, CA | Tijuana, Baja Calif. | Propuesto | PED |
| Virginia Avenue Land Border Crossing | San Diego, CA | Tijuana, Baja Calif. | Propuesto | |
| San Ysidro Land Border Crossing | San Diego, CA | Tijuana, Baja Calif. | Existente | PED, PAS, RR |
| Otay Mesa Land Border Crossing | Otay Mesa, CA | Tijuana, Baja Calif. | Existente | |
| Otay Mesa II (Otay Mesa East) Land Border Crossing | East Otay Mesa, CA | Tijuana, Baja Calif. | Propuesto | |
| Tecate Land Border Crossing | Tecate, CA | Tecate, Baja Calif. | Existente | |
| Tecate-Campo Rail Crossing | Tecate, CA | Tecate, Baja Calif. | Existente | RR |
| Calexico Land Border Crossing | Calexico, CA | Mexicali, Baja Calif. | Existente | |
| Calexico Rail Crossing | Calexico, CA | Mexicali, Baja Calif. | Existente | RR |
| Calexico East Land Border Crossing | Calexico East, CA | Mexicali, Baja Calif. | Existente | |
| Andrade Land Border Crossing | Andrade, CA | Algodones, Baja Calif. | Existente | |
| Andrade II Land Border Crossing | Andrade, CA | Algodones, Baja Calif. | Propuesto | |
| San Luis Land Border Crossing | San Luis, AZ | San Luis Rio Colorado, Son. | Existente | |
| San Luis II Land Border Crossing | San Luis, AZ | San Luis Rio Colorado, Son. | Propuesto | COM |
| Lukeville Land Border Crossing | Lukeville, AZ | Sonoyta, Son. | Existente | |
| Sasabe Land Border Crossing | Sasabe, AZ | Sasabe, Son. | Existente | |
| Nogales-Mariposa Land Border Crossing | Nogales, AZ | Nogales, Son. | Existente | PED, PAS, COM |
| Nogales-DeConcini Land Border Crossing | Nogales, AZ | Nogales, Son. | Existente | PED, PAS |
| Nogales Rail Crossing | Nogales, AZ | Nogales, Son. | Existente | RR |
| Nogales East Morley Gate Pedestrian Crossing | Nogales, AZ | Nogales, Son. | Existente | PED |
| Naco Land Border Crossing | Naco, AZ | Naco, Son. | Existente | |
| Naco Rail Crossing | Naco, AZ | Naco, Son. | Cerrado | RR |
| Douglas Land Border Crossing | Douglas, AZ | Agua Prieta, Son. | Existente | |
| Antelope Wells Land Border Crossing | Antelope Wells, NM | El Berrendo, Chih. | Existente | |
| Columbus Land Border Crossing | Columbus, NM | Las Palomas, Chih. | Existente | |
| Santa Teresa Land Border Crossing | Santa Tera, NM | San Jeronimo, Chih. | Existente | PAS, COM |
| Sunland Park Land Border Crossing | Sunland Park, NM | Anapra, Chih. | Propuesto | |
| Burlington Northern-Santa Fe RR Bridge | El Paso, TX | Cd. Juarez, Chih. | Existente | RR |
| Paso Del Norte (Santa Fe Street) Bridge | El Paso, TX | Cd. Juarez, Chih. | Existente | PED, PAS |
| Union Pacific RR Bridge | El Paso, TX | Cd. Juarez, Chih. | Existente | RR |
| Good Neighbor (Stanton Street) Bridge | El Paso, TX | Cd. Juarez, Chih. | Existente | PED, PAS |
| Bridge of the Americas | El Paso, TX | Cd. Juarez, Chih. | Existente | PED, PAS, COM |
| Ysleta-Zaragoza Bridge | El Paso, TX | Zaragoza, Chih. | Existente | PED, PAS, COM |
| Socorro Railroad Bridge | El Paso County, TX | Municipality of Cd. Juarez, Chih. | Propuesto | RR |

| | | | | |
|-----------------------------------------------------------------|-----------------------------|----------------------------------|-----------|---------------|
| Tornillo-Guadalupe Bridge | El Paso County, TX | Municipality of Guadalupe, Chih. | Propuesto | PED, PAS, COM |
| Fabens Bridge | Fabens, TX | Caseta, Chih. | Existente | PED, PAS |
| Fort Hancock-El Porvenir Bridge | Fort Hancock, TX | El Porvenir, Chih. | Existente | PED, PAS |
| Presidio-Ojinaga (Hwy 67) | Presidio, TX | Ojinaga, Chih. | Existente | PED, PAS, COM |
| Presidio-Ojinaga Railroad | Presidio, TX | Ojinaga, Chih. | Existente | RR |
| Heath Canyon-La Linda (Hallie Stillwell Memorial) Bridge | Brewster County, TX | La Linda, Coah. | Cerrado | PAS |
| Lake Amistad Dam Crossing | Val Verde County, TX | Cd. Acuna, Coah. | Existente | PAS |
| Del Rio I Bridge | Del Rio, TX | Cd. Acuna, Coah. | Existente | PED, PAS, COM |
| Del Rio II Bridge | Del Rio, TX | Cd. Acuna, Coah. | Propuesto | |
| Eagle Pass I Bridge | Eagle Pass, TX | Piedras Negras, Coah. | Existente | PED, PAS |
| Eagle Pass II (Camino Real) Bridge | Eagle Pass, TX | Piedras Negras, Coah. | Existente | PED, PAS, COM |
| Eagle Pass-Piedras Negras RR Bridge | Eagle Pass, TX | Piedras Negras, Coah. | Existente | RR |
| Laredo Columbia Railroad Bridge | Webb County, TX | Colombia, Nvo. Leon | Propuesto | RR |
| Laredo-Columbia (Solidarity Bridge) | Webb County, TX | Colombia, Nvo. Leon | Existente | PED, PAS, COM |
| Laredo-Nuevo Laredo IV (World Trade) | Laredo, TX | Nuevo Laredo, Tam. | Existente | PED, COM |
| Laredo New International Railroad Bridge | Laredo, TX | Nuevo Laredo, Tam. | Propuesto | RR |
| Laredo-Nuevo Laredo Railroad Bridge | Laredo, TX | Nuevo Laredo, Tam. | Existente | RR |
| Laredo-Nuevo Laredo I (Gateway to the Americas) | Laredo, TX | Nuevo Laredo, Tam. | Existente | PED, PAS |
| Laredo-Nuevo Laredo II (Lincoln-Juarez) | Laredo, TX | Nuevo Laredo, Tam. | Existente | PAS |
| Laredo V (City of Laredo) | Laredo, TX | Nuevo Laredo, Tam. | Propuesto | |
| Laredo V Unity Bridge (Webb County) | Laredo, TX | Nuevo Laredo, Tam. | Propuesto | |
| Lake Falcon Dam Crossing | Falcon Heights, TX | Nueva Cd. Guerrero, Tam. | Existente | PAS |
| Roma-Cd. Miguel Aleman (Hwy 260) | Roma, TX | Cd. Miguel Aleman, Tam. | Existente | PED, PAS, COM |
| Roma-Cd. Aleman Suspension | Roma, TX | Cd. Miguel Aleman, Tam. | Cerrado | |
| Rio Grande City-Cd. Camargo | Rio Grande City, TX | Cd. Camargo, Tam. | Existente | PAS |
| Los Ebanos International Bridge | Los Ebanos, TX | Cd. Gustavo Diaz-Ordaz, Tam. | Propuesto | |
| Los Ebanos-Cd. Diaz-Ordaz Ferry | Los Ebanos, TX | Cd. Gustavo Diaz-Ordaz, Tam. | Existente | FER |
| Anzalduas International Crossing | Mission, TX | Reynosa, Tam. | Propuesto | |
| McAllen-Hidalgo-Reynosa Bridge | Hidalgo, TX | Reynosa, Tam. | Existente | PED, PAS |
| Pharr-Reynosa International Bridge | Pharr, TX | Reynosa, Tam. | Existente | PED, PAS, COM |
| Donna-Rio Bravo International | Donna, TX | Rio Bravo, Tam. | Propuesto | |
| Progreso-Nuevo Progreso International Bridge | Progreso, TX | Nuevo Progreso, Tam. | Existente | PED, PAS, COM |
| Los Indios-Lucio Blanco (Free Trade Bridge) | Los Indios, TX | Lucio Blanco, Tam. | Existente | PED, PAS, COM |
| Brownsville West Rail Bypass | Brownsville, TX | Matamoros, Tam. | Propuesto | RR |
| B&M Railroad/Vehicle (México Street) | Brownsville, TX | Matamoros, Tam. | Existente | PED, PAS, RR |
| Brownsville-Matamoros (Gateway International) | Brownsville, TX | Matamoros, Tam. | Existente | PED, PAS |
| Los Tomates-Matamoros III (Veterans International) | Brownsville, TX | Matamoros, Tam. | Existente | PED, PAS, COM |
| Port of Brownsville Bridge | Brownsville, TX | Matamoros, Tam. | Propuesto | |

Total de Cruces Enlistados = 72; Total Existentes = 51; Total Propuestos = 18; Total Cerrados = 3.

“Origen: Comisión Internacional de Límites y Aguas de los EE.UU.-México (IBWC), Departamento de Estadísticas de Transportación de los EE.UU., Junta Ambiental del Buen Vecino (GNEB), y Del Departamento De Estado de los EE.UU.”

Nota: esta tabla es una recopilación EXTRAOFICIAL de Cruces Fronterizos.

“1 – La palabra “Propuesto” es utilizada en el sentido esencial mas posible, y se refiere a cualquier cruce que fue reportado a la GNEB como fue planeado, imaginado, o en proceso.”

“2 – La clave para “Forma” categoría PED = Peatón; PAS = Vehículo de Pasajero; COM = Vehículo Comercial; RR = Ferrocarril; FER = Ferry de Pasajeros.”

Menos de 50 puertos de entradas oficiales se pueden encontrar por toda la frontera de EE.UU.-México y ellos varían en gran forma. Varían desde complejos pequeños que dan servicio a la comunidad local, a estaciones fronterizas grandes que forman parte de la red regional, hasta los complejos mayores que sirven como las entradas a los corredores de comercio internacional. En uno de los extremos, está el trasbordador jalado a mano en Los Ébanos, en el Valle Bajo del Río Grande, donde tres autos pueden cruzar al mismo tiempo—menos de 34,000 autos gestionan el cruce cada año (menos de 100 autos diarios). En el otro extremo esta el puerto de 24 líneas en San Ysidro, California, donde aproximadamente 17.4 millones de vehículos de pasajeros cruzan a los EE.UU. cada año. Los mayores cruces comerciales y sus correspondientes corredores de comercio incluyen Laredo al I-35, El Paso al I-10 y norte al I-25, Otay Mesa al I-5, los puentes del Río Grande Bajo al U.S. 281 (e I-69 en el futuro) y Nogales al I-19 norte al I-10 [ver el mapa].

Cada vehículo cruzando la frontera de México tiene que hacer fila para inspección cuando entra a los EE.UU.. Dependiendo de la hora del día y del puerto, el proceso del cruce fronterizo puede ser fácil y con solo un poco de retraso, o puede consistir de una espera de una hora o más. El tránsito de pasajeros hacia el sur normalmente no esta congestionado, porque México permite que la mayoría de los autos entren a la zona fronteriza con solo revisión al azar. Pero retrasos significativos pueden ocurrir algunas veces, así como cuando la Aduana y Protección Fronteriza de los EE.UU. realiza sus inspecciones periódicas de autos

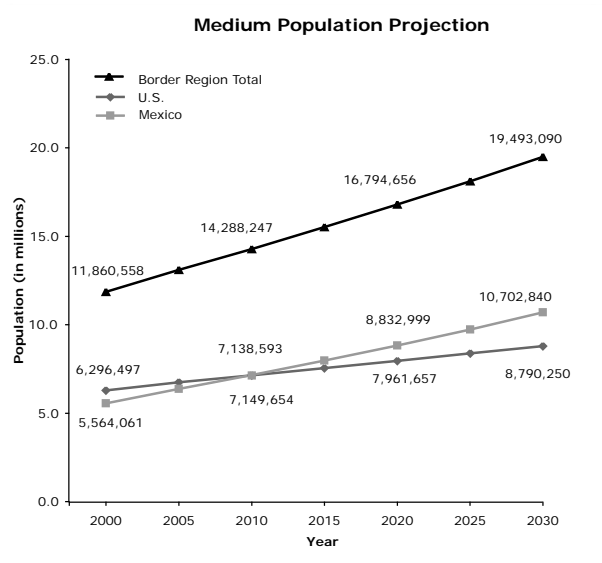
de salida.

Las mayores ciudades hermanas de la región han sentido los efectos particularmente fuerte. Aquí, los cruces fronterizos se han convertido en unos puntos de sofocamiento crónico. Y surgiendo del horizonte esta un escenario adicional que pueda crear más tránsito de cruce-fronterizo: mientras en los puertos de Los Ángeles y Long Beach se aumenta el congestionamiento, los puertos marítimos de México pueden servir como alternativos viables y México podría convertirse en un “puente de tierra” a los EE.UU. para millones de porta-recipientes marítimos cada año.

Dado al proyectado crecimiento económico y de población, el tránsito en los dos lados de la frontera—y especialmente el tránsito cruce-fronterizo—seguirá aumentando en un futuro cercano. [www.sandag.org/index] El tránsito adicional puede producir adicionales impactos ambientales, especialmente en la calidad del aire. Esperamos, que los mejoramientos de los vehículos y la tecnología de combustibles que al presente están en proceso, junto con la planificación de medidas adicionales pro-activas, ayudaran a prevenir cualquier deterioro en la calidad del aire resultando por el tránsito adicional del cruce-fronterizo.

Mientras se trata con esta política de desafío podría ser difícil para cualquier región, la región fronteriza EE.UU.-México tiene que lidiar con asuntos de recursos y conjuntos administrativos particularmente complicados. Los EE.UU. y México tienen muy diferentes sistemas legales y regulaciones ambientales. Las dos naciones también tienen una gran diferencia en sus respectivos niveles de desarrollo económico. En el 2004, por ejemplo, de acuerdo con el Libro de Datos de la Agencia Central de Inteligencia, la GDP por capita en los EE.UU. fue \$40,100, mas de cuatro veces que la cifra de México de \$9,600. Las diferencias en estándares, regulaciones, imposiciones y combustibles, solo se agregan al desafío de la calidad del aire.

La siguiente sección examina a tres áreas de la política—entre algunas—que juegan un papel significativo determinando los efectos de las actividades de transportación con la calidad del aire de la región fronteriza. Estas incluyen: 1) estaciones fronterizas y la relacionada infraestructura de transportación; 2) control de emisiones; y 3) el uso de tránsito masivo y otras alternativas de transportación al conducir solo. Por cada una de las tres áreas, la Junta Ambiental del Buen Vecino describe los desafíos restantes, provee ejemplos de iniciativas de colaboración con futuro y llama para acciones específicas que resultaran en mejoramientos.



Aproximación de Crecimiento de la Población en la Región de los EE.UU.-México La población en la región fronteriza de los EE.UU.-México es esperada que casi aumente el doble entre el 2000 y el 2030, poniendo más tensión en los cruces fronterizos y en la infraestructura de transporte. (Origen: Consorcio Suroeste de Política y Estudio Ambiental)

ESTACIONES FRONTERIZAS E INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTACIÓN

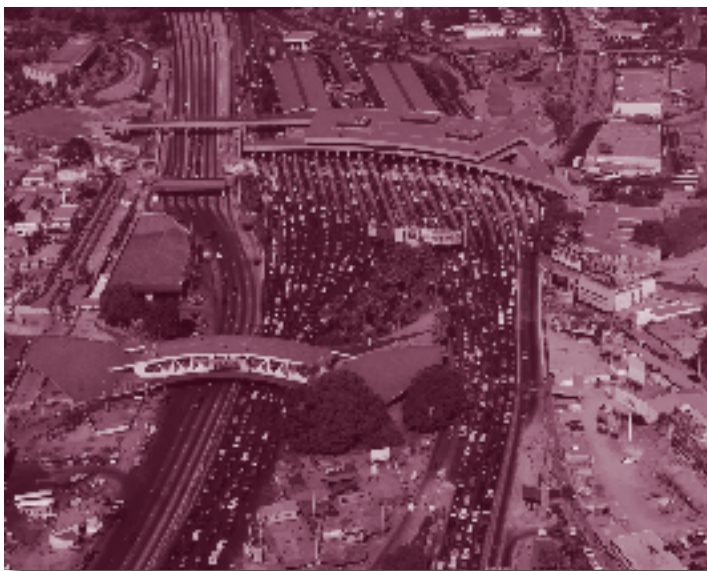
RECOMENDACIÓN - Reforzar la infraestructura, tecnología, personal y actividades relacionadas mediante nuevos fondos sustanciales e intensificar la planificación a largo plazo y coordinación a niveles binacionales, nacionales, estatales y locales para hacer frente al congestionamiento en los cruces fronterizos y así reducir la contaminación del aire.

Las estaciones fronterizas en los EE.UU. son construidas por la Administración de Servicios Generales de los EE.UU. y administradas por la Aduana y Protección Fronteriza de EE.UU. (CBP) dentro del Departamento de Seguridad de la Patria. En las estaciones fronterizas, inspectores del CBP realizan la misión de prioridad pos-9/11 de cuidar que los terroristas y las armas para los terroristas no entren a los EE.UU.. También realizan las responsabilidades tradicionales relacionadas a la frontera como detener el curso de los indocumentados y las drogas ilegales, asegurando y facilitando el viaje y comercio legítimo y protegiendo las provisiones de comestibles y a la industria

agrícola del sabotaje, plagas y enfermedades. La más comprensiva y reciente iniciativa de expandir la infraestructura del cruce fronterizo fue el Programa de Mejoramiento Capital Fronterizo del Sur-Oeste de 1988, el que abasteció \$353 millones para numerosos proyectos a lo largo de la frontera de EE.UU.-México. Este programa incluyó implementar mejoras a varios puertos de entrada existentes igual que construir nuevos cruces fronterizos en Calexico Oriente (California), Santa Teresa (Nuevo México) y Colombia, Pharr, Los Indios y Veterans/Los Tomates (Texas). El programa resultó ser extremadamente útil satisfaciendo la demanda aumentada durante los 1990s, especialmente después del inicio del Tratado de Libre Comercio de Norte América (NAFTA).

En los recientes años, sin embargo, los mejoramientos de la infraestructura del cruce fronterizo EE.UU.-México han sido episódicos. Desde la apertura del World Trade Bridge en Laredo en el 2000, no se ha construido otro nuevo cruce mayor fronterizo. Las únicas nuevas estaciones fronterizas construidas han sido los reemplazos para pequeños complejos viejos en Ft. Hancock, Texas y Tecate, California. Mientras hay planes de construcciones para cruces nuevos en locales como en San Luís, Arizona y Mission, Texas, el enfoque de actividad principalmente se ha limitado al mejoramiento de los puertos de entrada existentes.

Por el lado de la infraestructura de la transportación, el Departamento de Transportación de los EE.UU. y su Administración Federal de Caminos (FHWA) trabajan con los departamentos de Transportación estatales y organizaciones de planificación metropolitanas locales en



Los Cruces fronterizos entre los Estados Unidos y México varían bastante. Por ejemplo, el enorme puerto de entrada de San Isidro (Izquierda) conecta a San Diego con Tijuana; cerca de 48,000 vehículos diariamente entran a los Estados Unidos. En contraste, un ferry jalado a mano en Los Ébanos cerca de McAllen, Texas (derecha) carga menos de 100 vehículos diariamente cruzando el Río Grande.

la planeación y construcción de carreteras y otros complejos de transportación. Un reciente desarrollo con futuro, es la aprobación del Acto de Seguridad, Responsabilidad, Eficiencia, Equidad de Transportación: Un Legado para Usuarios (SAFETEA-LU [P.L. 109-59]). Sección 1303 de SAFETEA-LU autoriza \$833 millones durante la vida del programa, del 2005 a 2009, especialmente para un Programa de Infraestructura de Frontera Coordinada SAFETEA-LU contiene estipulaciones específicas como la designación de fondos bajo un sistema formulado para asegurar que los Estados fronterizos, incluyendo los cuatro en la frontera al sur con México, reciban una cantidad justa de los recursos disponibles. Incluso, el acto permite que los fondos sean trasladados al GSA para construir estaciones fronterizas u otros mejoramientos para estaciones fronterizas que facilitan el tránsito cruzando la frontera y provee la autoridad para utilizar los fondos para proyectos en México. SAFETEA-LU continúa el financiamiento para proyectos que ayudaran a reducir las emisiones de transportación en las áreas de mantenimiento y en la mal lograda calidad del aire. El dinero proveído bajo la Sección 1303 esta incluida en la cantidad mínima garantizada a los Estados donadores (esos estados que contribuyen mas en ingresos de impuestos de combustibles que lo que reciben de regreso bajo el acto). Para financiar nuevos proyectos fronterizos, la mayoría de los estados fronterizos tienen que hacer la difícil decisión de retirar cantidades semejantes de otros proyectos de transportación de duración prolongada. El acto también incluye un Programa de Otorgamiento para Esforzar la Frontera, cual provee \$32 millones anualmente por cuatro años, 2006-2009, para reembolsar a los estados por el aumento en costos para conducir las inspecciones de seguridad.

Los estados han construido y están construyendo, estaciones de inspección de seguridad para vehículos comerciales entrando a los EE.UU. desde México. Por ejemplo, bajo el Proyecto de Ley de Texas SB 913 aprobado en la 76ª sesión legislativa, el Departamento de Transportación de Texas esta construyendo estaciones de inspección en ocho puertos mayores de entrada por la frontera de Texas.

PROYECTOS Y ASOCIACIONES

Tri-nacional

La Asociación de Seguridad y Prosperidad (SPP) de Norte América. Iniciada en marzo del 2005, el SPP fue creado para avanzar la seguridad común y prosperidad de los EE.UU., Canadá y México. Para cumplir con esta meta, los socios están trabajando para ampliar la cooperación y

armonización de la inmigración, pólizas fronterizas y de seguridad. La agenda de Transportación del SPP se enfoca en aliviar la congestión por la frontera, ampliar el acceso al mercado y realzar la planificación de la infraestructura de caminos. La agenda ambiental pide mejorar la calidad del aire, mejorando la calidad del agua y protegiendo la biodiversidad. Antes del SPP, el Acuerdo de la Asociación Fronteriza de EE.UU.-México (“Smart Border”) de marzo del 2002 tenía una meta similar. [www.spp.gov]

Binacional

La Comisión Binacional EE.UU.-México (BNC).

El BNC es moderado por el Secretario de Estado de los EE.UU. y el Secretario de Relaciones Exteriores de México. Se reúnen anualmente, alternando entre Washington y la Ciudad de México. Los grupos de trabajo tratan una variedad de temas que van más allá de solo la frontera. Sin embargo, dos grupos son especialmente relevantes en esta sección del 9º Reporte: seguridad y cooperación fronteriza y transportación. [www.state.gov/p/wha/ci/mx/c10787.htm]

El Grupo Binacional EE.UU.-México en Puentes y Cruces Fronterizos. El Grupo Binacional es moderado por el Departamento de Estado y el Secretario de Relaciones Exteriores de México. Incluye representantes de todas las agencias federales de los dos países que tienen un papel en los asuntos del cruce fronterizo y transportación, así como los de los 10 estados fronterizos de los EE.UU. y México.

El Comité Trabajando Unidos de EE.UU.-México en la Planificación para la Transportación (JWC). El JWC es un grupo binacional y su enfoque principal es de cooperar con la planificación de transportación terrestre y la facilitación eficiente, segura y económica del movimiento de Transportación en el cruce-fronterizo. Fue creado en 1995 por un Memorandum de acuerdos firmado por los Secretarios del Departamento de Transportación de los EE.UU. y el Secretario de Comunicaciones y Transportes de México. El JWC también incluye representantes del Departamento de Estado de los EE.UU., el Secretario de Relaciones Exteriores de México y los departamentos de Transportación de los cuatro estados fronterizos de EE.UU. y de los seis estados fronterizos de México. La Administración de Servicios Generales de los EE.UU. (GSA) y la Aduana y Protección Fronteriza de los EE.UU. (CBP)

también participan en las reuniones de JWC. Sus reportes incluyen: el Estudio de planificación y Programación Binacional (1998), Estudio de Embotellamientos (2004) infraestructura de Transportación Fronteriza Binacional: Estudio Evaluación de Necesidades (2004). Al presente, el JWC esta desarrollando un reporte llamado el Plan Maestro Fronterizo. El JWC también vigila programas específicos como el Programa Intercambio de Tecnología Fronteriza. [www.borderplanning.fhwa.dot.gov/mexico.asp]

Incluyéndose a estos mecanismos formales, agencias federales de los EE.UU. como la GSA y la CBP han establecido una comunicación regular con sus contrapartes Mexicanas.

Nacional

El Grupo de Inter-Agencia Trabajando en los Puentes y Cruces Fronterizos. El Grupo Inter-Agencia Trabajando es moderado por el Departamento de Estado y es compuesto por las agencias federales de los EE.UU. que participan en el Grupo Binacional en Puentes y Cruces Fronterizos.

El Consejo de la Asociación de Estación Fronteriza (BSPC). El BSPC fue creado en 1997 para desarrollar un enfoque comprensivo gubernamental para administrar la planificación de estaciones fronterizas. Consiste del servicio federal de inspecciones (Servicio Aduanal de los

EE.UU., Servicio de Inmigración y Naturalización de los EE.UU., el Departamento de Agricultura de los EE.UU.— Servicio de Inspección de Salubridad de Animales y Plantas y la Administración de Comestibles y Drogas) así como la GSA y la FHWA. El BSPC empezó a desarrollar una estrategia para la infraestructura fronteriza nacional y produjo un reporte llamado, “Plan de Cinco Años de Duración Extendida para Estación Fronteriza”. Con la consolidación de la mayoría de las funciones de inspección al CBP en el 2003, el papel del BSPC ha disminuido.

Departamento de Seguridad de la Patria

Programas de Aduana y Protección Fronteriza de los EE.UU. (CBP) para Reducir el Tránsito Comercial en los Cruces Fronterizos. El CBP ha creado varios programas para reducir el proceso de cruzar la frontera para tránsito comercial calificado. Por ejemplo, ha trabajado con el sector privado para crear el Programa de Aduana y Asociación de Comercio Contra Terrorismo (C-TPAT) en el cual las compañías que cumplen con los estrictos requisitos de seguridad son consideradas un riesgo-bajo y se les da tratamiento preferencial en los puertos de entrada. Otro programa, Comercio Libre y Seguro (FAST), esta conectado a C-TPAT y significativamente reduce el tiempo de cruzar para compañías participantes. Incluso, CBP se esta moviendo adelante con la implementación de su sistema Ambiente de Comercio Automatizado (ACE), el cual emplea la tecnología moderna como el registro electrónico de documentos aduanales por medio del Internet.

Condados Fronterizos de los EE.UU. Estatus Sin-Logro de los Estándares de Calidad del Aire Ambiental Nacional (NAAQS) para Monóxido de Carbono, Ozono y PM₁₀

| | Monóxido de Carbono | Ozono Estándar de 8 horas | PM ₁₀ ** |
|----------------|---------------------|---------------------------|---------------------|
| San Diego, CA | | ✓ | |
| Imperial, CA | | ✓ | ✓ |
| Yuma, AZ | | | ✓ |
| Pima, AZ | | | ✓ |
| Santa Cruz, AZ | | | ✓ |
| Cochise, AZ | | | ✓ |
| Doña Ana, NM | | | ✓ |
| El Paso, TX* | ✓ | | ✓ |

**En el 2005 la Comisión de Calidad del Medioambiente de Texas entrego un pedido a la EPA para la re-designación de El Paso a estatus de logro en monóxido de carbono, junto con un plan de mantenimiento.*

***Solo ciertas áreas dentro los condados listados están en no-logro para PM₁₀*

Origen: Pagina de Internet para los Datos de Aire de la EPA, www.epa.gov/air/data

BARRERAS RESTANTES, SIGUIENTES PASOS

El programa Red segura Electrónica para la Inspección Rápida de Pasajeros (SENTRI) permite a los participantes que han sido revisados y determinados como de riesgo-bajo para que usen una línea de conmutador dedicada. Ha estado funcionando por varios años en el área de San Diego y El Paso y se está extendiendo a varios otros puertos de entrada para mediados del 2006.

Tecnología Indicadora de Estado de Visitantes e Inmigración de los EE.UU. (US-VISIT). US-VISIT es un programa comprensivo para monitorear la entrada y la salida de extranjeros. Con el uso de la tecnología avanzada, como identificadores de frecuencia de radio se enfoca para aumentar la seguridad y facilitar el cruce de pasajeros legítimos sin crear nuevos retrasos. Fue implementado en todos los cruces fronterizos para el fin del 2005.

El Grupo de Trabajo Asociado Fronterizo de Texas. El Grupo de Trabajo fue creado en el 2003 y es moderado por el Departamento de Transportación de Texas y el Departamento de Transportación de los EE.UU.-División de Texas. Está abierto a todos los medios y organismos de transportación y también incluye a El Departamento de Seguridad Pública de Texas, la Administración Federal de Seguridad de Auto Transportes -División de Texas, el Instituto de Transportación de Texas, el Centro para Estudios de Transporte y Las Organizaciones de Planificación Metropolitanas de Texas.

Liderado por el Estado

CiberPuerto Arizona ha desarrollado un concepto llamado "CiberPuerto" que está enfocado en el puerto de entrada de Nogales/Mariposa. CiberPuerto busca mejorar la fluidez del comercio desde el punto de origen hasta en punto del destino. Incorpora programas como CBP programas como ACE, C-TPAT y FAST. Este presenta innovaciones como un sistema inteligente de transportación llamado EPIC 2 que monitorea camiones mediante procesos de inspecciones federales y estatales, así como "Súper Garitas" donde oficiales federales y estatales trabajan lado a lado para realizar la inspección primaria de camiones.

Barrera 1

Planificación y coordinación en estaciones fronterizas e infraestructura relacionada a la transportación distinta al reto. Los EE.UU. y México han desarrollado numerosos mecanismos para planear y coordinar estaciones fronterizas y temas de transportación fronteriza. Estos mecanismos han tenido algunos logros, particularmente los esfuerzos de El Comité Trabajando Unidos de EE.UU.-México en asuntos técnicos. También, la asociación trilateral de seguridad y prosperidad presenta un programa ambicioso para acciones coordinadas. Sin embargo, los mecanismos de coordinación y planificación de cruce – fronterizo no han podido crear el nivel de estabilidad y anticipación necesaria. El más notable, no ha podido generar una lista común de prioridades ni una línea de tiempo correspondiente para proyectos. Esta situación es debido a múltiples razones algunas binacionales y otras internas a los EE.UU.

Por ejemplo, los EE.UU. y México frecuentemente tienen diferentes intereses que resultan en diferentes prioridades. Además, no hay conexión directa en los EE.UU. entre el proceso de planificación binacional y el proceso del presupuesto Federal. Por lo tanto, hasta cuando los intereses de los EE.UU. y México coincidan y los oficiales responsables por la planificación se pongan de acuerdo en un proyecto, tal vez los EE.UU. no podrá iniciar el acuerdo. Por ejemplo, en la reunión del Grupo Binacional de Puentes y Cruces Fronterizos de marzo del 2004, los oficiales de los EE.UU. y México se pusieron de acuerdo para asignar como alta prioridad al nuevo cruce de San Luís II en la frontera de Arizona—Sonora, con la meta de abrir el nuevo puerto de entrada a finales del 2007/principios del 2008. Basado en este acuerdo, en diciembre del 2004, México inició un proceso para identificar un concesionario para construir sus complejos. Sin embargo, el presupuesto de proposición FY-06 del Presidente de los EE.UU. al Congreso no incluyó este proyecto. Por lo tanto, el lado de los EE.UU. no pudo construir a tiempo.

Incluso, dentro de los EE.UU., las agencias federales que construyen, mantienen y administran los cruces fronterizos frecuentemente tienen diferentes intereses y prioridades lo contrario de los estados fronterizos, que construyen y mantienen la infraestructura de transportación de la frontera. Las agencias Federales tienden a enfocarse en necesidades operacionales urgentes, mientras los esta-

dos se dirigen a los asuntos como crecimiento económico del futuro. Los dos; el proceso Federal para construir más estaciones fronterizas y el proceso del estado para construir carreteras son largos; se requiere años de preparación, y los dos niveles de gobierno tienen que ver con recursos limitados. Es imprescindible que los dos procesos; federal y estatal, funcionen juntos para evitar que se abran nuevos puertos de entradas sin la infraestructura de transportación necesaria (como ocurrió en Otay Mesa), o para evitar construir “camino a ninguna parte”. El proyecto San Luís II acentúa el problema de no trabajar unidos; es el centro de un programa estatal comprensivo para aumentar la infraestructura fronteriza por lo que el Departamento de Transportación de Arizona está invirtiendo casi \$100 millones. Desafortunadamente, mientras el estado está avanzando, el proyecto puerto de entrada federal está en pausa, esperando los fondos.

Como el nuevo líder de planificación de estaciones fronterizas, CBP ha creado Equipos de Producto Integrado e iniciado un Proceso de Planificación de Inversión en Complejo. Lo crítico de este proceso es la Evaluación de Recurso Estratégico, que produce reportes regionales detallados de requisitos de complejos actuales y del futuro, organizado por las oficinas en la frontera (San Diego, Tucson, El Paso y Laredo en la frontera del sur). En preparación de estas evaluaciones, CBP ha reconocido la necesidad de consultar con los gobiernos estatales y locales para incorporar las proyecciones del futuro crecimiento en sus calculaciones.

PRÓXIMOS PASOS

Desarrollar un plan a largo-plazo que integra las prioridades de estaciones fronterizas y la infraestructura de transportación. La planificación ambiciosa y esfuerzos de coordinación iniciados como parte de la Asociación de Seguridad y Prosperidad, así como los esfuerzos dentro de los EE.UU. para desarrollar una lista racional de priorida-

des para estaciones fronterizas, son pasos positivos. Ejemplos específicos incluyen la creación de la multi-agencia; Consejo de Asociación Federal de Estación Fronteriza en los 1990s y la Evaluación de Recurso Estratégico/Proceso de Planificación de Inversión de Complejo del CBP. Pero se requiere más. Suprema es la necesidad de un proceso binacional para planear las estaciones fronterizas que está completamente integrado con eso, para planear la infraestructura de transportación. Este proceso deberá ser interactivo, transparente y protegido de la influencia política para que ceda a las prioridades basadas en necesidad. Como los puertos de entrada y proyectos para carreteras frecuentemente requieren de 10 a 15 años para moverse del inicio hasta cumplirse, encargados de planear ahora deberían de pensar en adelante al 2015-2020.

Mecanismos existentes bilaterales y domésticos para planificación y coordinación y procesos, deberían desarrollar una propuesta binacional que une las necesidades de los corredores nacionales, sistemas de transportación regional y las comunidades locales con las necesidades para nuevas y mejoradas estaciones fronterizas. Organizaciones para planificación metropolitana y departamentos de Transportación estatales deben tener un papel fundamental en este proceso. Ellos deben desarrollar planes de transportación regional y por todo el estado que hagan buen uso de la Congestión, Mitigación y el Programa para Mejoramiento de la Calidad del Aire (donde sea pertinente), fondos para el Programa de Medios de Transportación y los fondos para el Programa para Coordinar la Infraestructura Fronteriza como es definido en SAFETEA-LU, para dirigir las necesidades de estas áreas fronterizas. El proceso de Evaluación de Recurso Estratégico del CBP, debería de tomar lo suficiente en el tipo de planificación de transportación en sus planes para estaciones fronterizas. El objetivo sería de tener un plan binacional a largo-plazo que se guía hacia a una lista de prioridades multi-año continua de estaciones fronterizas. Estas prioridades, en turno, serían directamente conectadas a prioridades para inversiones en la infraestructura de transportación.

Barrera 2

Financiamiento inadecuado para estaciones fronterizas. Las estaciones fronterizas no están recibiendo los recursos necesarios para permitirles mantener el paso con los rápidos y enormes aumentos en tránsito cruce-fronterizo. Este financiamiento inadecuado ha resultado en congestión, líneas más largas y más atrasos en muchos puertos de entrada—específicamente esos en centros de población mayor unido a los corredores de comercio mayor. Incluso, esta tendencia ha aumentado el costo del negocio para la actividad comercial, erosionada la calidad de vida de los residentes fronterizos y ha aumentado la preocupación por la contaminación adicional en el área de las estaciones fronterizas. Los mayores puertos de entrada podrán ser expuestos a impedimentos de tránsito asociados con el despacho de aduana e inmigración. Cuando estos impedimentos ocurren, los motores de vehículos en ralentí contribuyen a la contaminación. Con el proyectado aumento en los dos; viajar y comercio entre los EE.UU. y México, el volumen de tránsito por vehículos de pasajeros y las operaciones de autobuses y camiones comerciales en la frontera están probable en aumento. El motor ralentí resultando de este tránsito extra podrá contribuir a la degradación de la calidad del aire en la región fronteriza. Una variedad de esfuerzos se llevan a cabo por CBP para acelerar el cruce de vehículos, incluyendo el programa FAST para chóferes y transportes comerciales, y la SENTRI para vehículos de pasajeros (vea a Proyectos y Asociaciones). Sin embargo, con el esperado aumento de tránsito, la contaminación podrá empeorar sin nuevas inversiones en la infraestructura, el uso de motores nuevos y más limpios en los vehículos, y más progreso en el uso de nuevas tecnologías para vehículos limpios.

En el 2000, la Alianza de Comercio Fronterizo (BTA), una prominente organización del sector-privado promoviendo el comercio entre los EE.UU. y sus vecinos, trabajó con las agencias federales de inspección de los EE.UU. y GSA para producir una evaluación de necesidad

en la infraestructura fronteriza. La BTA reportó que más de \$215 millones eran requeridos para complejos y equipo. El Congreso le legó la tarea al Servicio Aduanal de los EE.UU. de colaborar con la GSA para producir una evaluación oficial de las necesidades. El reporte resultado del 2001 reveló que casi \$460 millones eran necesarios para la frontera del sur. A pesar de los ataques terroristas de 9/11 enfocaron la atención y la urgencia de mejorar la seguridad de la patria—incluyendo mejoramientos en los puertos de entrada—nuevos recursos se han dirigido principalmente a la frontera del norte con Canadá.

PRÓXIMOS PASOS

Aprobar proyecto de ley de autorización multi-año para estaciones fronterizas. Financiamiento para las estaciones fronterizas puede ser incorporado en proyectos de ley de autorización de multi-año, parecido al proceso para el proyecto de ley de autorización de multi-año para transportación. Tales proyectos de ley, sincronizados con un plan binacional a largo-plazo y una lista de multi-año de prioridades para estaciones fronterizas como esta propuesto anteriormente, proveerá el nivel de estabilidad requerida para el proceso de financiamiento. También servirá para enfocar la atención de las necesidades de la frontera y asistir en asegurar un nivel adecuado de financiamiento.

Futuros proyectos de ley de autorización de multi-año para transportación deberán de mantener el Programa de Infraestructura Coordinada Fronteriza (SAFETEA-LU sección 1303) y proveer suficiente financiamiento.

Cruces Fronterizos y Permisos Presidenciales

Los permisos Presidenciales tienen que ser obtenidos para la construcción, función y mantenimiento de cruces fronterizos, incluyendo puentes, oleoductos, túneles, cintas transportadoras y tranvías elevados, así como cruces fronterizos para transportación terrestre. Los permisos también son requeridos para modificaciones completas para los cruces fronterizos existentes. En la mayoría de los casos, la autoridad para procesar las solicitudes y distribuir los permisos es controlado por el Departamento de Estado. Los puentes sobre el Río Grande también requieren un permiso del Guarda Costas de los EE.UU.

Para que el Departamento de Estado distribuya un permiso, tiene que encontrar que el proyecto “sirva al interés nacional”. El departamento consulta extensivamente con todas las autoridades pertinentes federales y locales y con el gobierno Mexicano con respecto a cada proyecto. Dependiendo de las complejidades, el proceso de permisos puede tomar varios años. Los solicitantes pueden ser entidades privadas como individuos o compañías, o entidades públicas como ciudades o condados. Ellos tienen que

proveer al departamento con información extensiva sobre el proyecto, incluyendo una descripción del complejo, información de tránsito, un plan de construcción y un plan final. También tienen que incluir de antemano información de impactos ambientales y proveer cualquier documentación requerida por el Acto de la Política del Ambiente Nacional de 1969, incluyendo una evaluación del ambiente o Estado de Impacto Ambiental. Los solicitantes también tienen que dirigir el asunto de justicia ambiental proveyendo información de como el proyecto podrá afectar a poblaciones de minorías y de bajos recursos.

Durante el proceso de permiso, los solicitantes consultan con agencias federales como: la Aduana y Protección Fronteriza de los EE.UU. del Departamento de Seguridad de la Patria, la Administración de Servicios Generales, la EPA de los EE.UU., el Servicio de Peces y Fauna Silvestre del Departamento del Interior, el Guarda Costas de los EE.UU. y la sección de los EE.UU. de la Comisión Internacional de Límites y Aguas. Aparte, ellos trabajan con las agencias estatales y locales apropiadas, incluyendo los responsables por el ambiente, parques, fauna silvestre, carreteras y la preservación histórica y cultural.

RECOMENDACIÓN - Utilizar tecnologías nuevas y emergentes y combustibles para reducir emisiones de camiones diesel, autobuses, fletes privados y municipales y vehículos de pasajeros e identificar recursos de financiamiento privado/público para acelerar el proceso.

La calidad del aire puede ser afectada en varias formas por la contaminación producida por una numerosa cantidad de orígenes diferentes como los vehículos, plantas de energía o procesos industriales y comerciales. Estos orígenes emiten una variedad de contaminantes en el aire o emisiones incluyendo monóxido de carbono, ozono, sustancias de partículas, óxidos nitros y sulfuros, y otras sustancias que son dañinas al ambiente y la salud humana. Contaminantes en el aire ocurren como gases, gotitas de líquido y sólidos. Una vez descargados al ambiente, muchos contaminantes pueden persistir, viajar largas distancias, y moverse de un medio (ejemplo: aire, agua y tierra) a otro. En muchos casos, los efectos de la contaminación del aire se ven muy claros, como visibilidad disminuida en la forma de neblina o smog o gases del escape de los vehículos. Las emisiones de actividades de la transportación pueden producir uno o más contaminantes y contaminantes tóxicos en el aire que pueden afectar a los dos; calidad del aire y salud en una área o cuenca de aire.

A lo largo de la frontera de los EE.UU.-México, el tránsito de vehículos ha aumentado progresivamente en los últimos 15 años por razones del crecimiento de la población, el auge de la economía y un comercio bilateral ampliándose rápidamente que es principalmente transportado por camiones. Orígenes móviles son contribuyentes mayores de la contaminación urbana y causan la formación de monóxido de carbono, ozono, óxidos nitros y sulfuros, hidro carbonos y sustancias de partículas. El aumento de tránsito, características de fletes de vehículos-pasajeros, un camión de plataforma antiguo (camiones comerciales de uso para entregar mercancía al otro lado de la frontera) han preocupado a oficiales públicos y de salubridad. Un estudio de salud conducido en el 2003 por la Comisión para Cooperación Ambiental de Norte América en la región urbana de El Paso, Texas—Ciudad Juárez, Chihuahua observo una significativa asociación entre niveles ambientales de ozono y visitas de emergencia relacionadas a problemas respiratorios en los niños.

En general, el escape de diesel es uno de los mayores orígenes de sustancias de partículas, especialmente las partículas menores que 2.5 micrones de diámetro. Las partículas finas en el aire presentan una significativa amenaza

para la salud, porque pueden pasar por la nariz y garganta, y puede meterse en los pulmones, causando daño a los pulmones. Partículas finas no solo agravan las condiciones de la salud como el asma y bronquitis; en casos extremos, también contribuyen a la muerte prematura.

Desde el 2000, la EPA ha estado desarrollando regulaciones para reducir el contenido de sulfato en el diesel para la carretera. La Junta Ambiental del Buen Vecino comparte la extendida preocupación de las emisiones causadas por los niveles altos en el combustible de diesel. En junio del 2005, la Junta distribuyó una Carta de Comentario a un grupo de líderes del Congreso de los EE.UU. que se reunirían en Rhode Island con sus contrapartes Mexicanas. En esta carta, la Junta pidió que los miembros de la delegación de los EE.UU. trataran el tema de estándares de combustible diesel con sulfato ultra-bajo (ULSD), así como los estándares de emisión para motores de uso pesado en las carreteras. Les aconsejó que hubiera necesidad de identificar los “mecanismos binacionales para adelantar el sostenimiento del ambiente dentro de nuestra independiente región fronteriza de los EE.UU.-México.” [Vea a la sección de Reporte de Negocio en este reporte para el texto completo de la Carta del Comentario].

En octubre 19 del 2005, un desarrollo extremadamente positivo tomó lugar en la forma de una histórica junta bi-nacional en Tijuana, México. La EPA de los EE.UU. y SEMARNAT, el Ministerio del Ambiente y Recursos Naturales de México, anunció el plan de México para reducir agresivamente los niveles de sulfato en los combustibles de gasolina y diesel empezando en el 2006 y una Carta de Intento para la Cooperación en la Reducción de Emisión de Diesel. A fines del enero del 2006, SEMARNAT reveló un mayor plan nacional para reducir las emisiones de sulfato.

Para reducir las emisiones de diesel de los camiones, es imprescindible darle bastante atención a: 1) tecnología avanzada para el control de emisión, como retro-equipando camiones, agregándoles un catalizador para oxidación de diesel o un filtro para partículas; y 2) el uso de combustibles alternativos o combustibles más limpios como el ULSD. Las regulaciones de la EPA de los EE.UU. requieren que el mínimo, 50 por ciento de todos los motores de diesel de uso pesado, empezando con el modelo del año 2007 sean equipados con controles avanzados ambientales (aumentando a 100 por ciento en el modelo del año 2010). Adicionalmente, empezando en octubre 1 del 2006, al menos el 80 por ciento del combustible diesel vendido para camiones pesados en los EE.UU. tendrá que ser diesel de sulfato ultra-bajo, y la figura aumenta a 100 por ciento en el 2009. El ULSD es necesario para la ya mencionada tecnología para control de la contaminación. Su uso está diseñado para reducir el contenido de sulfato a un máximo requerido de 15 partes

por millón (ppm).

Basado en la experiencia de campo en los EE.UU., es anticipado que las tecnologías de control en combinación con ULSD reducirán emisiones de sustancias de partículas y oxido de nitrógeno por aproximadamente 90 por ciento.

[www.epa.gov/otaq/regs/hd2007/frm/frdslpre.pdf]

Algunos programas federales y estatales existen al momento que también promueven retro-equipar motores pre-2007 con tecnologías de control de emisión que se usaran en motores nuevos. El uso solo de ULSD en motores pre-2007, esta calculado reducir emisiones partículas de materia entre 5 a 9 por ciento. [<http://tinyurl.com/8f3yo>]

Además, para usar el ULSD, varios combustibles alternativos—como Gas de Petróleo Liquidado (LPG), Gas Natural Comprimido (CNG), Gas Natural Licuado (LNG), y Bio-diesel—son utilizados o propuestos. Estos combustibles ofrecen varias ventajas y tienen el potencial de reducir la contaminación, no solo de los camiones pesados, pero también de otros orígenes móviles. Varios de estos combustibles alternativos han demostrado reducciones en emisiones que forman-ozono, monóxido de carbono, sustancias de partículas y emisiones de oxido de nitrógeno por 50 a 90 por ciento. Además, varias de las ciudades de la región-fronteriza ya empezaron a tomar ventaja de esto combustibles alternativos. Por ejemplo, en El Paso y San Diego, la mayoría de los autobuses de transportación pública funcionan con combustible GNC.

Un asunto adicional merece ser mencionado como un componente necesario de discusiones de política relacionadas a la calidad de aire a lo largo de la frontera: mientras no hay información mostrando que los camiones Mexicanos de trayecto largo están contaminando mas que sus contrapartes de los EE.UU., como los camiones Mexicanos son permitidos para transportar mercadería al interior de los EE.UU., algunos oficiales locales y estatales están preocupados de que las emisiones de oxido de nitrógeno y sustancias de partículas menores de 2.5 micrones (PM_{2.5}) afectaran la calidad del aire en ciudades mas allá de la frontera. La información podria venir de California, que hará plan de empezar a imponer los estándares de la EPA en el 2006 para motores de disel en los puertos de entrada y en otras partes del estado. Mientras el comercio con México continúa creciendo, la posibilidad adicional de la degradación de la calidad del aire en áreas con estatus de no-logro tiene que ser observadas de cerca por los gobiernos estatales y locales.

PROYECTOS Y ASOCIACIONES

La calidad del aire en comunidades ubicadas al norte de la frontera fácilmente pueden influir en la calidad del aire que se encuentran en las comunidades al sur de la frontera, o viceversa, debido a condiciones similares de clima, topográficas y meteorológicas. Los siguientes proyectos y asociaciones son ejemplos del tipo de trabajo que se esta conduciendo a lo largo de la frontera para ayudar a reducir la contaminación del aire dentro de estas áreas.

Binacional

El Comité de Junta Consultiva (JAC) para el Mejoramiento de la Calidad del Aire. El JAC es un comité binacional establecido en mayo de 1996 bajo la estructura del Acuerdo La Paz de los EE.UU.-México en 1983. El JAC provee información de la comunidad en el área metropolitana de El Paso, Texas/Condado Doña Ana, Nuevo México/Cd. Juárez, Chihuahua conocido como “Región Paso del Norte”. Que ayuda a establecer prioridades y asegurar la obtención de fondos para promover más cooperación y política efectiva de contaminación del aire sin predominar sobre regulaciones ambientales de gobierno existentes.

El JAC esta compuesta de 20 miembros (10 miembros Americanos y 10 miembros Mexicanos) que representan los gobiernos federales, estatales y locales, universidades, sector privado y organizaciones del medio ambiente y de salubridad publica no-gubernamentales. En 1997, el JAC ayudo a introducir el uso de gasolina alternativa o gasolina oxigenada durante los meses del invierno en Ciudad Juárez, México, para reducir las emisiones de monóxido de carbono. El JAC sirve al momento como uno de los grupos trabajando bajo el Programa Frontera 2012 establecido por la EPA de los EE.UU. y SEMARNAT, estados fronterizos Mexicanos y de los EE.UU., y las tribus de la frontera de los EE.UU.

Nacional

Durante el 2004 y el 2005, la EPA de los EE.UU. contribuyo en varios proyectos ambientales significativos a lo largo de la frontera, diseñados para lograr la disminución de emisiones móviles y recolectar información de orígenes de emisiones de disel. Muchas de estas subvenciones ayudaron a financiar proyectos pilotos que retro-equipan

cualquiera de los dos; camiones de diésel o autobuses escolares o exploraron el uso de orígenes de combustible alternativos como bio-diésel. Los receptores de algunos de estos proyectos incluyen a: el Control de Contaminación de Aire del Distrito del Condado de San Diego, el Distrito Escolar del Valle Unido de Santa Cruz, el Distrito Escolar Independiente de Laredo, el Distrito Escolar de Las Cruces, y la Tribu de Ysleta del Sur Pueblo en El Paso. Además, la EPA otorgó subvenciones al Consejo de Recursos del Aire de California, el Departamento de Calidad Ambiental de Arizona, y el Instituto de Transportación de Texas de la Universidad de A&M de Texas para conducir proyectos-pilotos que evaluarán el impacto de emisiones de diésel en camiones de plataforma.

Asociaciones de Agencias Locales-Estatales

Los Estados fronterizos han invertido cientos de millones de dólares para reducir las emisiones, utilizando recursos estatales y locales así como fondos para el Programa de Mitigación de la Congestión y el Mejoramiento de la Calidad del Aire (CMAQ). Los fondos de CMAQ son proveídos a las áreas de mantenimiento sin-logro, para programas de transportación y proyectos que ayudan a estas áreas a cumplir con los estándares de calidad del aire. Estas inversiones se han enfocado en una gran variedad de propuestas para la reducción de emisiones, incluyendo el mejoramiento de transportación pública, promoviendo combustibles alternativos, reduciendo el ralentí de camiones de trayecto largo, y administrando mejor al tránsito.

Por ejemplo, en el 2005, El Paso se hizo uno de las primeras ciudades en Texas que mejoró su calidad de aire mediante el cumplimiento de los dos estándares federales de aire; monóxido de carbono y el estándar de 8 horas de ozono. El éxito de El Paso en la campaña para limpiar el aire puede ser atribuido a una variedad de programas implementados por la Comisión de Calidad Ambiental de Texas y la Ciudad de El Paso también como las medidas implementadas del otro lado de la frontera. Estos programas incluyen un aumento de inspecciones de tubos de escape, el uso de gasolina alternativa o gasolina oxigenada durante los meses del invierno para reducir las emisiones del monóxido de carbono, Fase II; sistemas de reclamación de vapores en las bombas de gasolina, regulación de quemazones al aire libre, el uso de riego en los emplazamientos de construcción para reducir la posibilidad de que las sustancias de partículas se lleven al aire y participación pública local.

El Programa de Reducción de Emisiones de Texas
El TERP es un programa legislativo del estado (SB 5, 77^a

Sesión Legislativa) que incluye varios programas voluntarios de incentivos financieros y otros programas de asistencia para mejorar la calidad del aire en Texas. En FY-04, TERP provee \$1,932,018 para la reducción de emisiones en el Condado de El Paso.

Asociaciones Publicas-Privadas

La Colaboración para las Reducciones de Emisiones de Diésel en la Costa Oeste. Este es un esfuerzo unido que incluye agencias federales de los EE.UU.—EPA, Departamento de Agricultura, el Servicio de Conservación de Recursos Naturales, el Departamento de Energía, el Departamento de Transportación—Canadá y México, así como socios estatales, locales, sin fines lucrativos y del sector privado, particularmente de California. La meta es de reducir las emisiones que contaminan el aire por motores de diésel por la Costa Oeste de los EE.UU.. La Colaboración coordina con los grupos de trabajo por el sector para identificar, financiar, e implementar proyectos regionales para la reducción de emisiones de diésel.

La Colaboración de Aero-Caminos Azules. Esta colaboración—inaugurado en febrero del 2006—se enfoca en las emisiones del aire relacionadas a la transportación a lo largo del corredor interestatal que corre en los nueve estados centrales de los EE.UU. entre México y a Canadá. La organización de las Agencias de Recursos del Aire de los Estados Centrales administra a la Colaboración, con participación activa de las oficinas de la EPA en Dallas y Kansas City, otras agencias federales, estados participantes, y organizaciones locales sin y con fines lucro. Representantes de México y Canadá también participan. En la frontera, el colaborativo promueve actividades desde la introducción de combustible diésel de sulfato ultra bajo en México centrales camioneras eléctricas para cruce-fronterizo, hasta el uso del programa FAST de CBP y conceptos “SmartWay” para proveer a los camioneros con prestamos para mejorar la eficiencia de sus fletes.

Asociación de Transportes SmartWay. Esta es una colaboración voluntaria entre la EPA y un grupo de organizaciones comerciales, industriales, y del sector público. Los participantes se han dedicado a reducir emisiones de gas del efecto de invernadero y contaminación del aire, y a mejorar la eficiencia de transportación de carga terrestre. Su doble meta es de adoptar estrategias que ahorran combustibles que los dos; aumenten las ganancias y reduzcan emisiones.

BARRERAS RESTANTES, PROXIMOS PASOS

Barrera 1

Falta de recursos para establecer una base de emisiones actuales de fletes de transporte por día y para mejorar la coordinación de cruce-fronterizo para disminuir el tiempo en ralentí por los puertos de entrada. Estudios adicionales para obtener una mejor base de inventario del estado actual de los fletes de transporte por día, que son predominantemente mexicanos. Al momento, fletes de transporte por día de México solo pueden viajar dentro de una zona designada comercial por los puertos de entrada. Los fletes mexicanos de transporte por día se dice que están compuestos de aproximadamente 66 por ciento de los camiones son del año modelo 1993 o mayor, y 25 por ciento de los camiones son del año modelo pre-1980. Vehículos de transporte por día más viejos son sujetos a estándares de emisión menos estrictos que esos que se aplican a vehículos más nuevos típicamente utilizados para Transportación de trayectoria larga. Sin embargo, estos fletes son sujetos a inspecciones de emisión en base semi-anual por los estados Mexicanos, sujetos a reglas Mexicanas, y pueden ser sujetos a inspecciones estrictas por sus contrapartes en los estados de los EE.UU.; departamentos de Transportación para mantenimiento mecánico, como es el caso en El Paso. Existe un espacio de información en el impacto de emisiones de diésel particularmente de estos orígenes móviles en la calidad de aire fronterizo.

Ralentí en los puertos de entrada se piensa es una de las mayores causas de origen de emisión móvil en las ciudades hermanas de la frontera. Un estudio por la Comisión en Calidad Ambiental de Texas (TCEQ) en agosto del 2003 [<http://www.jac-ccc.org/pubs>] encontró que aproximadamente 22 por ciento del origen de emisiones de monóxido de carbono del área en la cubierta de aire de El Paso- Ciudad Juárez era el resultado de vehículos en ralentí en los puentes internacionales. Esperas de una hora o más no son fuera de lo común. Un artículo en el Diario de Económicas de Transporte (junio 2004) reporto que los camiones comerciales viajando por el puerto de entrada de Laredo pueden tomar desde 1-8 horas, dependiendo del tiempo que le camión de transporte por día comienza su cruce. www.maritimeeconomics.com]

PRÓXIMOS PASOS

Estados e industria privada debería continuar en aumentar su participación en tecnologías emergentes y programas como SmartWay (vea la sección Proyectos y Asociaciones). Un programa como SmartWay anima a los dueños y chóferes de vehículos de diésel que utilicen motores de diésel retro-equipados para ayudar a reducir emisiones de diésel. SmartWay al momento tiene más de 200 socios, algunos que son mayores transportadores de carga de los EE.UU. como FEDEC, DHL y UPS.

Asociaciones Federales-Privadas necesitan continuar fortaleciéndose en los principios de tecnologías nuevas y emergentes. Tecnologías como la electrificación de paradas para camiones han estado demostrando que compañías privadas pueden beneficiarse monetariamente utilizando paradas mientras reducen periodos de ralentí y así reducen emisiones de diésel. El gobierno debería trabajar mas cerca con la industria para explorar la viabilidad de paradas electrificadas para camiones que disminuirán el tiempo que los camiones toman moviéndose lentamente en una línea larga, esperando a cruzar la frontera. Además, mientras se introduce ULSD, la EPA debería de trabajar cerca de su contraparte Mexicana para promover proyectos pilotos del corredor de diésel limpio por la frontera y asegurar que el combustible de ULSD sea disponible en estos corredores.

El gobierno tiene que continuar en proveer nuevos mecanismos de financiamiento así como aumentar conocimiento de mecanismos de financiamiento existentes. El gobierno Federal debería de hacer que los estados y organizaciones de planificación metropolitana (MPOs) sean mas consientes de la nueva elegibilidad para proyectos en retro-equipar de programas federales como el programa CMAQ. Con la aprobación de la nueva política de Energía y Transportación del 2005, el Congreso reconoció la necesidad de más investigación para ayudar a identificar orígenes de combustibles alternativos. Varias medidas en la Política de Energía asignan financiamiento para programas que investigaran combustibles alternativos. Será importante que el Congreso continúe este tipo de apoyo y promocionar y financiar investigación adicional en combustibles alternativos, sus impactos ambientales y tecnología nueva que usa tales combustibles.

Barrera 2

Falta del mecanismo binacional necesario en comunidades fronterizas para promover vehículos de pasajeros más limpios. Fletes de vehículos por las comunidades de la frontera en los EE.UU., excepto por el área

metropolitana de San Diego y El Paso, son por lo regular al menos dos años más antiguos que otras ciudades en los EE.UU. de tamaño comparable. Mientras, en comunidades de la frontera Mexicana el promedio de los fletes de vehículos son mínimo 10 años o más de antiguos; muchos de estos vehículos también son conducidos en las calles de ciudades fronterizas de los EE.UU.

Comunidades de la frontera Mexicana tienen una concesión de comprar autos Americanos usados de cinco o más años y registrarlos con una placa fronteriza especial (“frontera”). La compra de esta placa especial es un incentivo para adquirir un vehículo ineficiente/a bajo precio “chatarra” que ha sobrevivido su tiempo antes de ser importado y vendido en el mercado Mexicano. Esta concesión fronteriza es considerada tener un incentivo económico para compensar asimetrías entre habitantes de los EE.UU. y México, que les permite conducir vehículos de alta contaminación no solo en ciudades fronterizas Mexicanas sino también en comunidades vecinas de los EE.UU.

San Diego e Imperial Valley en California y el Condado de El Paso en Texas tienen un programa de mantenimiento e inspección de emisión (I/MP) en uso. Ciudad Juárez, Chihuahua, al cruzar la frontera de El Paso ha tenido un programa de inspección de emisiones por los últimos 13 años. Sin embargo, los dueños de vehículos registrados en el condado de Doña Ana, Nuevo México, la porción cubierta de aire binacional metropolitana no son sujetos a

un I/MP, y así no tienen los mismos requisitos para control de emisión.

PRÓXIMOS PASOS

Promover inspección estatal de vehículos / programas de mantenimiento (I/MPs) por la frontera EE.UU.-México. Los gobiernos necesitan trabajar de cerca con las ciudades hermanas para animar programas de inspección para vehículos de los dos; EE.UU. y México en las áreas de ciudades hermanas. Las ciudades Mexicanas cruzando de San Diego e Imperial Valley—Tijuana y Mexicali—pueden ser animadas a desarrollar I/MPs paralelos. El Consejo de Recursos de Aire de California recientemente asistió a Tijuana con establecer un programa y complejo de inspección, pero el intento fracasó cuando una nueva administración municipal tomó la oficina. Al momento, el municipio de Mexicali está en proceso de implementar un programa de inspección vehicular. De manera similar, la delegación JAC de Nuevo México puede ser animada para hacer que el Condado de Doña Ana implemente un I/MP. En estas comunidades, es importante reconocer y promover los ahorros monetarios por la gran eficiencia derivada de I/MPs, cual pueden ayudar a pagar los costos del mantenimiento aumentado.

Barrera 3

Exportación a México de carros viejos que no cumplen con estándares de emisión de EE.UU., y falta de hacer cumplimiento de leyes binacionales y mecanismos de comunicación con respecto a la importación de “Chatarra”. Los oficiales locales Mexicanos han expresado preocupación que los autos importados de los EE.UU. a México, frecuentemente no cumplen con los estándares de emisión básicos de los EE.UU. pertinentes para el año del vehículo. Estos oficiales locales Mexicanos creen que estos vehículos aumentan el problema de contaminación del aire de emisiones de origen móvil en el lado Mexicano de la frontera. Al momento, el Departamento de Seguridad Pública de Texas (DPS) multa a la persona o agencia de autos usados que traslade el título de dueño a otro residente de Texas sabiendo que tal vehículo reprobó un examen de emisión. Sin embargo, no hay multa para la persona o lote de autos usados que vende tal vehículo a un ciudadano de México que vive al otro lado de la frontera o a un residente de un estado vecino como Nuevo México. Además, el Presidente Fox de México, publicó un decreto en agosto 22, 2005, permitiendo la importación de vehículos de 10-15 años de antigüedad, así como permitiendo vehículos que están en el país ilegalmente o con autorización temporaria



Las tecnologías más avanzadas están siendo desarrolladas para medir las emisiones en los camiones. Estas tecnologías incluyen unidades de sensor remoto de trabajo pesado, sistemas portátiles de monitoreo para emisiones, y opacímetros tradicionales. Esta foto fue tomada en marzo del 2005, cuando el Departamento de Calidad del Medioambiente de Arizona, patrocinó un estudio de Environmental Systems Products basado en Tucson en el Puerto de Entrada de Mariposa en Nogales para probar ese equipo. (Origen: Environmental Systems Products)

de ser registrados por residentes de México. Considerando que varios de los problemas de la calidad del aire se encuentran en las ciudades hermanas, es importante de reconocer que mejorando una porción de la cubierta de aire binacional en la región, mejora la calidad de la cubierta de aire entera. Debe ser notado que los autos que no pueden cumplir con exámenes de los tubos de escape en el área de no-logro de Texas, que son comprados por el estado bajo su Programa de Asistencia para Reparación de Bajos Ingresos, o pueden ser reparados o puede ser prevenido de revenderse siendo triturado.

PRÓXIMOS PASOS

Obligar que los vendedores en los EE.UU. certifiquen que sus autos cumplen con los estándares de emisión local y de los EE.UU. La JAC ha pasado en una resolución que aparte de otros artículos llama para implementar medidas por toda la cuenca, como una inspección de emisiones-vehiculares armonizada y programa de mantenimiento por todo el Condado de Doña Ana, Nuevo México, Ciudad Juárez, Chihuahua, México y El Paso, Texas.

De manera similar, un mecanismo que proveyeran acceso a los oficiales en el Puerto de Entrada de Santa Teresa, la información de historia del registro computarizado del DPS de Texas de autos siendo exportados a México que reprobaron la inspección de emisiones, permitirá que las autoridades de la Aduana Mexicana bloqueen la importación de esos autos a México de dirigirlos hacia el yonke. Este tipo de comunicación binacional no es nueva. En 1997, las Oficinas de la Procuraduría General de Chihuahua y Texas, en colaboración con los Departamentos de Policía local, inauguraron un centro computarizado de auto

robados para seguir su venta.

Aumento binacional en hacer cumplir y esfuerzos cooperativos entre los interesados de la comunidad, como oficiales federales, estatales y locales. Al momento, México requiere que los carros que se importan a México, tengan un engomado de inspección de los EE.UU. o México. Sin embargo, mas esfuerzo de hacer cumplir y esfuerzos cooperativos se necesitan entre los dos países para asegurar que autos más viejos (“chatarra”) no sean importados ilegalmente.



Las asociaciones son principales para reducir las emisiones en la región fronteriza. En junio del 2005, El Instituto de Transporte de Texas de la Universidad A&M y la EPA de los EE.UU. condujeron un estudio de emisiones de camiones de disel entrando a los Estados Unidos en los puertos de entrada de El Paso-Ciudad Juárez. (Origen: Agencia de Protección Ambiental de los EE.UU.)



TRANSPORTACIÓN PÚBLICA Y ALTERNATIVOS AL CONDUCIR SOLO

RECOMENDACIÓN – *Promover Transportación pública, paseos compartidos, coches compartidos, caminando y usando bicicletas en ciudades fronterizas, para que menos personas conduzcan solas, por lo tanto reduciendo el uso vehicular y la emisión de contaminantes.*

El conducir solo tiene muchas consecuencias negativas que pueden afectar las áreas fronterizas significativamente. Aumenta la congestión y aumenta las emisiones a niveles más altos que pudieran estar si las alternativas fueran disponibles y más usadas. Usando transportación pública, paseos compartidos, coches compartidos, caminando y usando bicicletas pueden reducir estas consecuencias negativas, haciendo mejor uso de la infraestructura en una manera más amigable al ambiente.

La transportación masiva en los EE.UU. es disponible en varias formas, incluyendo autobuses, transbordador ferry, tren de viaje diario, tren liviano, y tren pesado. Cuando los pasajeros hacen la decisión de utilizar transportación masiva, se reduce el uso vehicular y, por lo tanto reduce la emisión de contaminantes. Mientras hay muchos beneficios con el uso del servicio exitoso de la transportación pública,

entre los más significativos son, la conservación de energía, reducciones en emisiones de contaminantes del aire, y el aumento de movilidad que contribuye a la reducción de congestión en la carretera.

Partes del Condado de San Diego, por ejemplo, son de no-logro del Estándar Nacional de la Calidad del Aire Ambiental (NAAQA) de 8 horas para el ozono. El uso de transito masivo, incluyendo camiones y trenes livianos, reduciendo vehículos de la carretera y contribuye al mejorar la calidad del aire. Transportación Pública produce como 95 por ciento menos monóxido de carbono y como 90 por ciento de compuestos orgánicos volátiles que los vehículos privados. [<http://www.publictransportation.org/reports/energy.asp#teb>]

Mejor movilidad es otro beneficio de transito masivo. Removiendo algunos guadores de la carretera, se reduce el tiempo conduciendo para otros transeúntes. Además, hay menos tiempo en ralentí, y menos tiempo de empezar y parar, llevando a más disminuciones de emisiones de contaminantes vehiculares.

En la región fronteriza, el Sistema de Tránsito Metropolitano en San Diego y Sun Metro en El Paso, Texas son los dos más grandes sistemas de transito metropolitano. El Sistema de Transito Metropolitano en San Diego utiliza un flete de autobuses para la Transportación pública y también tiene un sistema de tren liviano de mucho éxito llamado "The Trolley" the Trolley tiene una línea que termina en la puerto de entrada de San Isidro. Los pasajeros que vienen de San Diego, pueden desembarcar en la Terminal final y tomar un camino una corta distancia para cruzar la frontera



El Tranvía de San Diego es un sistema de tren liviano que provee transportación pública rápida y eficiente, entre la ciudad y el puerto de entrada de San Ysidro al cruzar de Tijuana. (Origen: Departamento de Transportación de los EE.UU.)

a Tijuana, Baja California; igualmente, peatones que vienen de Tijuana puede abordar The Trolley en esta Terminal e ir a San Diego. El puerto de entrada de San Isidro es el cruce fronterizo mas ocupado de EE.UU.-México.

Mientras el enfoque de este reporte es que las ciudades EE.UU., México tengan extensivos sistemas de transportación pública así como, principalmente sistemas de autobuses. Monterrey, México tiene un sistema de tren pesado/ subterráneo, pero esta ubicado fuera de los 100-kilómetros de la zona fronteriza como es definido por el Acuerdo La Paz. Además, en México, muchas maquiladoras tienen sus propias sistemas privadas de transportación para transportar los empleados desde sus casas hasta el trabajo y de regreso. Esos sistemas de Transportación privada funcionan muy bien; las razones de su uso son varias, pero principalmente son un incentivo—transportación gratis— para asegurar que los empleados se presenten al trabajo.

La Legislatura Federal recientemente aprobada, provee oportunidades adicionales para fortalecer la infraestructura de Transportación masiva de la región fronteriza. SAFETEA-LU, cual significa el Acto de Seguridad, Responsabilidad, Eficiencia, Equidad de Transportación: Un

Legado para Usuarios, fue aprobado en el 2005. Autoriza proyectos para combustibles alternativos, incluso a dos programas nacionales. Mientras estos programas no son directamente destinados al área fronteriza, proveen incentivos de financiamiento por toda la nación para apoyar el aumento del uso de combustibles alternativos. En la Transportación pública.

SAFETEA-LU también continúa con el programa CMAQ. CMAQ puede financiar a proyectos para paseos compartidos, transporte, actividades para peatones/bicicletas, mejoramiento en fluidez de tránsito, combustible limpio, retro-equipar y programas similares. Los Estados también pueden utilizar fondos del Programa de Medios de Transportación bajo SAFETEA-LU para una variedad de programas para transportación, bicicleta/peatonal, y mejoramientos para tránsito.

Otra pieza de legislatura Federal, el Acto de Políticas de Energía del 2005, provee financiamiento significativo para combustibles alternativos, incluyendo un programa nacional el cual será implementado por medio del Programa Ciudades Limpias del Departamento de Energía.

Servicios de Transportación en Ciudades Hermanas en la Frontera E.E.U.U.-México

| <i>Ciudad</i> | <i>Población servida ('000)</i> | <i>Tipo</i> | <i>Numero de Vehículos</i> | <i>Viajes ('0000)</i> |
|--------------------------------------------------|---------------------------------|---------------------------|----------------------------|-----------------------|
| <i>San Diego, CA,</i> | <i>223.4</i> | <i>Mezcla²</i> | <i>1,032</i> | <i>95,293.6</i> |
| <i>El Paso, TX</i> | <i>563.7</i> | <i>Autobús</i> | <i>185</i> | <i>13,567.1</i> |
| <i>Laredo, TX</i> | <i>176.6</i> | <i>Autobús</i> | <i>48</i> | <i>4,648.7</i> |
| <i>Brownsville, TX</i> | <i>139.7</i> | <i>Autobús</i> | <i>24</i> | <i>1,693.9</i> |
| <i>Bisbee, AZ</i> | <i>6.3</i> | <i>Autobús</i> | <i>2</i> | <i>30.5</i> |
| <i>Douglas, AZ¹</i> | <i>14.3</i> | <i>Ningún</i> | | <i>-0-</i> |
| <i>Nogales, AZ¹</i> | <i>20.9</i> | <i>Ningún</i> | | <i>-0-</i> |
| <i>Yuma, AZ</i> | <i>181.2</i> | <i>Autobús</i> | <i>6</i> | <i>141.1</i> |
| <i>Calexico, CA¹</i> | <i>27.1</i> | <i>Ningún</i> | | |
| <i>Del Rio, TX (City of) (Val Verde Co.)</i> | <i>34.6</i> | <i>Autobús</i> | <i>12</i> | <i>55.3</i> |
| <i>Eagle Pass, TX¹</i> | <i>23.5</i> | <i>Ningún</i> | | |
| <i>McAllen, TX</i> | <i>106.4</i> | <i>Autobús</i> | | <i>600.0</i> |
| <i>Presidio, TX¹</i> | <i>4.6</i> | <i>Ningún</i> | | |
| <i>Rio Grande City, TX</i> | | | | |
| <i>'Rainbow Lines'³</i> | <i>12.6</i> | <i>Autobús</i> | | |

1 - Los Pueblos o condados sin servicio de transportación podrán recibir servicio de los condados vecinos, o los residentes pueden obtener servicio de transportación en ciudades al otro lado de la frontera.

2 - La Mezcla incluye tren liviano y autobús.

3 - Transportación dentro de áreas rurales y áreas urbanas pequeñas usando camionetas cómodas y autobuses.

Los Programas de Combustibles y Vehículos creado por el Acto de Políticas de Energía del 2005 puede beneficiar la frontera en áreas específicas.

La Sección 742 esta enfocada a puertos y otras áreas donde mayor carga de camiones ocurre, con los gobiernos estatales o locales o sus instrumentos intentando ser subsidiarios. El financiamiento es intentado para apoyar el retro-equipamiento de camiones comprados para reemplazar a los camiones chatarra. Prioridad de los fondos se les da a camiones que usan combustible de diésel de sulfato ultra-bajo (menos de 15 ppm), así como tecnología de retro-equipamiento para control de emisiones verificada por la EPA o CARB; por lo tanto, Sección 742 podrá ser un incentivo significativo para asociaciones cruce-frontera para mejorar la tecnología de camiones y reducir las emisiones. Dos secciones adicionales del Acto de Políticas de Energía del 2005—apoyan al elemento de combustible y camiones híbridos eléctricos.

PROYECTOS Y ASOCIACIONES

Sun Metro, Conexión de Transportación Internacional del Cruce-Fronterizo en el Paso, Texas. Sun Metro, propiedad de la Ciudad de El Paso, Texas, esta trabajando con Ciudad Juárez en una asociación única para proveer servicio cruce-frontera por medio de una conexión de transportación internacional. Los EE.UU. y México han incorporado este incentivo a la Asociación de Seguridad y Prosperidad (SPP0 de Norte América, iniciado marzo 23, del 2005).al momento, Sun Metro esta trabajando con la Aduana y Protección Fronteriza de los EE.UU. en un acuerdo con México y el Departamento de Transportación de los EE.UU. para un permiso de una parada que permitirá a Sun Metro de llevar pasajeros cruzando la frontera a los dos lados. El concepto original de cruce frontera por servicio de riel no se ha comprobado económicamente viable, así que el proyecto esta siendo modificado, a un servicio de autobús con ruta binacional para cruzar la frontera. Sun Metro condujo una circulación de prueba a fines del 2005, y se espera empezar el servicio regular en el 2006. El proyecto ayudara a aliviar la congestión de tránsito, mejorar la calidad del aire y aumentar la seguridad y el bien de los pasajeros.

Sun Metro también tiene plan de construir una Terminal Internacional multi-modal para acomodar chóferes de autobús internacional. La Terminal tendrá varias áreas de salida para autobuses de Sun Metro, y consolidara a todos los chóferes—incluyendo a Greyhound, servicios de fletes

y taxis—a un solo local en el centro. Sun Metro adquirió el terreno en junio del 2005, permitiéndole proceder con la construcción.

Servicio Cruce-Frontera con Ruta Fija de la Ciudad Acuña-Del Río, Texas. Anteriormente la ciudad de Del Río operaba un autobús en servicio de ruta fija, terminando esa ruta en el Puente Internacional cerca del centro. Cuando se hizo necesario de operar servicio para-transportación (servicio de transportación para personas discapacitadas), Del Río mando deshacer su servicio de ruta fija. El sistema nuevo empezó en julio del 2005, y la ruta fija ahora cruza a México a Ciudad Acuña, la ciudad hermana de Del Río.

Centro Multi-Modal, McAllen, Texas. Mientras la transportación de McAllen, Texas funciona solo dentro de McAllen, en el 2001 el sistema de transportación inauguro un centro multi-modal para proveer conexiones de inter-ciudad y taxi a su sistema de Transportación local. El centro multi-modal provee áreas de salida para autobuses, de varias operaciones de autobuses Mexicanos que traen pasajeros de compras, visitas médicas y trabajadores de la ciudad fronteriza de Reynosa. Hay cuatro líneas de autobuses Mexicanos sirviendo el área de McAllen. Estos incluyen a Tamaulipas/Noreste Bus Company, Auto transportes CD Mantes, Autobús Turismos Management and ADO Management.

Programa Ciudades Limpias del Departamento de Energía. El Programa Ciudades Limpias del Departamento de Energía busca apoyar las prácticas que reducen el consumo de petróleo. [<http://www.eere.energy.gov/clean-cities>] Más de 80 alianzas de asociadas se han inscrito al programa y participan, incluyendo el área binacional de Paso de Norte (1995), San Diego (1996) y Laredo (2004). El Programa Ciudades Limpias ha fomentado asociaciones internacionales en energía y el ambiente, así como entre El Paso y Ciudad Juárez.

Debe hacerse notar que hay pocos proyectos y asociaciones en la región fronteriza de Arizona y Nuevo México, porque sistemas de Transportación en la región fronteriza de estos estados son pocas y todavía no están bien desarrolladas.

BARRERAS RESTANTES, PRÓXIMOS PASOS

Barrera 1

La ausencia de sistemas de transporte en el cruce-fronterizo. Los sistemas de transporte del cruce-fronterizo no existen en la mayor parte de la frontera, agregando a la congestión y aumento de emisión vehicular. Los sistemas de transporte del cruce-fronterizo necesitan ser creadas o renovadas, lo mas extenso posible. Asuntos de la Seguridad de la Patria son de preocupación, pero en el pasado, asuntos económicos han ayudado a descarrilar sistemas de transporte del cruce-fronterizo; por ejemplo, los comerciantes en Ciudad Juárez se preocupaban de perder negocio a El Paso, opuesto a el transito de cruce-fronterizo. Hay algunos intentos para crear o renovar algunos de estos servicios, particularmente en las áreas de no-logro.

PRÓXIMOS PASOS

Trabajar con México así como con otros interesados estatales y locales para examinar los métodos para mejorar sistemas de transporte del cruce-fronterizo. Como parte de la Asociación de Seguridad y Prosperidad (SPP) de Norte América, los EE.UU. y México se han puesto de acuerdo para implementar un servicio seguro de conmutador de cruce-fronterizo entre El Paso y Ciudad Juárez. (Irónicamente, en los principios de los 1900, había un sistema de tranvía conectando las dos ciudades.) Este proyecto debería ser un piloto para toda la frontera del sur, y las políticas y procedimientos adoptados pueden ser imitadas en otras ciudades hermanas.

Mejorar las conexiones del sistema de transporte por los dos lados de la frontera. La falta de conexión entre los servicios de transporte de los EE.UU. y México presentan un desafío mayor para aumentar pasajeros en los sistemas de transporte publica en la frontera. Últimamente, esta es un área donde los gobiernos locales y estatales o asociaciones públicas/privadas locales tendrán que desarrollar conexiones para sistemas de transporte entre ciudades de México y los EE.UU.. Mientras los fondos de los subsidios de la Administración de Transporte Federal no se pueden extender para proveer servicio a México, si se pueden usar para proveer mejores conexiones con los EE.UU..

Desarrollar conexiones para transporte masiva a los dos lados de los puertos mayores de entrada. Mientras los sistemas de transporte publica de cruce-fronteras serían ideales, muchos beneficios serían derivados de sistemas de transporte en ciudades hermanas, que fueran conectadas a los puertos mayores de entrada. Los transeúntes podrían viajar a la frontera, cruzar como peato-

nes, y luego conectarse a transporte masiva en el otro país.

Barrera 2

Pocos pasajeros en sistemas de transporte pública. No hay suficientes pasajeros en los presentes sistemas de transporte pública. Por una variedad de razones, transporte publica en las comunidades fronterizas son seriamente poco usadas. Además, en algunos pueblos, sistemas de transporte no existen. Nogales, Arizona (Población 21,000) y Eagle Pass, Texas (Población 23,500) son ejemplos de comunidades sin sistemas de transporte.

PRÓXIMOS PASOS

Esfuerzos de soporte por las autoridades locales para proveer incentivos que aumentaran pasajeros en el sistema de transporte. Se pueden tomar pasos para aumentar pasajeros en los sistemas de transporte pública por la frontera, especialmente por el costo alto del combustible. Por ejemplo, autoridades de transporte metropolitana (MTAs) en la región fronteriza podrán empezar campañas parecidas a la campaña “Dump the Pump” que Capital Metro inicio en Austin en agosto del 2005 para promover el uso de los autobuses. Otras ideas para aumentar pasajeros incluyen el uso de viaje compartido en el cual los usuarios pagan una tarifa mínima y se comprometen en viajar en un vehículo de MTA por lo menos tres días a la semana. Ciudades como Nogales o Eagle Pass, que no tienen transporte masiva podrían considerar desarrollar sistemas, en coordinación con Organizaciones de Planificación Metropolitana local o sus Consejeros del Gobierno local.

Promover más el uso del Programa Ciudades Limpias del Departamento de Energía para crear más sistemas de transporte fronteriza. Sistemas de transporte de los EE.UU. que inician Ciudades Limpias usaran combustibles más limpios, cuales reducirán contaminantes del aire en la frontera, como óxidos de nitrógeno que contribuyen a la formación del ozono. Mientras los tres mas grandes sistemas de transporte de la frontera de EE.UU. son ya Asociadas de Ciudades Limpias, incrementando el número de sistemas puede dar grandes beneficios. Por ejemplo, Calexico y Nogales pueden promover la unión con maquiladoras en sus ciudades fronterizas. Fondos de SAFETEA-LU pueden ser disponibles del

programa Fronterizo CMAQ, y el Departamento de Energía podría coordinar las mejores prácticas.

Barrera 3

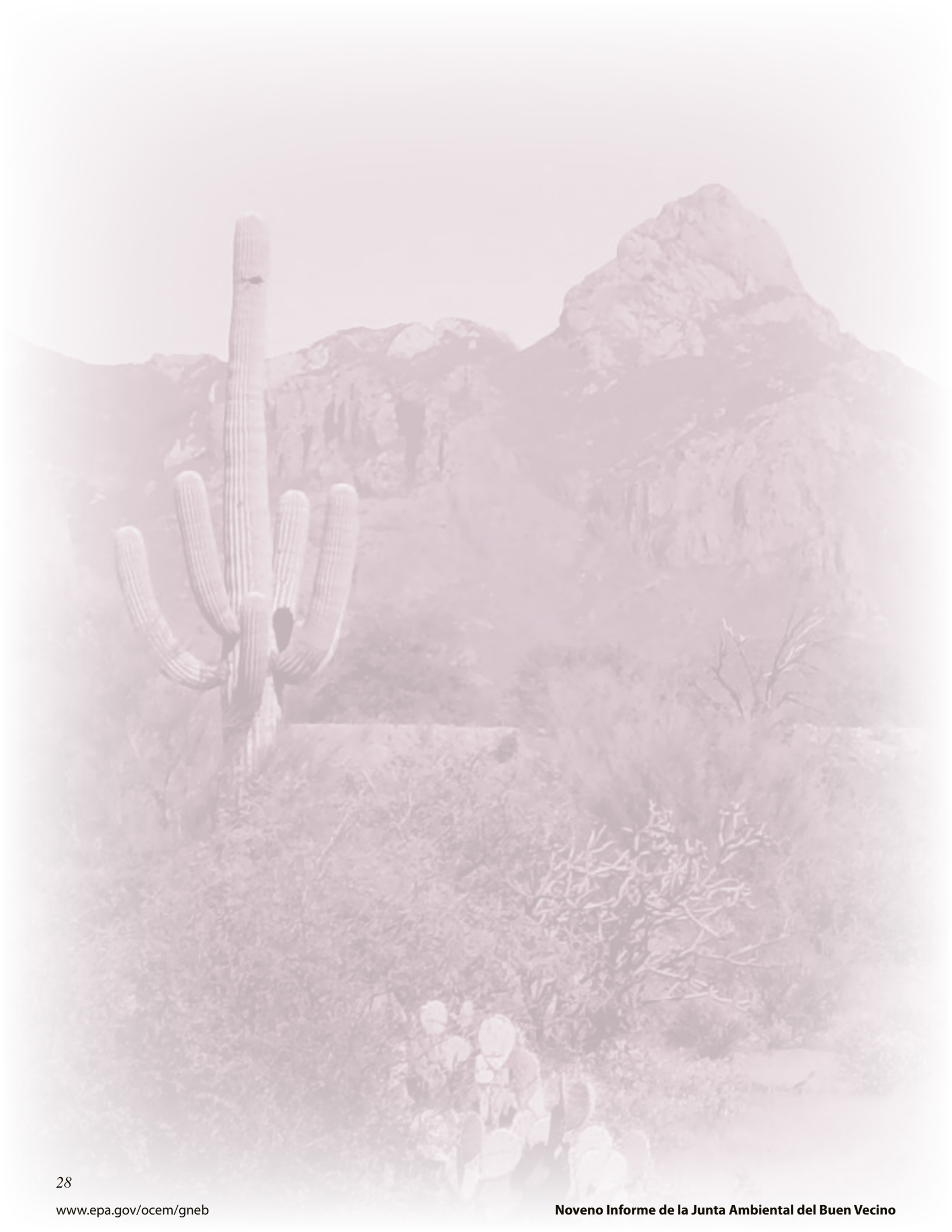
Conflicto de intereses entre la facilitación de tránsito cruce-fronterizo y aumentando la seguridad de la patria. Los intereses de proteger el medio ambiente y asegurando la salud pública por medio de disminuir la congestión y tiempos de espera en los puertos de entrada muchas veces son puestos en contra de los intereses asegurando las naciones contra amenazas así como terrorismo, drogas e inmigración ilegal. Por ejemplo, en algunos puertos de entrada de Texas, barreras de cemento son colocadas en una forma tortuosa para prevenir que los narcotraficantes en vehículos huyan por las áreas de inspección, como ya ha pasado. Desafortunadamente esto hace más lento el tráfico y aumenta la emisión vehicular. Sin embargo, se han descubierto formas creativas para manejar el riesgo para poder promover los dos; la seguridad de la patria y el aumento de las metas para la fluidez del tránsito. La instalación de líneas de transeúntes dedicadas en POSs muy ocupados es un ejemplo importante.

PRÓXIMOS PASOS

Usar el programa de transportación cruce-fronterizo de Sun Metro como piloto y extender la aplicabilidad a otras partes de la frontera. El programa de transportación cruce- fronterizo que Sun Metro esta desarrollando con Ciudad Juárez, es un método para acelerar la fluidez de tránsito para cruzar la frontera mientras satisfacen sus preocupaciones de seguridad de la patria. Este programa puede ser considerado una mejor práctica y ser utilizado en otro lugar.

Explorar la viabilidad de una tarjeta pre- liberada para cruzar la frontera para aquellos que cruzan la frontera regularmente en transportación pública. CBP puede expandir o reproducir su programa de Red Segura Electrónica para la Inspección Rápida de Pasajeros (SENTRI), ahora en efecto para vehículos de pasajeros para apoyar transporte público cruce- fronterizo. Se les podrá entregar a viajeros que han pasado una revisión de antecedentes y son considerados de “bajo- riesgo”, una tarjeta especial para cruzar la frontera conectada al sistema de transportación pública. Esto animara aumentar el uso de servicios de transporte cruce-fronterizo.





Recursos Culturales y Naturales

Recomendaciones

Para proteger mejor los recursos culturales y naturales por la frontera de Estados Unidos-México, la Junta Ambiental del Buen Vecino recomienda lo siguiente:



CRECIMIENTO DE CAPACIDAD:

Eficientemente utilizar e influir existentes iniciativas de apoyo Federal como el programa del Área de Patrimonio Nacional. Establecer mas asociaciones publicas-privadas para aumentar los dos; niveles de fondos y personal. Adoptar mas participación del público en la preservación de recursos culturales por medio de educación publica por su valor.



CRECIMIENTO:

Aumentar asociaciones entre grupos de preservación y agencias para comprar terreno con alto-valor de recursos culturales y naturales, por lo tanto ayudando a administrar el crecimiento. Creando programas de incentivos para animar a dueños privados de terrenos y urbanizadores que voluntariamente protejan los recursos culturales. Animar a los gobiernos y agencias tribales para la participación en consultas de gobierno-a-gobierno para disminuir el daño a recursos culturales, incluyendo sitios sagrados.



SEGURIDAD:

Comprometerse a los esfuerzos de seguridad fronteriza con reconocimiento de la necesidad de proteger a los recursos culturales y naturales. Mejorar los esfuerzos de interacción, coordinación y cooperación entre los gobiernos federales, tribales, estatales y locales. Examinando los métodos para reducir la cantidad de inmigrantes indocumentados cruzando tierras tribales de la frontera, por lo tanto, reduciendo el daño asociado a sitios sagrados, tierras de sepelio, sitios arqueológicos, ecosistemas importantes y estilos de vida tradicionales.

INTRODUCCIÓN

La región de la frontera de los Estados Unidos-México es rica en historia, cultura, carácter regional y diversidad, todo lo que contribuye mucho al patrimonio colectivo de la región e identidad de la comunidad. La región contiene algunos de los más impresionantes sitios de arqueología y paisaje cultural tradicional en Norte América, incluyendo antiguos pueblos de los Nativos Americanos, la magnífica iglesia de la Misión de San Xavier del Bac, ranchos Mexicanos y de los Estados Unidos de la era-Territorial, así como históricos distritos para minar, pueblos fronterizos, y antiguos ferrocarriles, carreteras y caminos. Juntos, estos recursos culturales representan más de 10,000 años de uso-limitado por la frontera.

También contenida dentro la región fronteriza hay una variedad de presentaciones del paisaje, junto con especies de plantas y animales, que han llegado a presentarse destacadamente en su identidad colectiva. Los paisajes varían de desiertos cálidos y secos, a los corredores de riberas exuberantes y tierras de labranza irrigadas, a praderas muy productivas a cimas con bosques. Significantes especies de fauna silvestre incluyen a la víbora de cascabel punta crestada de Nuevo México, el coati-mundi, y trogones con cola-cobre, así como las especies más bien-conocidas como el borrego cuerno-grande del desierto, la jabalina, el león montés, y el coyote. Algunos de estos paisajes y especies de fauna silvestre siguen siendo conectados de cerca a las continuas prácticas culturales de grupos tribales y otros en el área.

La Junta Ambiental del Buen Vecino reconoce la interacción dinámica entre los recursos culturales de la región, sus recursos naturales del ambiente, y la calidad ambiental de la región. También reconoce que afortunadamente, la protección de un elemento frecuentemente incorpora la protección de otros. Uno de los ejemplos más claros de esta relación se puede encontrar en los sitios históricos y prehistóricos de la región. Así que, por razones del reporte, la Junta decidió enfocarse principalmente en el tema de sitios arqueológicos y paisajes naturales asociados. También ha elegido para examinar de como los recursos culturales de uno de los grupos de varios en la región, de 26 tribus Americanas en la región las cuales sus tierras están dentro la región fronteriza, y están siendo afectadas por factores como presiones de urbanización y los bajos recursos de personal en la agencia.

La siguiente sección describe los recursos cultura-

les en la región fronteriza en tres perspectivas: Sitios arqueológicos, propiedades y paisajes culturales tradicionales, y prácticas culturales tradicionales.

Sitios Arqueológicos son restantes físicos de actividades humanas pasadas que tienen al menos, 50 años de edad. Estos sitios podrán contener artefactos como herramientas de piedra, artículos como paredes de piedra. Un ejemplo es el Sitio Histórico Estatal de Hueco Tanks en Texas, cual contiene los dos; pictografías (pinturas en piedras) de los antiguos Nativos Americanos, así como las ruinas de una estación de diligencia casa de rancho histórica. www.tpwd.state.tx.us.

Hasta la fecha, mucha de la actividad para la preservación se ha enfocado en preservar solo sitios específicos de arqueología; muy seguido, estas áreas son reconocidas por el público general. Mientras es loable, tales esfuerzos muy seguidos se enfocan estrictamente en un área geográfica, mientras excluyen la conexión a los paisajes ambientales naturales y culturales.

Propiedades y paisajes culturales tradicionales son recursos naturales que han tomado un significado cultural especial, como manantiales sagrados o cimas. Podrán o no mostrar señas de actividad humana. El Servicio Nacional de Parques y el Registro Nacional de Lugares Históricos utilizan una definición parecida. Según el Servicio Nacional de Parques de los Estados Unidos, un paisaje cultural tradicional es, “una área geográfica, incluyendo los dos; recursos naturales y culturales y la fauna silvestre o animales domésticos que contiene, asociado a un evento histórico, actividad, o persona mostrando otros valores estéticos o culturales”. Una propiedad cultural tradicional (TCP) es definida como una propiedad que es elegible para ser incluida en el Registro Nacional de Lugares Históricos por su asociación con prácticas culturales o creencias de una comunidad viva. TCPs son esenciales para mantener la integridad cultural de muchas Naciones Nativas Americanas, y son muy importantes en las vidas culturales en muchas de sus comunidades. Un buen ejemplo es Tecate Peak, que se encuentra entre la frontera internacional entre San Diego y Tecate, Baja California. No solo es un sitio sagrado para Kumeyaay y otras tribus regionales, pero también tiene una importante área natural, protegido en la porción de San Diego como tierras de la Agencia de Administración de Tierras y en el lado Mexicano por el primer uso-limitado ecológico en Baja California.

Prácticas culturales tradicionales o creencias de una comunidad viva están sembradas en la historia de la comunidad. Sirven como un papel principal manteniendo la identidad cultural de la comunidad. Un ejemplo, ubicado por la frontera de Arizona en tierra de Tohono O’odham, es

el área de la cima Baboquivari. La gente Tohono O'odham creen que la cima Baboquivari es el hogar de su creador I'toi, el espíritu de bondad, quien reside en el centro de todas las cosas y las vigila. Se hacen peregrinaciones a la Cima para purificación espiritual y formalización. También de gran significado cultural a la gente O'odham es el coyote, de gran significado en la creencia en creacionismo, y en sus cuentos y canciones tradicionales.

Pero otro ejemplo, este no-tribal, es la producción y recolección de jabón de la cera una planta nativa, la "candelilla". Su cera permanece siendo una importante cosecha económica en el área de Big Bend en Texas, y especialmente en las áreas rurales del norte de México. Recolectores de la planta, llamados "candelilleros", le enseñan a sus hijos e hijas sostenibles técnicas para la recolección como jalar a la planta a mano en una manera que promueve la regeneración más rápida. www.texasbeyondhistory.net/waxcamps/today.html.

La administración del recurso cultural en la región fronteriza se enfrenta a desafíos únicos. La explosión demográfica en la región ha tenido un efecto dramático en los recursos naturales y culturales compartidos. La urbanización crea una pérdida de sitios arqueológicos y paisajes culturales tradicionales, y causa un impacto a las prácticas culturales tradicionales. El tránsito peatonal, los vehículos recreativos, y la basura asociada con la inmigración indocumentada causa daños a los sitios e impide el uso de sitios sagrados y las áreas de recreación. El aumento en seguridad fronteriza impide las prácticas culturales, especialmente de tribus como los Tohono O'odham en Arizona, y los Kumeyaay de California y Baja California, cuyos miembros viven en los dos lados de la frontera. Además, especialmente en áreas remotas, la falta de recursos para protección adecuada llevan al saqueo.

Para preservar el patrimonio cultural de la región, los encargados de la política tienen que reconocer que muchos de las mismas fuerzas afectan los dos; recursos naturales y culturales, y que la administración de los recursos naturales tiene tanto en común la administración de los recursos culturales. Los sitios sagrados y los paisajes culturales tradicionales contienen importantes embalses de diversidad en especie y genética y puede proteger a los ecosistemas en contra la degradación ambiental. Los sitios arqueológicos se encuentran muy seguidos por los largos y frágiles corredores de agua. Las prácticas culturales tradicionales muy seguidas dependen de la interacción con los recursos naturales locales. Por lo tanto, el apoyo de los dos; recursos culturales y naturales, son la clave para la preservación de los dos.

Afortunadamente, esta creciendo el conocimiento de este asunto y algunas comunidades de la región

fronteriza ya están tomando pasos para simultáneamente se preserven las dos; reservas naturales y culturales. Por ejemplo; Texas y su estado vecino Mexicano de Tamaulipas han creado el "Corredor de Patrimonio de Caminos de Río" binacional. Por la designación del corredor, los dos países buscan preservar el patrimonio y la arquitectura del área por lo largo Del Río Grande entre Brownsville/Matamoros y Laredo/Nuevo Laredo. Mientras el enfoque principal es preservar a edificios, el esfuerzo también incluye la preservación de tierras en la forma del histórico Campo de Batalla Palmito. El corredor pasa por grandes ranchos y granjas donde se trabaja, algunos que han funcionado desde los fines del siglo 19. www.thc.state.tx.us/heritagetourism/hcaminos.html

El reconocimiento nacional de los ricos recursos culturales de la región fronteriza también esta creciendo. Por ejemplo, en el 2000, el Festival de Vida Folclórica anual del Museo Smithsonian en el Centro Comercial Nacional en Washington, D.C. presentó una exhibición sencillamente nombrada, "El Río". La meta, en palabras de los directores, fue de explorar "la relación entre conocimiento tradicional, cultura local y un ambiente apoyado en la cuenca del Río Grande/Río Bravo. www.folklife.si.edu.

A pesar de estas señales con futuro, se necesita hacer más si los recursos naturales y culturales de la región fronteriza sigan siendo sostenidos. La siguiente sección, pone énfasis en algunas de las barreras restantes así como algunos de las asociaciones con futuro que trabajan con los dos temas. Note esto, por que en el Sexto Reporte de la Junta Ambiental del Buen Vecino se incluye una sección considerable en recursos naturales, este reporte se enfoca principalmente en recursos culturales. Sin embargo, significadamente, no incluye información para ponerse al corriente de las recomendaciones hechas para los recursos naturales en el Sexto Reporte.

PROYECTOS Y ASOCIACIONES

Por toda la región de la frontera de Estados Unidos-México, proyectos y asociaciones se han emprendido para proteger sus recursos culturales. La siguiente sección, pone énfasis en algunos esfuerzos con futuro. En algunos casos, proyectos que empezaron protegiendo a solo un aspecto de los recursos culturales—como preservando a un sitio arqueológico específicamente—se han ampliado durante el transcurso del tiempo. Ellos ahora reconocen lo interconectado de los sitios, paisajes culturales, prácticas culturales y recursos naturales, y manifiestan una filosofía de protección de recursos. Por parte de la asociación, el valor de asociaciones públicas/privadas se ha movido a la vanguardia.

La Conservación Arqueológica, se estableció en 1980 con base en Albuquerque, Nuevo México, es una organización sin fines de lucro dedicada a obtener y preservar a sitios arqueológicos. La Conservación protege a sitios en la región fronteriza mediante la compra de terrenos en que están situados, preservándolos para la posteridad. Ejemplos de Conservación de preservas incluyen las misiones del Padre Kino y varias importantes ruinas Hohokam en el sur de Arizona, y sitios importantes en Texas y Nuevo México. Por las pasadas décadas, el conocimiento y los métodos de los arqueólogos modernos han avanzado tremendamente. Manteniendo una significativa porción de información fresca en la tierra, garantiza que los arqueólogos con hasta conocimiento más avanzado y tecnologías tendrán acceso a ella.

El Programa del Administrador de Sitio de Arizona, es un programa voluntario con aproximadamente 150 participantes certificados en el sur de Arizona. Cada voluntario es asignado a monitorear la condición de sitios arqueológicos. Los sitios que participan son administrados por una variedad de agencias: el Servicio Nacional de Parques, el Condado de Pima, el Bosque Nacional de Coronado; la Universidad de Arizona; la Agencia de Administración de Tierras; el Departamento Estatal de Tierras de Arizona; Parques Estatales de Arizona; y la Conservación de Arqueología. El programa principio a mediados de los 1980s, cuando miembros de la Comisión Consultiva de Arqueología del Gobernador se asocio con la Oficina Estatal de Preservación Histórica. El papel principal de los “Administradores de Sitios”, como son llamados, es de reportar el vandalismo o daño a los sitios, y de educar al público de la importancia en dejar el record arqueológico intacto. La mayoría del daño ocurre por saqueadores, pero también



Brazos fuertes y una espalda sólida. Las plantas “Candelilla” típicamente son recogidas completamente a mano, algunas veces con un palo filoso. La cera de la planta continúa siendo una cosecha de lucro-económico en el área de Big Bend en Texas y las áreas rurales del norte de México. Origen: Raymond Skiles, www.texasbeyondhistory.net/waxcamps

ocurre por la nivelación ilegal y construcción de carreteras, graffiti, erosión natural y la colección casual de artefactos. El Administrador ha servido como un modelo para el programa Guardia de Sitios de Nuevo México.

Recursos Culturales de la Reserva Falcón. Algunos 850 sitios arqueológicos, en alrededor de 8,000 años de ocupación humana, se han encontrado en la Reserva Falcón en propiedad controlada por la sección de la Comisión Internacional de Limites y Aguas de la Sección de los Estados Unidos, los Estados Unidos y México (USIBWC). Esos recursos culturales incluyen sitios prehistóricos así como sitios de ranchos coloniales Españoles. La Presa Falcón, esta ubicada en el Río Grande entre dos pares de ciudades hermanas: Laredo, Texas-Nuevo Laredo, Tamaulipas; y McAllen, Texas/Reynosa, Tamaulipas. Fue construida por las Secciones de los Estados Unidos y México de la Comisión en 1953. En la capacidad de conservación normal, la reserva cubre 87,181 acres de terreno. Los recursos culturales ubicados en el área de la Reserva Falcón tienen la más alta densidad que cualquier otro sitio en Texas.

La USIBWC ha estado trabajando con la Comisión Histórica de Texas para continuar protegiendo los extensivos recursos culturales del sitio. Sin embargo, la cantidad completa de sitios en el área, y sus locales remotos, complican los esfuerzos de protegerlos del daño causado por coleccionistas ilegales y otras actividades humanas. Muchos de los sitios también sufren por la erosión debido a los niveles del lago que suben y bajan. Durante el 2005, las actividades de asociados incluyendo trabajo de agrimensura así como los esfuerzos para desarrollar planes de tratamiento y rescate para sitios en peligro de erosión significativa.

El Parque Estatal de las Montañas Franklin, en El Paso Texas, es uno de los parques urbanos más grandes en los Estados Unidos. Se compone de algunas 37 millas cuadradas, todas dentro de los límites de la Ciudad de El Paso. El parque fue creado por la legislatura de Texas en 1979 y adquirido por el Departamento de Fauna Silvestre y Parques de Texas (TPWD) en 1981. Entre los recursos del parque, hay sus pictografías coloridas Nativo Americanas ubicadas en rocas y en refugios de piedra, y sus fosas de mortero, anteriormente usados para moler semillas. La preservación del parque puede ser acreditada a la fuerte asociación entre los residentes de la región del Paso Del Norte.

El Programa Patrimonio del Suroeste. El Centro para Arqueología del Desierto (Centro), una organización privada sin fines de lucro basada en Tucson, Arizona, promueve la Administración de recursos arqueológicos e históricos en el Suroeste Americano y el Noreste Mexicano por medio de investigación activa, preservación, y educación pública. Bajo el Programa Patrimonio del Suroeste, investigadores del Centro están al momento recopilando información para incluirlo en un sistema de información geográfica para la administración y protección de sitios arqueológicos. El programa da prioridad para recopilar un inventario de sitios que datan entre 1200 y 1700 A. D. por todo el Suroeste Americano y el Noreste Mexicano. Una preocupación importante de estudio es explorar las conexiones entre grupos tribales modernos y sitios arqueológicos que datan de este tiempo. El programa también esta siguiendo estudios de la llegada de la agricultura al Suroeste de América y el Noroeste de México. La agricultura ha sido un elemento de la sobrevivencia humana en el gran suroeste/Noreste por aproximadamente 4,000 años, y ha sido crítico para esa sobrevivencia por como 2,000 años. www.centerfordesertarchaeology.org/pdf/hsw_summary.pdf

Semillas Nativas / BUSQUEDA es una organización de conservación basada en Tucson, Arizona la cual conserva, distribuye y documenta las diversas variedades de semillas, sus familiares silvestres y el papel que estas semillas toman en las culturas del Suroeste Americano y Noreste Mexicano. Semillas Nativas/BUSQUEDA trabaja con jardineros indígenas en los dos lados de la frontera para buscar semillas nativas, crecer más cantidades de lo que colectan, y regresar las cosechas a los nativos mayores. Ellos ya tienen una colección de casi 2,000 variedades de por 99 especies de cosechas de 18 grupos de tribus. Muchas de estas cosechas se pensaban que habían desaparecido para siempre.



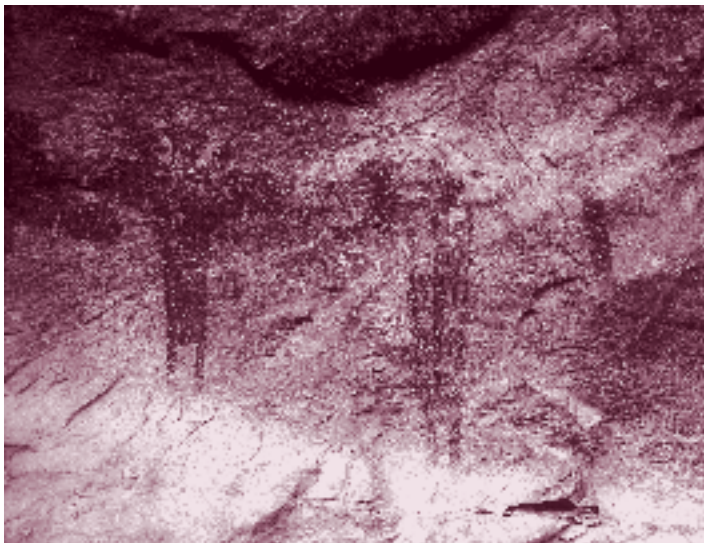
Protegiendo los recursos culturales y naturales en área remotas de la región fronteriza es extremadamente difícil por la insuficiencia de recursos humanos. Restos de una chimenea histórica encontrada en las tierras del Embalse Falcón en Texas. (Origen: USIBWC)

El Acuerdo de Compra de tierras del Rancho Santa Lucia y el Rancho Seco. En abril del 2005, el Condado de Pima, Arizona, oficialmente compro dos ranchos contiguos ubicados al norte de Arivaca en el Valle de Altar. El evento fue la culminación de una asociación única involucrando rancheros, miembros del Fideicomiso de Tierras Abiertas de Arizona, y oficiales del condado y de la ciudad. Juntos, el Rancho Santa Lucia y sus vecinos, Rancho Seco, se componen de casi 10,000 acres de terreno. Como parte de la adquisición, arrendamientos para pastorear serán asignados al condado, pero los rancheros se quedaran en las propiedades y seguirán haciendo sus trabajos de ranchos por lo menos diez años. La tierra comprada esta en un área que esta bajo bastante presión para urbanizar. La investigación informal indica que hay una variedad de sitios arqueológicos en este terreno. Un beneficio significativo adicional del acuerdo, es que los dos ranchos colindan con el Refugio Nacional para Fauna silvestre de Buenos Aires.

La Asociación Parque Nacional Histórico de Tumacacori (NHP). Tumacacori NHP esta creando una asociación de trabajo con el Instituto Nacional de Antropología e Historia en Sonora, México. Juntos, bajo una subvención de la Iniciativa Recursos de Entrenamiento Cultural, la asociación fue anfitrión de un simposio de preservistas de los estados Mexicanos de Sonora, Coahuila, Durango, Chihuahua, y Nuevo León, así como preservistas del Servicio Nacional de Parques, la Agencia de Administración de Tierras, el Servicio de Bosques de los Estados Unidos, y la Oficina Estatal de Preservación Histórica de Arizona. La meta fue discutir el futuro de sitios de misiones con arquitectura de barro en la región fronteriza. El proceso de

preservación empezó hace más de una década cuando especialistas y voluntarios del Servicio Nacional de Parques, se unió con los ciudadanos de San Ignacio, Sonora, México para ayudar en preservar la misión local. La Tumacacori NHP contiene tres misiones, huertos históricos y antiguos sistemas de irrigación los cuales son extremadamente vulnerables al desarrollo de la subdivisión. San José de Tumacacori y Los Santos Ángeles de Guevavi, establecidos en 1691, son las dos misiones más antiguas en Arizona, y la tercera misión, San Cayetano de Calabazas, fue establecida en 1756.

Propuesta para Área Nacional del Patrimonio: el Valle de Santa Cruz. Agencias del gobierno local, las cámaras de comercio, consejos de turismo, y una variedad de organizaciones no-gubernamentales están colaborando en esfuerzos para añadir al valle de río de la región fronteriza a la presente lista de Áreas Nacionales Patrimoniales (NHAs): el Valle de Santa Cruz en el sueste Arizona. El Estudio de Viabilidad del Área Nacional Patrimonial de Santa Cruz, producido por el Centro para Arqueología del Desierto, es una descripción excelente de los corredores y recursos biológicos del valle, estructuras históricas, y sitios arqueológicos. La visión de una designación del Área Nacional Patrimonial para el Valle de Santa Cruz esta aumentando momento debido a una convergencia de esfuerzos



Pictografías del sitio histórico y Parque Estatal del Cañon Seminole, al oeste de Comstock, Texas. Pictografías (pinturas en piedras) creadas por antiguos Nativos Americanos son unos de los tesoros de recursos culturales de la Región Fronteriza. (Origen: Departamento de Parques y Fauna Silvestre)

locales para conservar recursos naturales y espacios libres; para preservar estructuras históricas y sitios arqueológicos; para educar al público de la historia y las culturas de esta región; para aumentar el reconocimiento nacional de esta región; para desarrollar turismo patrimonial y atraer beneficios económicos a las comunidades locales; y para mejorar conexiones culturales con el otro lado de la frontera de los Estados Unidos-México. El Valle de Santa Cruz es único, porque contiene áreas de corriente de ríos naturales, importantes riberas y hábitat en las praderas, desfragmentados corredores de migración para fauna silvestre, y diversas comunidades de plantas y animales, incluyendo numerosas especies en peligro.

Las NHAs son designadas por el Congreso de los Estados Unidos para conservar los recursos y espacios libres así como para preservar las estructuras históricas y sitios arqueológicos importantes a la historia y culturas de la región. Siendo designado como un NHA frecuentemente resulta en un aumento en reconocimiento y recursos. Significativamente, el Cruce de Yuma, en Arizona, al momento es la única Área Nacional Patrimonial en toda la región fronteriza de los Estados Unidos-México. (También vea la sección Próximos Pasos).

Simpósio de la Frontera de los Estados Unidos-México en la Administración de Recursos Naturales/Culturales. Este simposio se realizó en abril 19-21, 2005, en la Universidad de Nuevo México en Las Cruces. Fue una consolidación de varios foros realizados en los años anteriores: la Conferencia de Estados Fronterizos de los Estados Unidos-México en Áreas Protegidas, Fauna silvestre, y Recreación; el Taller Internacional en Administración de Recursos Culturales; y el Taller "Parques Hermanas". La meta fue para mejorar la cooperación de trans-límites por medio de facilitar comunicación entre gerentes de recursos y el sector público y privado, comunidades académicas, y los políticos que hacen las decisiones. El evento incluyó tres temas: Áreas Naturales Protegidas y Patrimonio Cultural, Administración de la Fauna silvestre, y Relaciones Tribales y Esfuerzos.

Caracterización de Desperdicio de desfilfarro Sólido por Inmigrantes Indocumentados. La Nación Tohono O'odham esta examinando la posibilidad de la cantidad de material reciclable y re-usable en los desperdicios dejados por inmigrantes indocumentados podrían ser lo suficiente para apoyar negocios duraderos. (Cada individuo tira diariamente aproximadamente ocho libras de basura, compuesto principalmente de mochilas, ropa, cobijas, botellas para agua, hojas de plástico, y comida. Con más de seis toneladas (12,000 lb.) de desperdicio sólido diariamente en las tierras de la Nación, este problema esta rápidamente alcanzando proporciones de crisis.). Durante el estudio

caracterización de desperdicios de la Nación, 10,679 libras de desperdicio sólido de quince sitios fue sorteada en categorías y calificada por limpieza. El segundo sorteo fue compuesto de material recientemente desechado y mostraba mas promesa. Varias áreas de negocio están siendo consideradas: limpieza y venta de mochilas; venta de textiles y calzado a recicladores; proceso de textiles para trapos; y reciclaje de plástico.

Asociación de Tejedores de Canastas por Indios de California (CIBA). CIBA fue formada en respuesta a la preocupación por la pérdida de sitios tradicionales para juntar materiales para canastas como resultado de urbanización

y cambios en el uso de la tierra. En 1991, CIBA empezó un dialogo con agencias como el Servicio de Bosques, la Agencia de Administración de Tierras, el Servicio Nacional de Parques, y el Departamento de Parques y Recreación de California para proteger el acceso para los indios a estos recursos naturales, parte integral de su cultura. www.ciba.org.



Detalles Particulares en paisajes tienen sentidos especiales para grupos tribales y otros en la región fronteriza. La gente Tohono O'odham, por ejemplo, honra al manantial sagrado (izquierda) en la tierra tribal histórica en Quitovac, México. Ellos también honran la sagrada montaña de Cima Baboquivari (derecha) en el sur de Arizona, el hogar de su creador, l'itoi, el espíritu de la bondad. Porque, la tierra de la tribu sobrepasa la frontera, los miembros de la tribu de los dos lados hacen peregrinaciones regulares cruzando la frontera para mantener sus prácticas culturales honoradas. (Origen: Nación Tohono O'odham, Departamentos de Medioambiente y Desperdicios Sólidos)

BARRERAS RESTANTES Y PRÓXIMOS PASOS

CONSTRUYENDO A CAPACIDAD

Barrera 1

La falta de recursos institucionales para administrar adecuadamente y proteger recursos culturales.

Una falta de fondos continua obstaculizando los esfuerzos de la preservación de recursos culturales por toda la región fronteriza. Recursos financieros insuficientes resultan en recursos humanos insuficientes. Protegiendo los recursos culturales y naturales en áreas remotas de la región fronteriza y es extremadamente difícil. Administradores de tierras públicas tienen muy pocos agentes para supervisar las tierras bajo su jurisdicción. Por ejemplo, mucha de la área fronteriza del Bosque Nacional de Coronado en el sur de Arizona es remoto y sin Caminos. Este Bosque Nacional de 1.7 millones de acres tiene un personal de aproximadamente 6 agentes oficiales de tiempo completo. Otros empleados ocasionalmente son ubicados en el campo, pero rara vez en la frontera.

Esta falta de recursos ha llevado a la falta de información completa de recursos culturales por toda la región fronteriza. Por ejemplo, hay 3,984 sitios arqueológicos conocidos en el Condado Pima, Arizona aún solo 12 por ciento de la tierra base ha sido formalmente investigada. Personal del Bosque Nacional de Coronado calcula que solo 10 por ciento de los bosques han sido agrimensados. Sin la información en la cantidad, tipos y estatus de los recursos culturales, hacer decisiones informadas es difícil.

PRÓXIMOS PASOS

Aumentar el financiamiento para la administración sostenible y protección de recursos culturales. Sin financiamiento adicional, los esfuerzos para la preservación de recursos culturales por toda la región fronteriza van a continuar siendo inadecuados. Incluso, agencias, necesitan buscar formas para ser más eficientes, y deberán enfocarse en estrategias para conservar la base entera de recursos.

En cooperación con autoridades interesadas, recopilar un inventario comprensivo para documentar recursos culturales por la frontera mientras respecto las preocupaciones de esos grupos que eligen no cooperar. Un inventario comprensivo de los sitios se requiere como

una base para hacer decisiones informadas para como mejor preservar los recursos culturales de la región. Un ejemplo del progreso de recolección de datos es un proyecto en Big Bend, Texas, uno de los parques más grandes en la nación. En 1995, una encuesta arqueológica comprensiva fue iniciada para crear y preservar un record de la evolución de las culturas del Parque. Más de 7,000 acres fueron agrimensados, y la información recolectada; los resultados fueron integrados al Sistema de Información Geográfica del Parque.

Facilitar un aumento en asociaciones públicas y privadas para proteger los recursos culturales. En Texas, por ejemplo, el Corredor Patrimonial Río Grande Bajo “Caminos de Río” comenzó con la asistencia de la Fundación Pradera, cual completó una encuesta de recursos culturales publicada como A Shared Experience. Con esta encuesta en mano, varias agencias estatales de Texas, el Servicio Nacional de Parques, y agencias en México crearon el Corredor.

Designar adicionales Áreas Nacional Patrimoniales en la región fronteriza. Solo un Área Nacional Patrimonial existe al momento en la región fronteriza, el Área Nacional Patrimonial del Cruce de Yuma, aún que varios otros están siendo considerados (vea la sección Proyectos y Asociaciones). Las Áreas Nacional Patrimonial son designadas por el Congreso como regiones con recursos naturales, culturales y de recreación que, cuando se consideran juntos, son nacionalmente distintos y significativos. En reconocimiento de la conexión entre el desarrollo económico y recursos culturales, ellos son diseñados para estimular el crecimiento económico por medio de estimular a los interesados locales a planear colaborativamente e implementar proyectos que “reconocen, preservan y celebran muchos de los paisajes definitivos de América”. Una vez designada, un NHA es elegible para recibir hasta \$10 millones en 50 por ciento igualando fondos por más de 15 años.

Barrera 2

El aumento de vandalismo, resultando por la falta de recursos. El vandalismo continúa siendo un problema mayor para los recursos culturales por la frontera. El potencial de ganancia financiera, junto con la menor posibilidad de ser aprehendido, mantiene activo a los saqueadores. Por ejemplo, en el Parque Estatal Hueco Tanks en el Condado de El Paso, las pictografías creadas por la cultura Jornada Mogollón, han sido desfiguradas en los últimos 15 años por vándalos, resultando en la destrucción cultural irreparable. El Programa Administración Estatal de Sitios de Arizona (vea la sección Proyectos y Asociaciones) reporto mas de 50 actos de vandalismo a sitios arqueológicos en el sur de Arizona durante el 2005, incluyendo la búsqueda de ollas,

la colección de artefactos en la superficie, la descarga ilegal de basura, el removimiento de petroglifos, la destrucción de cercas, y daño por vehículos recreativos.

PRÓXIMOS PASOS

El aumento monitoreando actividades en sitios arqueológicos. El modo más efectivo para disminuir el vandalismo en los sitios arqueológicos es de tener una presencia permanente en el sitio. Sin embargo, las agencias continúan funcionando con recursos de financiamiento limitados. En lugar de personal de la agencia, voluntarios y hasta vecinos, pueden monitorear las áreas. El Programa Administración de Sitios de Arizona y el programa Centinela de Sitios de Nuevo México son programas de monitoreo voluntario muy exitosos. Los mejores protectores de recursos culturales, frecuentemente son las personas que viven cerca de los sitios. Los habitantes de estas áreas pueden ser de gran servicio para los esfuerzos de preservación para evitar la búsqueda de ollas, reportando a los vándalos en los sitios, y alertando a las agencias de actividades prohibidas; de despojo en las tierras.

Barrera 3

La falta de conciencia del valor de los recursos culturales y los beneficios de la preservación. La educación pública es la llave a la preservación de recursos culturales en la región fronteriza. Si más miembros del público entendieran y respetaran los recursos culturales, auto-control ejercido, las agencias de propiedades encontrarían más fácil justificar los gastos para las actividades de la preservación, y las agencias judiciales y agentes oficiales estarían más dispuestos para usar las herramientas existentes como leyes de antigüedades.

PRÓXIMOS PASOS

Adoptar más participación del público en la preservación del valor de los recursos culturales por medio de la educación. Ampliando y fortaleciendo el conocimiento de la protección y preservación de nuestros recursos culturales ayudaría a crear una ética de preservación de recursos culturales en la población general. Las energías e intereses de la afición arqueológica y grupos de preservaciones históricas deben ser viadas para el beneficio de la administración de recursos culturales. Asociaciones con organizaciones tradicionalmente enfocadas en la protección de recursos culturales pueden resultar en el aumento de protección de recursos culturales.

Barrera 1

Explosión demográfica, urbanización, y cambios en la cubierta de la tierra. Construcciones antiguas con significado histórico son abandonadas y, con la edad, son arrasadas para “renovación urbana” o proyectos de reurbanización. El aumento de urbanización cerca de áreas protegidas aumenta las visitas y seguido, desafortunadamente, el vandalismo. El Parque Nacional Big Bend y las áreas adyacentes correspondientes en México están siendo comprometidos por la urbanización de tierras contiguas. Los asuntos incluyen los efectos de la cantidad y calidad del aire y agua, plantas y animales invasores, y un aumento de recreación motorizada.

PRÓXIMOS PASOS

Trabajar con los dueños de tierras privadas para que cuando desarrollen los terrenos, los recursos culturales sean considerados como parte del proceso del repaso de aprobación para desarrollar. Los arqueólogos y otros interesados en la preservación cultural tienen que hacer esfuerzos rigurosos para conseguir el acceso institucional para el proceso de planificación y administración cuando se relaciona con la alteración de la superficie de la tierra. Los proyectos pueden ser diseñados para minimizar el daño a los recursos culturales si se consideran en el nivel de estado de desarrollo.

Las tierras compradas que contienen recursos culturales de alto valor. El Condado de Pima, Arizona ha tenido mucho éxito usado esta estrategia para comprar áreas con significantes contenidos de recursos culturales y naturales por mediante iniciativas de bonos. Las estrategias de adquisición frecuentemente son dirigidas por cambios en el paisaje moderno, como una intensa presión de urbanización. El Condado de Pima vio a las presiones de urbanización, pero también al significado de los sitios como la base de recursos.

Hacer uso de parques combinando el desarrollo urbano, preservación y educación pública. Los parques urbanos pueden balancear el desarrollo urbano, preservación, y la educación pública. Estos pueden variar desde un parque arqueológico consistiendo de un área preservada y tranquila, a ensamblajes de edificios históricos, hasta áreas con construcción formal como muestrarios, caminos interpretativos y señales instaladas.

Crear un programa de incentivos para animar a los dueños de tierras privadas que voluntariamente protejan los recursos culturales de sus tierras o, cuando sea necesario, compensarlos. Por muchos años, el uso-limitado de la conservación se enfocaba completamente en recursos naturales como plantas, el hábitat de fauna silvestre, espacios abiertos, praderas y hasta panoramas. Sin embargo, porque muchos dueños de tierras están interesados en proteger no a solo los recursos naturales, pero también a los culturales, el uso-limitado de conservación se ha usado aumentadamente para proteger a los paisajes en una manera más holística.

Barrera 2

Las amenazas a las prácticas de tribus por la frontera. En las 26 tribus de los Estados Unidos las cual sus tierras caen dentro de la región fronteriza o cruza la frontera, la dependencia de recursos naturales locales para prácticas culturales van mas allá de la dimensión económica. En muchos casos, numerosos aspectos de la vida diaria, desde prácticas espirituales, ha la dieta diaria, hasta la creación de artículos de artesanía de materiales locales, son afectados. Por ejemplo, la gente Tohono O'odham del sur de Arizona tejen mas canastas que cualquier otra tribu en el presente, utilizando plantas indígenas como la yuca, pasto de oso, y garra del diablo. Sus técnicas permanecen idénticas a las de sus antecesores prehistóricos. Ellos primero tienen que recolectar los materiales naturales que se utilizaran, incluyendo tintas naturales de vegetales. Ellos seguido incorporan símbolos culturales incluyendo el coyote, la tortuga del desierto, y lagartijas del desierto, para decorar sus canastas.

Otro ejemplo de los indios Kumeyaay, el grupo nativo predominante en California del Sur, quienes han vivido en los dos lados de la porción oeste de la frontera de los EE.UU.-México por miles de años. Los Kumeyaay dependen de plantas para vestimenta, canastas, comida, albergue, y medicina. Hoy, ellos continúan honrando la tierra por medio del lenguaje, historias, canto, oraciones, y hábitos de la vida diaria.

El cultivo tradicional, la fuerza que estabiliza en muchas comunidades de Nativos Americanos, también esta en peligro. Los agricultores tradicionales conservan las semillas históricas adaptadas a las condiciones locales, mantiene viva la agricultura tradicional y las prácticas culinarias, donan cosechas para ceremonias y días festivos, y le dan de comer a sus familiares de sus cosechas.

PRÓXIMOS PASOS

Animar la protección de recursos naturales vitales a las prácticas culturales tradicionales. El Área Botánica de Chile Silvestre fue oficialmente designada como un área especial de administración dentro del Bosque Nacional de Coronado en 1999. El establecimiento de esta área de 2,500-acres como sitio rico en recursos genéticos, hace a esta la primera designación de su tipo, diseñada para conservar los relativos silvestres de cosechas tradicionales importantes, en este caso, el chile silvestre. Mediante estudios, el entrenamiento y la educación, el área botánica provee al gobierno, intereses no-gubernamentales y privados, la oportunidad de trabajar juntos hacia una meta común para la conservación de recursos naturales y practicas culturales.

Otra estrategia es empleada por la organización Semillas Nativas/ BUSQUEDA, la cual trabaja con jardineiros indígenas en los dos lados de la frontera para encontrar semillas nativas, crecer cantidades mas grandes de lo que recolectan, y regresar las cosecha a sus ancianos nativos. (Vea la sección Proyectos y Asociaciones).

Consultar más extensivamente con practicantes culturales tradicionales para identificar paisajes de importancia. Los paisajes culturales frecuentemente son difíciles de reconocer y tal vez no se realizaran por medio del conducto de rutinas arqueológicas y encuestas históricas. La existencia y significado de tales locales seguido pueden ser determinadas solo mediante entrevistas y consultación con practicantes culturales tradicionales.

Barrera 1

Prioridades con potencial conflictivo por las agencias administrativas de tierras y agencias de seguridad fronteriza. Las prioridades de las agencias de preservación están algunas veces en conflicto con las prioridades de la seguridad fronteriza. Estas misiones consisten en administrar las tierras mediante una variedad de funciones relacionadas a la conservación, preservación y desarrollo de recursos naturales.

Las preocupaciones tribales existen sobre las exenciones de las leyes ambientales actuales o propuestas que se aplican a proyectos de seguridad fronterizos, así como cercar, caminos y remotamente monitorear las estaciones. Por ejemplo, el Proyecto de Cercar la Frontera en la región de San Diego, California—la región fronteriza de Tijuana, Baja California fue exenta a tales leyes por medio de una cláusula Congressional conectada a una política de defensa. Esta grande cerca triple, aproximadamente 30 millas de largo, destruirá o cubrirá un antiguo sitio arqueológico del periodo La Jolla, y afectará varias especies de plantas en peligro.

PRÓXIMOS PASOS

Mejorar la coordinación y cooperación entre los gobiernos; federal, tribal, estatal y local. Las entidades gubernamentales federal, tribal, estatal y local deberían de aumentar la cooperación para desarrollar metas compartidas de preservación. Un esfuerzo de agencia combinada dirigida para completar una evaluación formal de las reglas fronterizas de los recursos naturales y culturales, seguidos por un proyecto de inventario, monitorear, evaluar y valorar áreas ambientales sensitivas, ayudaría a mitigar los impactos a los recursos naturales y culturales.

Requerir conformidad con las leyes federales en proyectos federales. El Acto de la Política Nacional Ambiental (NEPA) requiere que las agencias federales deban preparar declaraciones de impacto ambiental antes de hacer decisiones de proyectos que significadamente podrán afectar la calidad del ambiente humano. Exenciones a NEPA para proyectos de seguridad fronteriza puede dañar recursos naturales y culturales.

Barrera 2

Inmigración indocumentada y actividad ilegal de drogas, que pueden dañar sitios arqueológicos, molestar significadamente áreas naturales, infringir sitios sagrados y forzar cambios en prácticas culturales.

Tierras Tribales. El aumento en la cantidad de inmigrantes indocumentados cruzando por las tierras tribales, junto con los esfuerzos en el aumento de seguridad fronteriza por el gobierno federal, ha resultado en mayor violación de los sitios tribales sagrados, tierras de sepelios, y cambios en estilos de vida tradicional. Calculaciones de la Nación Tohono O'odham indican que, en ocasiones, hasta 1,500 inmigrante indocumentados cruzan las tierras de la Nación diariamente. Este aumento de actividad humana ha resultado en muchos más caminos informales, senderos y veredas y más tránsito extraoficial. El aumentado tráfico mecanizado y humano, por otro lado, ha resultado en un aumento de impactos en las áreas naturales, sitios sagrados, tierras de sepelios y sitios arqueológicos, aún que se les haya o no tomado inventario. Esta actividad humana, también desfavorablemente ha afectado a miembros tribales de la frontera en la colección de comestibles silvestres, plantas medicinales, y materiales utilizados para canastas y cerámica, los cuales son esenciales para mantener las tradiciones y el estilo de vida de la tribu. Ejemplos incluyen la tuna, fibra de yuca y garra del diablo, nuez, barro, tintas, y varias plantas medicinales. Además de los daños causados a la vegetación por la presión migratoria, muchos miembros tribales de la frontera ahora dejan de salir a picar la fruta nativa, plantas, y otros materiales por el temor de su seguridad personal en las áreas silvestres. El efecto combinado tiene serias implicaciones con los esfuerzos para mantener las tradiciones culturales tribales.

Parques Nacionales, Bosques Nacionales, y Tierras Estatales. El Sistema de Parques Nacionales administra a siete Parques Nacionales por la frontera de los EE.UU.-México, incluyendo el Monumento Nacional Organ Pipe Cactus y el Memorial Nacional de Coronado en Arizona; el Área Recreacional Nacional Amistad; el Parque Nacional Big Bend; el Memorial Nacional Chamizal; el Sitio Nacional Histórico Campo de Batalla Palo Alto; y Isla Nacional Orilla Del Mar en Texas. Estos están aproximadamente a 365 millas de la frontera internacional con México, y son directamente afectados por el aumento de actividad fronteriza ilegal. Otros parques cercanos, incluyendo el Parque Nacional Saguaro; el Monumento Nacional Chiricahua; el Sitio Histórico Nacional Fort Bowie; y el Parque Nacional Histórico Tumacácori; también sienten los efectos

de la actividad fronteriza ilegal.

Los Bosques Nacionales como el Bosque Nacional de Cleveland en el Sur de California y el Bosque Nacional de Coronado en el Sur de Arizona, así como tierras-estatales protegidas como el Parque Estatal Anza-Borrego, también son ubicados cerca de, o en la frontera. Y estos, también, han sido afectados por el movimiento de personas indocumentadas en sus tierras. Las preocupaciones incluyen la creación de Caminos nuevos que producen la erosión con las lluvias del invierno, las fogatas desatendidas por inmigrantes que causan fuegos descontrolados y grandes cantidades de basura. La mayor parte de estas áreas protegidas fueron establecidas para preservar algunos de los recursos naturales y culturales únicos del país, que están contenidos en un ambiente muy frágil. Todavía humanos y

vehículos intrusos siguen causando daños.

PRÓXIMOS PASOS

Dirigir los impactos de la inmigración ilegal de los recursos culturales y naturales. Los impactos se pueden reducir por medio de disminuir el tránsito extraoficial y la creación de nuevos caminos por el personal de la Patrulla Fronteriza; en el aumento de educación pública y conocimiento público de los impactos culturales causados por inmigrantes indocumentados cruzando la frontera. Las Tierras Tribales; el aumento de entrenamiento existente en sensibilidad cultural y apreciación del patrimonio cultural diverso para el personal de la Patrulla Fronteriza de la región; y en proveer fondos adicionales para la eliminación de basura, y la mitigación de daños, causado a los recursos culturales.

LEYES FEDERALES QUE PROTEGEN LOS RECURSOS NATURALES

La promulgación de leyes para proteger los recursos culturales empezó exactamente hace 100 años con el Acto de Antigüedades de 1906. Desde entonces, otras han sido aprobadas al nivel federal, estatal y local. Notado abajo hay un sinopsis de los puntos principales de las leyes federales más pertinentes.

El Acto de Antigüedades de 1906 autoriza al Presidente designar, como Monumentos Nacionales, áreas conteniendo hitos de nuestra historia, estructuras históricas y pre-históricas, y objetos históricos intereses científicos ubicados en tierras poseídas o controladas federales.

El Acto Nacional de Preservación Histórica de 1906 autoriza al Secretario de Interior de mantener un Registro Nacional de Lugares Históricos, dirige al Secretario para aprobar programas estatales para la preservación histórica que proveen un Oficial Estatal para Preservación Histórica, dirige a las agencias federales a tomar en cuenta los efectos de sus actividades en propiedades históricas, y establece el programa Reserva para Preservación Histórica.

Política Ambiental Nacional de 1969 declara que es la política del gobierno federal de proteger importantes aspectos históricos, culturales y naturales del patrimonio de la nación, y requiere que las agencias federales tienen que preparar declaraciones de impacto ambiental antes de hacer decisiones en proyectos que significativamente pueden afectar la calidad del ambiente humano.

El Acto Libertad de Religión del Nativo Ameri-

cano de 1978 pone en acción una política de proteger y preservar los derechos de los Nativos Americanos para la Libertad de Religión y permite acceso a los sitios, uso y posesión de artículos sagrados, y la libertad de practicar la religión por medio de ritos ceremoniales y tradicionales.

El Acto Protección de Recursos Arqueológicos de 1979 amenda el Acto de Antigüedades de 1906. Este regula recursos arqueológicos en tierras federales poniendo una política amplia que los recursos arqueológicos son importantes para la nación y deben ser protegidos. Violación de la ley incluyen penas civiles y criminales.

El Acto Protección y Repatriación de Tumbas Nativo Americanas de 1990 provee por la protección de tumbas Nativo Americanos. Este requiere que las agencias federales y los recibidores de fondos federales documenten los restos y artículos culturales dentro sus colecciones, o a notificar a todas las organizaciones de tribus indias y Hawaianos Nativos que son o probablemente son afiliados con estas propiedades y de proveer una oportunidad para la repatriación apropiada de restos humanos y artículos culturales.

Orden Ejecutiva N° 13007: Sitios Sagrados de Indios, mayo 24, 1996, Acomodación de Sitios Sagrados incluye que cada agencia de la rama ejecutiva con responsabilidad estatutario o administrativo por la administración de tierras federales harán, al extenso práctico, permitido por ley, y no claramente inconsistente con las funciones esenciales de la agencia, acomodar el acceso a, y uso ceremonial de los sitios sagrados por practicantes religiosos Nativo Americanos, evitar el desfavorable afectar la integridad física de sitios sagrados, y, donde es apropiado, mantener la confidencialidad de sitios sagrados.

CARACTERISTICAS DEL PAISAJE DE LA REGIÓN FRONTERIZA DE EE.UU.-MÉXICO

Paisajes dentro la región varían intensamente. Estos incluyen climas Mediterráneas (en la costa Pacifico), desiertos (Mojave, Sonora y Chihuahua), y condiciones subtropicales. Lluvias anuales miden desde cuatro pulgadas en regiones de desiertos a 28 pulgadas en el Valle Río Grande Bajo de Texas. Elevaciones miden desde 120 pies bajo el nivel de mar en el Valle Imperial, California, hasta cimas de 8,000-más de pies (Parque Nacional de las Montañas Guadalupe, las Montañas Animas, Nuevo México, y el Bosque Nacional Coronado, Arizona).

Moviendo del este hasta el oeste:

- En la orilla del oeste, en California, una mezcla de praderas costales y sabanas con robles, haciendo la transición a un bosque de robles cerca de Tecate;
- El Valle Imperial de California, el cual históricamente fue el Desierto Mojave, es extremadamente árido y caliente; al momento, la mayoría del Valle es irrigado e incluye tierras de labranza productivas;
- Al otro lado del Río Colorado en Arizona esta el Desierto Sonorense, otra área cálida y seca;

aunque existe algo de irrigación en el área de Yuma/San Luís Río Colorado, la mayoría del área es desierto natural;

- Una porción extensiva de la frontera de Arizona, desde Sasabe en el oeste hasta el Río San Pedro en el este, consiste de altiplanos con sabanas y bosques conteniendo robles vivos; algunos de las montañas mas altas soportan bosques de coníferas;
- Los valles de San Pedro, Sulphur Springs, y San Bernardino Wash son áridas, con flora y fauna silvestre del Desierto de Chihuahua;
- Todavía mas al este, Nuevo México, otra área de altiplanos existe con bosques de robles, montañas con bosques, y praderas; estos empiezan en las Montañas Peloncillo por la frontera de Arizona y se extiende hasta Big Hatchet Peak, en el Condado Hidalgo;
- Desde cercano Columbus/Las Palomas hacia el este a Texas hay una larga tira del Desierto Chihuahuense que extiende por medio de Big Bend del Río Grande hasta el Valle del Sur de Texas; y
- Finalmente, el valle bajo del Río Grande en Texas es un área subtropical que soporta una área extensiva de labranza y una industria turística de invierno en rápido crecimiento.

RECURSOS NATURALES POR LA FRONTERA DE LOS EE.UU.-MÉXICO

UN REPORTE DE PROGRESO

En su Sexto Reporte al Presidente y el Congreso (www.epa.gov/ocem/gneb/gneb6threport), Junta Ambiental del Buen Vecino selecciono cuatro asuntos confrontando a la efectiva administración de recursos naturales en la frontera:

- 1) varias diferentes agencias ayudan a formar la política de conservación y así el proceso no siempre es coordinado;
- 2) los rancheros ganaderos y los ambientalistas pueden tener opiniones opuestas en como administrar la tierra;
- 3) inmigración ilegal pone mucha tensión en los recursos naturales de la región; y
- 4) el frágil ecosistema de la región se enfrenta a múltiples amenazas, incluyendo sequillas, especies invasoras, y la extensión urbana.

Abajo hay una actualización de estos asuntos. En resumen, el punto de vista de la Junta es que aunque progreso se ha hecho, atención Federal adicional se requiere para proteger y preservar los recursos naturales de la región fronteriza adecuadamente. Además, dado que el destino de los recursos naturales es tan conectado a los recursos culturales, apoyo federal para la preservación de recursos naturales probablemente resultara en beneficios para los recursos culturales de la región, tal vez aumentando su economía en el proceso.

Asunto 1: Jurisdicciones Múltiples Controlan Política de Conservación

Recomendaciones de la Junta Sexto Reporte

Promover la cooperación por todas las agencias de los recursos naturales; promover prácticas sostenibles como incendios autorizados.

El asunto de múltiples jurisdicciones continúa siendo un reto para la Administración efectiva y desarrollando políticas. En el lado de la frontera de Estados Unidos, la responsabilidades de administrar los recursos naturales continua siendo compartido por una abundancia de recursos: dueños privados de terrenos; el Servicio de Bosques de Los Estados Unidos; el Servicio de Conservación de Recursos Naturales; La Agencia de Administración de tierras; el Servicio de Fauna silvestre y Peces de los Estados Unidos; los Departamentos Estatales de Tierras; Agencias Estatales de Fauna silvestre; Silvicultores Estatales; el Servicio de Parques Nacionales; y una cantidad de otras Agencias e individuos. En México, Silvicultores y Biólogos de la Secretaria de Medio Ambiente y Recursos Naturales y la Comisión Nacional Forestal participan en estos esfuerzos por la frontera del norte de la nación. Dado a este escenario, esfuerzos colaborativos involucrando múltiples agencias y grupos públicos de interés continuaran siendo la clave para más influencia efectiva de recursos y mejor comunicación entre agencias.

En el punto de vista de la Junta, la colaboración entre jurisdicciones ha avanzado desde el 2002. Por ejemplo, el Grupo Tierras Fronterizas Malpai de Nuevo México y Arizona coordinaron un “Incendio Autorizado” de 46,000 acres en Arizona y Nuevo México, una practica administrativa ejecutada para ayudar a restaurar el balance del eco sistema local. El Grupo Malpai es una coalición que promueve los dos; conservación y un fuerte medio de vida en rancherías y pastizales. Además, un grupo llamado Coalición Quivera de Nuevo México presento un taller de conservación colaborativa en Albuquerque en el 2005, y un siguiente taller esta programado para principios del 2006. otro ejemplo: la Sección Suroeste de la Sociedad de Silvicultores Americanos y la Asociación Mexicana Forestales Profesionales se reunieron en Tucson,

Arizona. El propósito para discutir preocupaciones forestales en las Islas del Cielo en Arizona, Nuevo México, Sonora y Chihuahua. La Islas del Cielo son áreas montañosas que son biológicamente aisladas por intervinientes valles de desierto.

La educación pública en los beneficios de colaboración también esta creciendo: Durante el 2005, la compañía Mexicana de cemento, Cemex, junto con Agrupación Sierra Madre y Conservación Internacional, publicaron “Transboundary Conservation: A New Vision for Protected Areas”. El libro incluye un capítulo de la población del oso negro, auto-conducido de su regreso a colonizar a Texas desde su ultima duración en Coahuila, gracias a asociaciones públicas-privadas con participantes interesados en los dos lados de la línea de los Estados Unidos-México.

Asunto 2: Tensiones Continúan Entre Rancheros Ganaderos y Ambientalistas.

Recomendaciones de la Junta Sexto Reporte

A promover un dialogo entre grupos para aumentar entendimiento de los diferentes puntos de vista, identificar tierra comunal.

La Junta esta feliz de notar que se ha hecho progreso en este asunto desde el 2002. Por ejemplo, el Grupo Malpai Tierras Fronterizas (vea arriba) fue instrumental en juntar intereses diversos desde 2003-2005 para oficiar el Acuerdo Refugio Seguro para la Rana Leopardo de Chihuahua. Los participantes tienen mucha esperanza de que este acuerdo vaya a ayudar a los esfuerzos de conservación en tierras privadas. Incluso, el Comité Administración Jaguar continuo su dialogo colaborativo en las necesidades del hábitat del jaguar, así como sus estudios en poblaciones existentes en el estado Mexicano de Sonora. El Comité incluye los dos; representantes de agencia y de no-agencia: los Departamentos de Caza y Peces de Arizona y Nuevo México; el Servicio de Fauna silvestre y Peces de los Estados Unidos; el Grupo Malpai; los Defensores de Fauna silvestre; el Centro de Biodiversidad; y ciudadanos locales. Como se recomienda en el Asunto 1, apoyando el dialogo colaborativo es la forma mas afectuosa para que el gobierno Federal ayude a aumentar el paso del progreso ya en efecto.

Asunto 3: Inmigrantes Ilegales Ponen Estrés en los Recursos Naturales.

Recomendaciones de la Junta Sexto Reporte

Promover a oficiales de inmigración y administradores de Conservación que trabajen juntos y mas cerca, apoyar iniciativas tribales para proteger y sostener tierras de las reservaciones.

Desafortunadamente, en el caso de este asunto, el punto de vista de la Junta es que el problema se ha vuelto más urgente por el curso de los últimos años. Tensiones en los recursos naturales continúan a crecer con intensidad como la inmigración indocumentada y las actividades de las drogas aceleran. La tendencia continúa a pesar de aumentos en discusiones constructivas y cooperación entre las agencias de seguridad fronteriza y agencias encargadas con la protección de los recursos naturales. Durante el 2005, por ejemplo, la Patrulla Fronteriza, el Servicio de Conservación de Recursos Naturales, el Servicio de Fauna silvestre y Peces de los Estados Unidos y el Grupo Tierras Fronterizas Malpai produjeron dos videos para el uso en entrenar a los Agentes de la Patrulla Fronteriza. Las películas son tituladas “Cortesía en la Pradera” y “Especies en Peligro”. Mas películas de este tipo son planeadas. También en el 2005, un complejo para uso compartido fue terminado en la Nación Tohono O’odham para uso por la Patrulla Fronteriza de los Estados Unidos y el Departamento de Policía de la Nación. El complejo compartido esta ubicado solo una o dos millas del limite de los Estados Unidos-México, y fue construido para facilitar el proceso de los inmigrante indocumentados detenidos, así como para proveer a las comunidades fronterizas locales de O’odham con servicios mas eficientes de Departamento de policía de la Nación. Sin este complejo compartido, los servicios de policía tardarían aproximadamente de media hasta una hora para llegar des-

de Sells, la estación de policía más cercana.

Dado a la preocupación continua de la Junta por este asunto serio, decidió que “Inmigración y el Ambiente” debe ser el tema de esta última junta en el 2005. La junta reunión tomo lugar desde octubre 17-19 en las tierras Tohono O’odham cerca de Tucson Arizona. (Vea a Resumen de Reuniones en Sección de Negocios de este reporte). Además, la Junta ha escogido el tema de “Seguridad Fronteriza y el Ambiente” como el tema para su próximo reporte, su Décimo Reporte al Presidente y el Congreso, programado para publicación el primer cuarto del 2007. La selección del tema fue por influencia de las presentaciones serias del vocero que se escucho en la reunión, asi como el viaje de estudio que siguió. Para el viaje de estudio, la Junta viajo a la comunidad fronteriza de Sells en Arizona para oír a primera mano de los asuntos de la seguridad fronteriza hablado por los líderes de la tribu Tohono O’odham. Ellos también fueron instruidos por el personal del refugio de fauna silvestre; del Refugio Nacional para Fauna silvestre de Cabeza Prieta.

Asunto 4: Ecosistemas en Tierra sin Desarrollo Afrontan Múltiples Amenazas.

Recomendaciones de la Junta Sexto Reporte

Promover planificación, prácticas administrativas que reducen amenazas a los recursos naturales.

Desde la perspectiva de la Junta, algunas iniciativas con promesa han empezado o han continuado a progresar desde el 2002, pero muchas de las amenazas enfrentando el ecosistema en la región-fronteriza en tierras sin desarrollo continúan fuertes. Acercamientos como incendios autorizados para restaurar el balance del ecosistema y bastante pastar por medio de moderación de los costos de abastecer, continúan siendo los pasos en la dirección correcta. Otro acercamiento extremadamente útil es el uso de uso-limitados para conservación. Esos uso-limitados toman la forma de acuerdos legales que prohíben la subdivisión y otros usos de la tierra perjudicial al ambiente. Típicamente, tales uso-limitados son comprados y detenidos por un “fideicomiso de tierras” tal como le Grupo Tierras Fronterizas Malpai, la Conservación de Naturaleza, o una agencia gubernamental.

La Junta también aplaude al trabajo del Consejo de Especies Invasoras, otro comité Presidencial de consejos y pide que atención adicional se traiga a las especies invasoras específicas a la frontera. También al nivel nacional, acciones bajo el Plan Nacional de Incendios están produciendo una lógica planificación para administración de incendios dentro la región fronteriza.

Dos proyectos adicionales se merecen mencionar por su enfoque en planear y administración estratégica: primero, el Servicio de Fauna silvestre y Peces de los Estados Unidos (USFWS) Bajo Río Grande /Grupo Ecosistema Binacional del Río Bravo ha completado un plan de Ecosistema Binacional para dirigir los asuntos y amenazas por la frontera del Sur de Texas/Tamaulipas, México. El esfuerzo de cuatro años incluyo a ocho agencias y dos universidades, asi como una variedad de organizaciones no gubernamentales. La meta del plan es de identificar, restaurar y conservar los corredores de fauna silvestre por los dos lados de la frontera del Bajo Río Grande.

Incluso, el Complejo de Refugio USFWS del Sur de Texas ha proveído entrenamiento básico para incendios y prevención de incendios en el estado de Tamaulipas y Nuevo León a nivel federal, estatal, local, universidades y al ejército Mexicano por los últimos años. El siguiente entrenamiento para incendios esta programado para los principios del 2006 en el Parque Ecológico Chipinque en Monterrey, Nuevo León, México. Esta asistencia técnica facilita habilidades y estrategias para ser intercambiadas por la frontera.

**El termino “recursos naturales” refiere a esos elementos que ocurren en la naturaleza y son de uso beneficioso para los humanos. Ellos pueden ser divididos en dos categorías, como árboles y plantas, y recursos no-renovables, como petróleo, gas, y minerales.*

REPORTE DE ASUNTOS



La oportunidad de ver diferentes partes de la región fronteriza a primera mano, combinado con la sugerencia de la comunidad local, continúa enriqueciendo las deliberaciones de la Junta. Durante el 2005 por primera vez en la historia, la Junta tuvo una de sus reuniones en tierra tribal. La reunión de la Nación Tohono O'odham, el 17-19 de octubre, incluyó presentaciones de líderes de la comunidad y tribu local, una sesión pública para comentarios, y una excursión educativa que terminó en la cerca de púa marcando la frontera. (Origen: Paul Ganster y Robert Varady.)

LA JUNTA REALIZA TRES REUNIONES DURANTE EL 2005

Durante el 2005, la Junta Ambiental del Buen Vecino realizó dos reuniones en ciudades ubicadas a lo largo de la frontera EE.UU.-México, así como su reunión de Planeación Estratégica anual en Washington, D.C. Las reuniones públicas en ciudades fronterizas fueron organizadas alrededor de temas ambientales particulares e incluyeron presentaciones de ponentes locales, sesiones de comentarios públicos. También incluyeron un componente de reunión de actividades y una excursión opcional para aprender sobre los problemas ambientales de esa parte de la zona fronteriza, de manera directa.

La primera reunión se celebró en Eagle Pass, Texas el 16 y 17 de febrero, e incluyó una sesión breve en un centro de comunidad de una colonia. Tres funcionarios locales dieron los discursos inaugurales; José Aranda, Jefe del Condado Maverick; Magdalena Herrera, Alcaldesa Pro Tem de Eagle Pass; y Roy Bernal, en parte de la tribu Kickapoo Director Juan Garza. Otros presentadores incluyeron a: Roberto González, Director de Eagle Pass Water Utility; Héctor Chávez, Director de Eagle Pass Public Works; Buddy García, Secretario Asistente de Estado en Texas; Ing. Luis Eustaquio Gurrrola, Gerente General, SIMAS, Piedras Negras; Lam, HUD; Jean Parcher, USGS; Sandra Fuentes, Co-Directora de la Organización Fronteriza; líderes de la comunidad Luz Liserio, Esperanza Guajardo, and Nina Polendo; Domingo Davalos de la Iniciativa Colonias; y Director del Centro Sabino Garza. El primer día terminó con una breve excursión de la cercana Reservación Kickapoo. Una reunión de actividades así como la Sesión de Planeación Estratégica anual de la Junta se celebraron el segundo día.

La reunión anual de la Junta en Washington, D.C. se celebró el 10 y 11 de mayo. La reunión empezó con presentaciones por William Nitze del Centro para Estudios Estratégicos e Internacionales, y Carlos de la Parra de SEMARNAT, en como efectivamente administrar los recursos de agua de la región fronteriza. Presentaciones adicionales siguieron por expertos en los temas del Noveno Reporte de la Junta – transporte y la calidad del aire y recursos naturales y culturales: Gregory Pence de la Aduana y Protección Fronteriza de los EE.UU.; Hill Coman de la Administración Federal de Carreteras; Martín Rojas de la Asociación Americana de Camioneros; Jenny Martínez del Club Sierra; Herb Raffaele del Servicio de Peces y Fauna Silvestre de los EE.UU.; y Johnathan Putnam del Servicio Nacional de Parques. En el segundo día, la Junta informó a los dos funcionarios Administrativos y representantes del Congreso de las recomendaciones en su Octavo Reporte, que había sido estrenado en marzo.

La reunión final del 2005 tomó lugar el 17 -19 de octubre en tierra tribal en el Casino Diamante del Desierto de la Nación Tohono O'odham en Sahuarita, Arizona (cerca de Tucson). El tema de la reunión fue seguridad de la región fronteriza y el ambiente. El Concejal Edgard Encinas de la Nación Tohono O'odham inauguró la reunión con una bendición tribal. Los ponentes incluyeron: Mike Connolly, Banda Campo de Indios de la Misión; Colin Soto, Tribu Indio Cocopah; Jonathan Ammon y Rose Whitehair, Estado de Arizona Oficina de Seguridad de la Patria; Judith Gans, Centro Udall para los Estudios de Política; Paula Stigler y Hiram Sarabia, Indios de Pala Band; Rene Cordova y Flavio Olivieri, Consejo Consultivo Mexicano Enlaces a la Junta; Melody Sees, Reservación Los Coyotes; Art Guajardo, Aduana y Protección Fronteriza; y Roger De Rosa, Refugio para Fauna Silvestre Nacional Cabeza Prieta. El 18 de octubre, la Junta viajó a Sells la comunidad de Tohono O'odham en la frontera de Arizona, donde se hicieron presentaciones por los siguientes: Directora Juan Sanders; Gary Olson, Administrador SWMP; Richard Saunders, Jefe TOPD; John Petersen, Hidrólogo; Recursos de Agua TON; Marla Kay Henry, Directora; Distrito Chukuk Kuk; Fern Salcido, Directora, Distrito Gu Vo; Dave Gutiérrez; Patrulla Fronteriza Sector Casa Grande; Meter Steere, Arqueólogo; Karen Howe, Ecologista; Tim Walls, TOUA, Proyecto Quitovac. En el tercer día, la Junta celebró su reunión de actividades.

La primera reunión de 2006 esta programada para tomar lugar en Washington, D.C. el 14 y 15 de marzo. La segunda reunión tomara lugar en San Diego el 18 y 19 de julio. La Junta viajara a Alpine, Texas, el 24-26 de octubre, para su reunión final del año.

MAS DE 100 MIEMBROS DEL PUBLICO ASISTEN LAS REUNIONES DE LA JUNTA DEL 2005

La Junta continúa beneficiar de su extensiva interacción con el público durante sus reuniones en el 2005. Siguiendo hay una lista de individuos que firmaron la lista de registro en las reuniones. (Aclaratoria: Otros miembros del público podían ver asistido. Inexactitudes en ortografía de nombre y afiliaciones es involuntario.)

Eagle Pass, Tx, 16-17 de febrero.

Jose Aranda, Juez Condado Maverick; Jose Andrade, Organización Comunidad Colonias Ildeliza Antonares, North American Development Bank; Roy Bernal, Tribu Tradicional Kickapoo de Texas, Taos, Nuevo México; Mike Castillo, Oficina NRCS, USDS; Mario Chavez, Planeador Desperdicio Solido, Carrizo Springs; James Crumley, Conservacionista Distrito, USDA, Servicio de Conservación Recursos Naturales; Domingo Davalos, Oficina del Secretario de Estado, Condado Maverick; Elizabeth Elizalde, ciudadana, Condado Val Verde; Rosella Even, Directora, Academia Alfabetismo Valle Rosita, Colonia Loma Linda; Jacqueline Frausto, Coordinador Regional, Comisión de Salud y Servicios Humanos, Oficina de Asuntos Fronterizos; Sandra Fuentes, Co-Directora, Organización de Frontera Texas; Sabino Garza, Director, Centro Comunitario La Central; Esperanza Guajardo, Representante Colonia Las Quintas; Ingeniero Luis Estaquio Gurrola, Gerente General de SEMAS, Piedra Negras; Magdalena P. Herrera, Alcalde Pro Tem, Eagle Pass; Sr. Hernandez; Robin Holder, Indian Health Service, U. S. Public Health Service, Lawton, Oklahoma; Maria Luz Liserio, Co-Chair, Texas Border Organization, Val Verdes Park Estates; Marco Lopez, Environmental Director, Kickapoo Traditional Tribe of Texas; Francisco Martinez, Assistant Manager, Eagle Pass Water and Wastewater System; Dr. Martinez, Val Verde County Health Department; Enrique Montalo, Federal Programs Director, Eagle Pass Independent School District, and Chairman, Waterworks System, Eagle Pass; Joe Ornelas, District Coordinator for Representative Tracy King; Mr. Pachos Jose Paz, Workforce Center Manager, Eagle Pass, Texas; Nina Polengo, Las Quintas Colonia leader; Ronnie Rivera, Middle Río Grande Development Council, Eagle Pass; Johnny Ruiz,

Director of Planning and Operations Division, Middle Río Grande Development Council; Victor Wong, Texas Commission on Environmental Quality (TCEQ), Laredo, Texas.

Washington, D.C. 10-11 de mayo.

Rebecca Adamus, Prensa Valle Imperial, Washington, DC; Francisco Apodaca, Departamento Ambiental New México; Mary Brandt, U.S. IBWC, Departamento de Estado; George Brokis, Bronx, N.Y.; Rosenda Chavez, FUMEC; Karen Clark, Departamento del Interior; Sandra Dugue, BITF, EPA; Jorge C. Garces, NADB; Jeff Gannon, SOCMA; Albes Gaona, OIA, EPA; Randy Grinnell, U. S. Public Health Service, HHS; Bob Hardaker, Former DFO for GNEB; Miguelos Hernandez, Asuntos Internacionales, HUD; Margaret Mc Morrow, Alliance to Save Energy; Jane Moore, Oficina de Agua, EPA; Vinh Nguyen, EPA; Carolyn Olsen, Consejero de Ciencia, USDA/NRCS; Elizabeth Rezai-zadeh, HRSA, HHS; Shauna Riley, OIA, EPA; Rick VanSchoik, SCERP, San Diego State University; Jim Stefanov, U. S. Geological Survey (USGS); Bob Stein, Departamento de Transporte U. S. (DOT); Sue Stendebach, EPA; Karen Stewart, Health Resources and Services Administration, HHS; Jose Yunis, Consejo de Defensa de Recursos Nacionales (NRDC); Nancy Woo, EPA; Trent Wells, EPA; Daniel Zielinski, RMA.

Nacion Tohono O'odham, Sahuarita, Arizona, 17-19 de octubre.

Joaquin Murrieta, Instituto Sonorense; Mary Kasulaitis, Ranchera, Arivaca, Arizona; Delma Garcia, Nación Tohono O'odham; Evelyn Juan Manuel, Nación Tohono O'odham; Gary Brasha, Consejo de Ciudadanos del Valle Santa Cruz; Rich Bohman, Consejo de Ciudadanos del Valle Santa Cruz; Hector Aguirre, U.S. EPA, Región 9, Pacifico Suroeste, San Francisco, California; Jonathan Ammon, Seguridad de la Patria Oficina de Arizona, Phoenix, Arizona; Darlene Andrews, Council Member, Nación Tohono O'odham, Sells, Arizona; Regis Andrew, S. F Distrito Ordaz, Arizona; Robbie Anon, Sells, Arizona; Cornelius Antonne, Nación Tohono O'odham, Sells, Arizona; Leticia Baltazar, Tribu Pasqua Yaqui, Tucson, Arizona; Alexandra Von Barsewhisch, Berlin, Alemania; Nancy Bohman, Consejo de Ciudadanos Valle de Santa Cruz; Dan Brocious, Instituto Smithsonian, Arizona; Anne Browning, Centro Udall, Universidad de Arizona; Marianne Bruonotz; Ty Cávez, Coordinador, Frontera Tribal Arizona 2012, Tempe, Arizona; Roger DiRosa, Servicio de Peces y Fauna Silvestre de los EE.UU., Arizona; Gerald Fayvant, Nación Tohono O'odham; Marcom Flores; Robert Frost, Valle Verde, Arizona; Ethel Garcia, Nación Tohono O'odham; Nina Hepner, Nati-

ve American Environmental Protection Coalition, Temecula, California; Jason Hill, Ambiente Los Coyotes, Warner Springs, California; Artemio Hops; Shanna Ioane, Nación Tohono O'odham; Laurence D. José, Sells, Arizona; L. J. Juan, Sells, Arizona; Rob Kasulaitis, Ranchero, Arivaca, Arizona; John Kyl, Senador, Tucson, Arizona; Bill and Ellen Kurtz, Amado, Arizona; John Lawson, Miembro de Consejo, Nación Tohono O'odham; Shela McFarlin, BLM, Tucson, Arizona; Homer Marks, Sr., Nación Tohono O'odham, RCMP, Sells, Arizona; Robert Merideth, Udall Center, Universidad de Arizona; David B. Miller, CBP/BP, Departamento de Seguridad de la Patria, Tucson, Arizona; Denise Moveno, Universidad de Arizona; Ted Noor; Fred Orosco, Nación Tohono O'odham; Paul Rasmussen, Departamento de Calidad Ambiental Arizona (ADEQ); Ana C. Rivas, Douglas, Arizona; Celia Rivas, Universidad de Arizona; Lorinda Sam, Nación Tohono O'odham; Placido dos Santos, ADEQ, Tucson, Arizona; Hiram Sarabia, San Diego, California; Carol and Jim Siorggett, Arizona; Doralina Skidmore, Oficinas de Congresistas Ginjava's, Tucson, Arizona; Britann Smith, Tucson, Arizona; Colin Soto, Cocopah Elders, Somerton, Arizona; Amos Stevens, Tohono O'odham Nation; Sandra Stone, Oversight Courier, Canoa Ranch Trust, Valle Verde, Arizona; David Tautolo, Nación Tohono O'odham; Olivia Villegus, Legislative Courier, NRC, Nación Tohono O'odham; Daniel Wirth, Office of the Secretary, Departamento del Interior, Tucson, Arizona; Metta Young, Universidad de Arizona.

CAMBIOS EN MEMBRESIA

Miembros No-Federales

Antes de renunciar de la EPA para tomar su nuevo puesto de Secretario del Departamento de Salud y Servicios Humanos, el Administrador de la EPA Michael Leavitt nombro a tres miembros nuevos a la Junta para representar sus respectivos gobiernos estatales. Meter Silva de la Junta Estatal de Control para Recursos de Agua fue nombrado para representar a California; David Randolph de la Comisión Arizona-México fue nombrado para representar Arizona; y Stephen Niemeyer de la Comisión de Calidad Ambiental de Texas fue nombrado para representar al estado de Texas. Además, tres miembros existentes fueron nombrados para servir un segundo termino; Amanda Aguirre del Centro Regional para Salud Fronteriza; Kenneth Ramirez de Bracewell & Patterson; y Douglas Smith de Sony Electronics. El Alcalde de Del Río, Texas; Diana Borja de la Comisión en Calidad del Ambiente de Texas; y Jerry Paz de Molson, Corbin & Asociados

Miembros Federales

Los miembros federales que están de salida incluyen a RADM Richard Walling, Departamento de Salud y Servicios Humanos de los EE.UU.; y John Klein, Departamento del Interior de los EE.UU.

PUBLICACIONES

Octavo Reporte al Presidente y Congreso

La Junta publico su Octavo Reporte al Presidente y Congreso el 18 de marzo en Tucson Arizona en su Reunión Nacional anual de Coordinadores del Programa Frontera 2012. Nombrado "Administración de Recursos de Agua en la Frontera de los EE.UU.-México", el reportee contiene tres recomendaciones principales.

- 1) colaboración adicional entre instituciones responsables por la Administración de recursos de agua;**
- 2) mejor y mas información integrada; y**
- 3) una base de cubierta de agua, acercamiento estrategico para hacer decisiones.**

Durante el 2005, mas de 4,000 copias del reporte fueron distribuidos a la región fronteriza y a funcionarios nacionales así como miembros interesados del público.

CARTAS DE COMENTARIOS

Incluso a su reporte anual al Presidente y Congreso, la Junta ocasionalmente entrega Cartas de Comentarios. Estas cartas facilitan que la Junta provea consejo en temas de tiempo limitado entre sus reportes anuales. Durante el 2005, la Junta entrego dos Cartas de Comentarios, una en la Comisión de Cooperación Ambiental Fronteriza y el Repaso del Desarrollo del Proceso del Banco de Negocios de Norte América, y la otra de estándares de combustible disel en la región fronteriza de los EE.UU.-México.

Texto completo de las dos Cartas de Comentarios siguen.



un comité federal consultivo independiente para sustentación ambiental en la región fronteriza de los EE.UU.-Mex

Director
Paul Ganster
Teléfono: (619) 594-5423
Correo Electrónico: pganster@mail.sdsu.edu

Funcionaria Federal Designada
Elaine Koerner, DFO
Teléfono: (202) 233-0069
Correo Electrónico: koerner.elaine@epa.gov

www.epa.gov/ocem/gneb

25 de febrero del 2005

Re: Comentarios en el Resumen del Proceso de Actividades (BPR) para la Comisión de Cooperación Ambiental Fronteriza (BECC) y el Banco de Desarrollo de Norte América (NADB).

A los Directores de la Junta de la Comisión de Cooperación Ambiental Fronteriza y el Banco de Desarrollo de Norte América:

La Junta Ambiental del Buen Vecino agradece la oportunidad de comentar en el BECC/NADB BPR. Nosotros tenemos dos comentarios principales: uno relacionado a los recursos adjudicados al BECC; y el segundo en el rol de los miembros públicos en la nueva, unión de la Junta.

Nuestro primer comentario es que, hasta la fecha, el BECC no ha tenido los recursos necesarios para llevar a cabo sus responsabilidades hasta lo mejor de sus habilidades. Por ejemplo, su presupuesto operativo ha sido mucho menor que el de NADB. Como resultado, aunque ha logrado mucho, BECC no siempre ha estado en la óptima posición para llevar a cabo sus funciones esenciales de control de calidad como asistencia técnica, monitoreo de componentes del desarrollo en proyectos sustentables, y involucramiento completo del público. Incluso, la falta de recursos ha resultado en la tendencia de contratar de fuera mucho del trabajo de BECC, resultando en la falta de memoria institucional. Un ejemplo es que BECC no ha tenido los recursos para desarrollar la base de datos geo-espacial necesaria para priorizar, planear y situar complejos de infraestructura. Otro ejemplo de caída en limitaciones de recursos es que BECC no siempre ha estado dispuesto para explorar completamente y después recomendar confiablemente, el uso de tecnología inovativa en caso donde ha sido de beneficio.

Nuestro segundo comentario relata la siguiente unión de las presentes Juntas BECC y NADB a una nueva, combinada Junta para las dos agencias. Hemos estado muy complacidos con el formato de las reuniones de la Junta BECC, que han animado la participación pública y promovido transparencia en el proceso y acciones del BECC. Esto ha pasado mayormente porque los estados de los estatutos de BECC tienen que ser miembro público y no puede ser un representante de las agencias federales. En contraste, la composición de la Junta NADB, así como el formato de las reuniones de la Junta, no han sido conducidas para la opinión y participación pública. Para asegurar que el nuevo, y combinado formato de la Junta maximice la transparencia y participación pública, nosotros recomendamos fuertemente que el Director de la nueva Junta sea uno de los miembros de la membresía pública. Si este acercamiento no es viable, nosotros recomendamos, a un mínimo, que la posición del Director seas alternada entre miembros de la agencia federal y miembros públicos.

La Junta Ambiental del Buen Vecino espera una nueva etapa de operaciones de BECC-NADB en las cuales estas instituciones son completamente apoyadas para que ellas individualmente puedan, y unidamente, puedan realizar sus funciones valiosas para asegurar la inversión estratégica de la infraestructura ambiental de la región fronteriza.

Respetuosamente,

Paul Ganster
Director

Apoyo administrativo ha sido proveído por la Agencia de Protección Ambiental de los EE.UU., Oficina Administrativa de Cooperación Ambiental, Mail Code 1601E
655 15St. N W Suite 800
Washington, D. C. 20005* (T) 202-233-0090 *(F) 233-0070



un comité federal consultivo independiente para
sustentación ambiental en la región fronteriza
de los EE.UU.-Mex

Director
Paul Ganster
Teléfono: (619) 594-5423
Correo Electrónico: pganster@mail.sdsu.edu

Funcionaria Federal Designada
Elaine Koerner, DFO
Teléfono: (202) 233-0069
Correo Electrónico: koerner.elaine@epa.gov

www.epa.gov/ocem/gneb

El Honorable John Cornyn
Senado de los Estados Unidos
517 Hart Senate Office Bldg.
Washington, DC 20510

El honorable Jim Kolbe
Casa de Representantes de los Estados Unidos
237 Cannon House Office Building
Washington, D.C. 20515-0308

7 de junio del 2005

Estimados Representantes Cornyn y Kolbe:

Mientras usted y sus Colegas Congressistas se preparan su reunión Inter-Parlamentaria México-EE.UU. tomando lugar desde el 9-12 de junio en Newport, Rhode Island, nosotros, la Junta Ambiental del Buen Vecino, deseamos llamar su atención de un asunto presente: el impacto del crecimiento del tránsito de camiones tras-fronterizo en la salud de los residentes de la región fronteriza de los EE.UU.-México. Para aliviar el problema, dos asuntos sobre diésel tienen que ser tratados: 1) estándares de combustible diésel, particularmente, combustible diésel de sulfato ultra-bajo (ULSD); y 2) estándares de diseño para motores diésel. Respetuosamente le aconsejamos que se traten estos dos asuntos con sus contrapartes en México durante su reunión.

Mientras la misión de la Junta es aconsejar a los funcionarios de los EE.UU. (no Mexicanos), su siguiente reunión proveerá una valiosa oportunidad para discutir los dos temas de estándares de combustible ULSD y estándares de diésel más limpio para motor con sus contrapartes Mexicanas, particularmente de identificar mecanismos binacionales para aumentar las condiciones ambientales dentro de nuestra altamente interdependiente región fronteriza de los EE.UU.- México.

En el primer tema, desde nuestra perspectiva, el uso requerido de ULSD en los dos países debería ser fuertemente promovido. Su uso ayudaría a asegurar la salud y bienestar de las comunidades ubicadas en la región fronteriza de los dos países.

Efectos negativos podrían resultar si el combustible ULSD no es ampliamente usado en los dos EE.UU. y México. Afortunadamente, la disponibilidad de ULSD en los EE.UU. empieza el 1º de junio del 2006, cuando la mayoría del combustible diésel en las carreteras de los EE.UU. será limitada a un máximo de solo 15 ppm de sulfato. México, al contrario— a pesar de prácticas continuas con la Agencia de Protección Ambiental de los EE.UU. y un experimento muy exitoso con camiones usando combustible diésel de sulfato-bajo en la ciudad de México – no tiene fecha firme para adoptar los estrictos estándares de combustibles.

Funcionarios estatales de la frontera EE.UU. están muy preocupados sobre este desarrollo porque algunas áreas en sus estados, espacialmente en el área fronteriza están ya sufriendo de una degradación en la calidad del aire han sido marcados como no-logro, o casi no-logro, áreas por su falla en cumplir con los estándares de calidad del aire federales y/o estatales. La falta de México en adoptar los estándares estrictos para combustibles, en combinación con el aumento en el volumen de comercio cruce-fronterizo, podría aumentar la severidad en estas comunidades de los problemas existente en la calidad del aire.

El segundo tema, estándares de diseño nuevo para motores de diésel, esta relacionada con la primera. En los Estados Unidos, estándares de diseño nuevo para motores diésel programados para implementación podrían ayudar a reducir niveles de ozono y materias de finas partículas de camiones para trabajo pesado. Sin embargo, irónicamente, cuando los camiones de los EE.UU. que cumplen con los estándares de motores nuevos entren a México, su distancia será limitada por que el uso de combustible ULSD es necesaria para preservar su equipo de control para contaminantes. En el transcurso corto, fletes de camiones de los EE.UU. serán

Apoyo administrativo ha sido proveído por la Agencia de Protección Ambiental de los EE.UU., Oficina Administrativa de Cooperación Ambiental, Mail Code 1601E
655 155t. NW Suite 800

Washington, D. C. 20005* (T) 202-233-0090 *(F) 233-0070



un comité federal consultivo independiente para sustentación ambiental en la región fronteriza de los EE.UU.-Mex

Director
Paul Ganster
Teléfono: (619) 594-5423
Correo Electrónico: pganster@mail.sdsu.edu

Funcionaria Federal Designada
Elaine Koerner, DFO
Teléfono: (202) 233-0069
Correo Electrónico: koerner.elaine@epa.gov

www.epa.gov/ocem/gneb

divididas en dos ramos; este probable escenario fortalece más la necesidad del uso a largo plazo del combustible ULSD en los dos países.

Nuestro interés en estos asuntos es compartido con otros. Por ejemplo, como esta notado, la Agencia de Protección Ambiental de los EE.UU. ha señalado el asunto de combustible ULSD en varias instancias con SEMARNAT, su contraparte Federal Mexicana. Es nuestro entendimiento que una preocupación principal en México ha sido el costo capital controladas por PEMEX, la agencia nacional de petróleo, incurrirá para producir combustible ULSD. Mientras sea sensible a esta preocupación, nosotros creemos que este costo será compensado por la reducción de costos asociados con el mejoramiento a la salud pública y el ambiente. En ciudades como Monterrey y la Ciudad de México, la concentración de materia de partícula (la cual las emisiones de disel hacen una significativa contribución) corre como tres veces mas alto que el estándar de calidad de aire basado en la salud de los EE.UU.

Las discusiones de estos asuntos los funcionarios Mexicanos durante su próxima reunión, es importante asegurar un medio-ambiente saludable en la región fronteriza de los EE.UU.-México. Nosotros agradeceríamos saber el resultado de su reunión, y extendemos nuestros mejores deseos para un dialogo productivo binacional.

[Nota de la Junta: la Junta Ambiental del Buen Vecino es un comité de consejera Federal creada para recomendar al Presidente y Congreso de asuntos de infraestructura ambiental y necesidades dentro de los estados contiguos a México. Fue creada por el Acto de Empresas para la Iniciativa de las Ameritas de 1992 (EAIA 7 Sección de Código de los EE.UU. 5404.)]

Respetuosamente,

Paul Ganster, Ph.D.
Director

AGENCIA FEDERAL DE LOS EE.UU. ACTIVIDADES DE LA REGIÓN-FRONTERIZA 2005

Funcionarios superiores de nueve agencias federales de los EE.UU. sirven en la Junta, consistiendo de aproximadamente un tercio de su membresía. Estos representantes federales trabajan junto con miembros de una variedad de sectores: -- gobierno estatal y local; gobierno tribal; el sector sin fines de lucro; el sector privado; y la academia.

Para este reporte anual, a cada miembro de la agencia federal se le pidió que entregara un resumen de las actividades del 2005 en la región fronteriza relacionada a la misión de la Junta, de su agencia Federal. Estos resúmenes están a continuación:

Departamento de Agricultura de los EE.UU. (USDA)

Servicio de Conservación de Recursos Naturales (NRCS)

Representación del Departamento de Agricultura de los EE.UU. (USDA) en la Junta Ambiental del Buen Vecino viene por medio del Servicio de Conservación de Recursos Naturales (NRCS). NRCS tiene la responsabilidad de conservar la tierra, agua, aire, fauna silvestre y otros recursos naturales en tierras de control privado. La agencia conduce su trabajo por medio de asociaciones con distritos para la conservación de agua y tierra controlada localmente, unidades de gobierno estatal, otras agencias federales e iniciativas internacionales. Todo el trabajo de la Agencia es dirigida por las necesidades locales. Provee fondos a los Conservacionistas del Estado, quienes determinan prioridades en consultación con elegidos Supervisores de Distrito de los Distritos de Conservación de Agua y Tierra.

Las actividades del NRCS en la región fronteriza de los EE.UU.- México son coordinados por oficinas ubicadas en Temple, Texas; Albuquerque, Nuevo México; Phoenix, Arizona; y Davis, California. La agencia provee competencia en la ciencia de suelos y liderazgo para encuestas de suelos y el Inventario Nacional de Recursos, el evalúa las condiciones de los recursos naturales y tendencias en los Estados Unidos. Incluso, provee asistencia técnica a gobiernos extranjeros, y participantes de intercambios internacionales científicos y técnicos. En el presente, NRCS no trabaja en asociación directa con ninguna agencia contraparte Mexicana, aunque la posibilidad de realizarse en el futuro se esta investigando.

El siguiente es un resumen de los logros de NRCS en la región fronteriza EE.UU./México durante el 2005, con un enfoque especial en los beneficios ambientales.

Administración de Agua para Irrigación en Sembrados (Deming, Nuevo México)

- Miles de acres irrigados fueron convertidos de sistemas superficiales a sistemas de goteo subterráneas, por lo tanto mejorando la efectividad de 40% a 90% y ahorrando agua subterránea.
- Sistemas de irrigación en cuencas de ríos fueron mejoradas por 10 a 30% por instalar mecanismos para medir, desalojo de alta fluidez, zanjas forradas de cemento, nivelación con láser del campo, y Administración de agua para irrigación.
- Las lecherías continuaron a implementar el Plan Comprehensivo para Administración de Nutrición, dirige a las necesidades de los recursos. Ellos concentraron en administrar el agua de deshecho producido por las lecherías, con muchas lecherías necesitando almacenaje adicional y forro para las charcas.
- Sistemas de irrigación circular fueron instalados y mejoraron la eficiencia del uso del agua por un 30 a 40 %, por lo tanto aumentando lo que sede la cosecha usando la misma cantidad del agua.

Administración de Praderas, (Hebbronville, Texas)

- Pastoreo ordenado continuo, caracterizado con técnicas de administración de ganado como rotación de pastoreo. Este acercamiento incorpora reconocimiento de preocupaciones únicas de recursos ambientales del suelo. Los beneficios del pastoreo ordenado, realizados para el mejoramiento de administración de vegetación, incluye: mejor estabilidad de suelo (que minimiza la tierra suelta); recargo acuífero; mejoras en la salud y nutrición en la fauna silvestre; y aumento en la salud del ecosistema, por lo tanto reduciendo nocivos y especies de plantas invasoras.
- Desarrollos hídricos en las praderas también continuaron; ellos proveyeron beneficios incluyendo mejor distribución de fauna silvestre y menos estrés en las poblaciones de fauna silvestre, los que utilizan estos sistemas hídricos como una alternativa para las áreas de la ribera.
- Proyectos en la Administración de la maleza fueron usados para restaurar ecosistemas invadidos por vegetación de leña indeseable a un estado más deseable y cercano a una histórica culminación de comunidad de plantas. Los beneficios incluyen aumentar la vegetación herbácea por lo tanto mejorando el recargo acuífero y reduciendo la tierra suelta y el desagüe; y mejorar el hábitat para especies de fauna silvestre, incluyendo pájaros neo-tropicales que anidan en el suelo.
- La restauración de la ribera aumento el momento por toda la región. Sus componentes incluyen estabilización estructural de canales de chorro, y la creación de bosque en la ribera con una barrera que establece las especies de plantas en la ribera para mejorar las funciones de los suelos húmedos. Los beneficios de la restauración de las riberas incluyeron el recargo acuífero; mejoramiento para el hábitat para la fauna silvestre con énfasis en especies en peligro y amenazadas; mejor entrega de agua a los usuarios de distancia baja.

Contacto:

Rosendo Trevino III
Conservacionista del Estado
Servicio de Conservación de Recursos Naturales
Departamento de Agricultura de los EE.UU.
6200 Jefferson Street, Northeast
Albuquerque, NM 87109-3734
Tel: 505-761-4401
Fax: 505-761-4481
Correo electrónico: Rosendo.Trevino@nm.usda.gov
www.nrcs.usda.gov

Departamento de Comercio de los EE.UU. (DOC)

Administración de Desarrollo Económico (EDA)

La representación en la Junta del Departamento de Comercio de los EE.UU. (DOC) viene de sus ramo del desarrollo domestico económico, la Administración de Desarrollo Económico (EDA). El DOC esta encargado de promover el desarrollo económico y el avance tecnológico de la Nación. Con este amplio cargo, la EDA provee subvenciones directas, en bases de costo compartido, para proyectos que crearan y retendrán trabajos del sector privado y aplazamiento para inversión pública y privada en áreas de peligro.

La EDA administra cuatro programas de subvención: Asistencia de Planeación; Asistencia Técnica; Trabajos Públicos; y Ajuste Económico. El enfoque especial de la EDA es la innovación y la competitividad. Sus programas de subvención a los cuatro estados de la frontera de los EE.UU. son administrados por dos oficinas regionales de la EDA. La oficina regional de Austin, Texas administra programas de subvención en Texas y Nuevo México. La oficina regional de Seattle, Washington administra programas de subvención en Arizona y California.

El Programa de Asistencia de Planeación provee financiamiento a Distritos de Desarrollo Económico, organizaciones de Americanos Nativos, Estados, regiones de planeación sub-estatal, condados urbanos, ciudades, y otros solicitantes elegibles para realizar los desarrollos económicos a largo-plazo planeando actividades diseñadas a mitigar los problemas económicos en la región.

En el 2005, la EDA presento subvenciones para Planeación a las siguientes entidades de la región fronteriza:

- \$60,000 al Condado Imperial en El Centro, California;
- 35,000 al Tribu Quechan ubicado en Yuma, Arizona;
- \$57,000 al Distrito para Desarrollo Económico de Oeste Arizona ubicado en Yuma, Arizona;
- \$60,000 a la Organización de Gobiernos Sureste Arizona ubicado en Bisbee, Arizona cual incluye los condados fronterizos de Cochise Santa Cruz;
- \$150,000 subvención de tres años al Consejo Gobiernos del Suroeste de Nuevo México en Silver City, Nuevo México cual incluye los condados de Hidalgo y Luna.

Existentes subvenciones de planeación de tres años de \$150,000 fueron presentados a:

- El Consejo de Gobiernos de Sur Central Nuevo México en Elephant Butte, Nuevo México cual incluye el condado de Doña Ana;
- El distrito de desarrollo económico del sureste de Nuevo México ubicado en Roswell, Nuevo México el cual incluye a los condados limítrofes de Otero, Eddy, y Lea;
- El Consejo de Desarrollo del Medio Río Grande ubicado en Carrizo Springs, Texas cual incluye los condados fronterizos de Val Verde, Kinney, Maverick y Dimmit;
- El Consejo de Desarrollo Económico del Oeste de Texas ubicado en El Paso, Texas cual incluye los condados fronterizos de El Paso, Hudspeth, Jeff Davis, Presidio y Brewster;
- El Consejo de Desarrollo del Sur de Texas ubicado en McAllen, Texas cual incluye los condados fronterizos de Hidalgo y Cameron.

La subvención de Asistencia para la Planeación a corto plazo de \$412,000 fue presentada al Condado de Webb, Texas en el 2005. El propósito de esta subvención es para desarrollar un plan maestro para que la propuesta vía del tren pase por el centro de Laredo. La meta es de aliviar la congestión de tránsito y rieles en el centro de Laredo y facilitar la fluidez de tránsito ferroviario desde México.

El Programa de Asistencia Técnica provee fondos para

estudios o asuntos que afectan el desarrollo económico e incluye el programa Centro Universidad. El programa Centro Universidad provee fondos a instituciones de educación avanzada para ayudar a resolver los problemas económicos de su región. Las siguientes Universidades estatales-fronterizas recibieron financiamiento de la EDA en el 2005: la Universidad del sur de California; la Universidad de Arizona; La Universidad de Texas en El Paso y La Universidad de Texas-Pan Americana ubicada en Hidalgo, Texas, específicamente para proveer servicios por todo los condados de Cameron, Hidalgo, Starr and Willacy.

El programa de Trabajos Públicos provee subvenciones para la infraestructura física que apoya actividades de desarrollo económico. En el 2005, la EDA presento subvenciones a Trabajos Públicos a los siguientes receptores en la región fronteriza: Región Delta Consejo Regional en Edcouch, Texas; el Show de Ganaderos del Valle del Río Grande en Mercedes, Texas; la Universidad de Texas-El Paso; y la Universidad de Texas- Pan Americana en Edingburg, Texas.

Contacto:

A. Leonard Smith
Director Regional – Seattle
Administración de Desarrollo Económico
Departamento de Comercio de los EE.UU.
915 Second Ave., Suite 1890
Seattle, WA 98174
Tel: 206-220-7660
Correo electrónico: lsmith7@eda.doc.gov
www.eda.gov

**Agencia de Protección Ambiental de los EE.UU.
(EPA)**

La Agencia de Protección Ambiental de los EE.UU. (EPA) es responsable de proteger el medioambiente y la salud humana. Por la región fronteriza de los EE.UU.-México, EPA enfoca sus esfuerzos mediante un programa binacional llamado Frontera 2012. El Programa Frontera 2012 incluye 6 metas y 23 objetivos con medida que tratan la reducción de contaminación en el agua, aire, y en el suelo; mejorando la salud ambiental; reduciendo la exposición a químicos de fugas accidentales o terrorismo; y mejorando el desempeño ambiental mediante cumplimiento, la prevención de la contaminación y la promoción de la Administración del medioambiente.

Frontera 2012 es implementado principalmente por EPA, La

Secretaría para el Medioambiente y Recursos Naturales de México (SEMARNAT), El Departamento de Salud y Servicios Humanos de los EE.UU.(HHS), La Secretaría de Salud Mexicana (SS), los diez Estados fronterizos, y las tribus de los EE.UU. La EPA tiene dos oficinas líderes regionales implementando el Programa Frontera 2012: la oficina Sur Central (Región 6) la cual incluyen los estados de Texas y Nuevo México; y la oficina del Pacífico Suroeste (Región 9), la cual cubre los estados de Arizona y California.

Durante el 2005, en EPA Región 6, más de \$800k en subvenciones federales fueron presentadas bajo el programa Frontera 2012. Los proyectos incluyeron monitoreo y educación de cuencas, mejorando la salud, desarrollo del mercado biodiesel, limpieza y Planeación en desecho de llanta, Administración de desperdicios sólidos, reducción de basureros ilegales, contracción de capacidad para profesionistas de la salud, reducción de exposición de pesticidas, construcción de capacidad para la salud en colonias, educación y responsiva unida de materiales peligrosos, y educación ambiental. Incluso \$600k en subvenciones en Programas de Aire fueron presentados. Estos incluyen subvenciones a “Smartway” y otros proyectos como:

- La Universidad de Texas en Austin por \$60,000 para reducir emisiones de tóxicos del aire y para mejorar la salud ambiental para la gente en la Región de Texas-Coahuila-Nuevo Leon-Tamaulipas
- La Cámara de Comercio Hispánica de El Paso por \$75,000 para implementar un acercamiento voluntario con base comunitaria para la reducción de emisiones en la chica comunidad comercial por las dos estrategias estacionarias y móviles para reducir la emisión.
- La Fundación FEMAP por \$60,000 por la reducción de contaminación del aire. Reducir la contaminación observando la reducción de emisiones de oxido de sulfato (SO²), y promover la administración ambiental integrando productores de grasa deshecha generado en la Región de Paso Del Norte, usar biodiesel en un vehículo donado y promover el uso de biodiesel mediante su uso.
- El Consejo de los Gobiernos del Área de Álamo por \$294,179 cual inspeccionara emisiones de camiones diesel Mexicanos que usan combustible de diesel común de México vs. Combustibles mas limpios.
- El Departamento Ambiental de Nuevo México (NMED) por \$104,862 para localizar e instalar estaciones para monitorear en el Condado Luna, NM y repor-

tar a AQS y AirNow, y apoyar monitores existentes en el Condado de Doña Ana.

En Región 9, 16 proyectos nuevos fueron presentados mediante los programas medios Frontera 2012 Programa de Subvenciones Competitivas y Región 9 (con total aproximado \$1.0 millón). Por ejemplo, para reducir emisiones en el aire, el Proyecto Retro Equipar Diesel de San Diego-Tijuana identifico fletes apropiados fronterizos de uso pesado y tecnologías de retro equipar. Región 9 proveyó mas de \$200,000 para retro equipar mas de 12 vehículos, y también financio el cumplimiento de la Asociación de Gobernadores del Oeste del primer inventario de Emisiones de Contaminantes en el Aire en México. El Inventario de las Emisiones es una herramienta crítica para designar las estrategias de reducción de emisión futuras. Otros proyectos incluyeron:

- Mejoramiento en agua y salubridad en 3 comunidades indígenas en Baja California;
- Campanas de prevención de envenenamiento por plomo en niños en Arizona;
- Entrenamiento y Responsiva en Fugas de Cloro en Arizona/Sonora;
- Proyecto piloto para Reducción de Emisiones Diesel en San Diego/Tijuana;
- Limpieza de Montones de Llantas en Mexicali.

Para más información del Programa Frontera 2012 y actividades continuas de la EPA a lo largo de la Frontera de los EE.UU.-México, por favor visite www.epa.gov/usmexicoborder/ o comuníquese con:

Contacto:

Carl Edlund, Director
Multimedia, División Planeación y Permisos
Agencia de Protección Ambiental
1445 Ross Ave., Suite 1200 (6PD)
Dallas, TX 75202
Tel: 214-665-7200
Correo electrónico: edlund.carl@epa.gov

Departamento de Salud y Servicios Humanos de los EE.UU. (HHS)

El Departamento de Salud y Servicios Humanos (HHS) esta encargado de proteger la salud de todos los Americanos y proveerles servicios humanos esenciales, especialmente para esos

que no se pueden ayudar así mismo.

La Comisión de Salud Fronteriza de los EE.UU.-México, y el rol del Secretario del HHS como el Comisionado de los EE.UU., provee un lugar binacional para interesados federales, estatales, locales por lo largo de la frontera de los EE.UU. para captar las actividades de salud ambiental. La Comisión provee liderazgo internacional para optimizar salud y la calidad de vida a lo largo de la frontera de los EE.UU.-México. Es un compromiso de las Secretarías de Salud de los EE.UU. y México, los Jefes Funcionarios de salud de los diez Estados fronterizos y prominentes profesionales de la salud y académicos de los dos países. La agenda promocional de salud de la Comisión, conocida como "Frontera Sana 2010", promueve acciones basadas en la comunidad en las áreas fronterizas de prioridad de salud, incluyendo metas de salud ambiental como mejorar el acceso al desahúe en los hogares, y reduciendo la cantidad de hospitalizaciones por asma. La Comisión también disfruta de la relación colaborativa con la Agencia de Protección Ambiental de los EE.UU. en apoyo a su Frontera 2012, un programa binacional de 10 años orientado a resultados ambientales para la región fronteriza de los EE.UU.-México. Frontera 2012 es implementado principalmente por la Agencia de Protección Ambiental (EPA), Secretaría del Medioambiente y Recursos

Los Centros de Control de enfermedades del HHS, el Programa de Peligros Ambientales Efectos de Salud (EHHE), ubicado en Atlanta, Georgia, también toma un liderazgo en actividades de salud ambiental por la frontera EE.UU.-México por participar en iniciativas como el Programa Frontera 2012. El Grupo Trabajador de Salud Ambiental (EHWG) de Fronteras 2012 sirve como un conducto principal para conducir preocupaciones binacionales de salud ambiental, y EHHE toma un rol céntrico dentro este Grupo Trabajador.

Por los últimos años pasados, EHWG se ha enfocado en estudios, entrenamiento, educación y comunicación. Mas reciente, el enfoque del taller se ha ampliado a también incluir el desarrollo y aplicación de indicadores para evaluar cambios en específicos en exposición humana y condiciones de salud. Proyectos de salud ambiental continuas en la frontera incluyen:

- Concentraciones de Ozono al Nivel-Piso en Soporte de Frontera2012 Decision de Salud.
- La Habilidad de Dirigir las Enfermedades Respiratoria y Cardiovasculares Relacionadas a la Contaminación mediante Evaluación de Bienes y Necesidad de C/MHC de Financiamiento Federal.
- Vigilancia Binacional de Enfermedades Relacionadas

a la Contaminación del Aire en el Condado Imperial y el Municipio de Mexicali.

- Los Efectos de ser Expuesto al Disel la Contaminación del Aire Relacionada al Transito en Niños Asmáticos en Ciudad Juárez, Chihuahua.
- Textos de Impactos Clínicos de la Educación por lideradas-Promotoras de Niños Expuestos a Pesticidas.
- Estudio Piloto para Identificar un Acercamiento para Medir los Efectos Neurocomportamientos de Pesticidas en Niños.
- Grupo-E Binacional de la Frontera EE.UU./México de Conexiones Ambientales a la Salud
- Identificar Indicadores de Salud Ambiental Regional.
- Inventario/Evaluación de Enfermedades Relacionadas al Ambiente y Bases de Datos Del Ambiente en las Región Fronteriza de California/Baja California.
- Red para Tomar Cuenta Binacional de Enfermedades Relacionadas al Ambiente.
- Iniciativa de Indicadores de la Salud Ambiental

EHHE esta colaborando con las oficina del campo en El Paso, Texas de la EPA y la Organización Pan Americana de Salud (PAHO) para desarrollar indicadores de problemas de salud ambiental binacional. Los proyectos de piloto recolectaran información en los dos lados de la frontera utilizando información principal de la salud ambiental como indicadores de problemas de salud ambiental. Esta actividad binacional intercambiara información entre agencias estatales y locales e instituciones académicas en los Estados Unidos y México. Incluso, varios talleres han sido patrocinados para identificar, marcar y calificar indicadores de salud ambiental para enfocar en áreas de preocupación local, estatal y agencias de salubridad. El proyecto colaborativo de PAHO también ayudara a demostrar mejoramientos en la salud pública en el ambiente como resultado del programa Frontera 2012.

EHHE también trabaja en asociación el programa de salud ambiental del Instituto Nacional de Salud Publica (INSP), una entidad independiente apoyada por fondos federales de México. La meta es de identificar y llenar espacios de información de los estudios, y para aumentar la cantidad de gente trabajando en la carrera de salud ambiental. Mediante la colaboración, INSP ha conducido varias actividades como entrenar a profesionales de salud ambiental a los niveles de maestría y doctorados, y conduciendo estudios de salud ambientales epidemiológicas y actividades de vigilancia.

Incluso, EHHE esta investigando los efectos de ser ex-

puesto al diésel y la contaminación del aire relacionada al tránsito el asma en los niños en Ciudad Juárez, Chihuahua. El propósito es de desarrollar “proximidad a caminos de tránsito mayor” como un indicador ambiental caracterizando lo expuesto a la contaminación del aire en relación de la distancia a caminos mayores usando Sistemas de Información Geográfica (GIS). EHHE conectará información de GIS a los efectos de salud en poblaciones de riesgo como niños que tienen asma. Resultados de este estudio caracterizarán la exposición a la contaminación relacionada a la contaminación del aire por tránsito en Ciudad Juárez, y examinará asociaciones entre esta exposición y resultados de salud en poblaciones sujetas a problemas respiratorios. Un resultado potencial es un cambio en las reglas de tránsito, como reduciendo la pesada corriente de vehículos en ciertas áreas durante las horas escolares. Además, el estudio puede servir como un modelo para desarrollar modelos similares.

Finalmente, los resultados del siguiente estudio se están preparando para publicación:

- Dos evaluaciones de plomo pediátrico binacionales en Arizona.
- Un estudio en retrospectiva de esta asociación entre asma pediátrica y la calidad del aire en el ambiente en la cubierta de aire de El Paso del Norte en el área de El Paso, Texas.

Contacto:

Thomas Mampilly
Funcionario de Salud Internacional
Oficina de Asuntos Salud de Global
Oficina Del Secretario
Departamento de Salud y Servicios Humanos
301 443-1774

Marilyn DiSirio
Director Asociado
Oficina de Salud Global– NCEH/ATSDR
1600 Clifton Road NE; M/S E-28
Atlanta, GA 30333
www.hhs.gov

Departamento del Interior de los EE.UU. (DOI)

Agrimensura Geológica de los Estados Unidos (USGS)

La Encuesta Geológica de los Estados Unidos (USGS) es

la ciencia única dentro el Departamento del Interior de los EE.UU. su misión es de proveer defendible, imparcial información científica para minimizar pérdida de vida y propiedad de desastre naturales; administrar agua, recursos de biología, energía, y minerales; y aumentar y proteger la calidad de vida. Actividades incluyen construir mapas; proveyendo información en la cantidad y calidad de los recursos de agua de la nación; proveyendo información de la tierra- ciencia en los peligros naturales, recursos de minerales y energía, y el ambiente; y asistencia en comprender del estatus y modos de recursos biológicos, así como los factores ecológicos afectando los recursos de vida.

Las oficinas de USGS en los cuatro estados fronterizos de los EE.UU. (Texas, Nuevo México, Arizona y California) han conducido trabajos interdisciplinarios por mucho de la frontera de los EE.UU.-México. Además, científicos de las oficinas de la Usasen Denver, Colorado, Reston, Virginia y Columbia, Missouri han hecho estudios biológicos y geológicos en locales numerosos dentro la región fronteriza.

Durante el 2005, el USGS continuó trabajando en un proyecto binacional llamado “Servicio de Mapa de Internet (IMS) para Salud Ambiental en la Región Fronteriza EE.UU.-México”. La meta es de desarrollar un sistema de información geográfica binacional basada en-red (GIS) que contiene información de recursos naturales que se pueden aplicar para clarificar eslabones entre las condiciones del ambiente físico y asuntos humanos y ambientales. Representantes de las cuatro disciplinas de USGS (agua, geología, biología y geografía) están trabajando en el proyecto; agencias Mexicanas también han contribuido información.

Logros en FY 2005 incluyen:

1. Desarrollo de un sitio web, <http://borderhealth.cr.usgs.gov>, que incluye historia de información en proyectos, metodología para integración binacional de base de datos, eslabones a publicaciones y referencias, y hojas de cálculo con estadísticas de salud e información en las colonias;
2. Imágenes de satélites, ortoimágenes y geología integrada, hidrológica, transportación, nombre geológicos, fuentes probables de contaminantes y bases de datos de límites agregados al Servidor de Mapa de Internet (IMS).
3. Integrar información demográfica para densidad de la población, niveles de ingreso, y educación, hidrológica, casos de enfermedad, posibles fuentes de conta-

- minantes, estaciones para monitorear la calidad del aire, y pronóstico diario por Nexrad.
4. Creación de mapa estático en línea tabla de información para proveer un método alternativo de acceder a la información servido en el IMS;
 5. Publicación de la Versión 1 de la base de datos geológico binacional para un área piloto en la mayor parte del sur de Texas y partes de Tamaulipas y Nuevo León, México;
 6. Desarrollar la metodología para compilar bases de datos geológicos binacionales en el área piloto, basado en técnicas para censar remotamente, cual servira como un modelo para la frontera entera de los EE.UU.-México;
 7. Varias actividades con agencias federales de los EE.UU. y México, como la EPA, SEMARNAT, PEMEX, el Departamento de Seguridad de la Patria, y la Agencia Nacional de Inteligencia-Geoespacial.

Contacto:

Jim Stefanov, Director Suplente
USGS Centro de Ciencia de Agua en Texas
8027 Exchange Drive, Austin, TX 78754
Tel: 512-927-3543
Correo electrónico: jestefan@usgs.gov
www.usgs.gov

La Comisión Internacional de Límites y Aguas, Estados Unidos y México

Sección de los Estados Unidos

La Comisión Internacional de Límites y Aguas (IBWC) es responsable por aplicar el tratado de límites y aguas entre los Estados Unidos (EE.UU.) y México y establecer las diferencias que surgen en su aplicación. Así como, la Comisión esta activamente envuelta en proyectos relacionados a la cantidad y calidad del agua por lo largo de la frontera EE.UU.-México. Es la única agencia sirviendo a la Junta Ambiental del Buen Vecino que tiene a los dos; una sección de los EE.UU. y una sección Mexicana. El Comisionado de la Sección de los EE.UU. sirve como el representante de la Junta.

Durante el 2005, la Comisión resolvió la deuda de agua del río grande de mucho tiempo de México, con el apoyo del

Departamento de Estado de los EE.UU. y el Ministro de Relaciones Exteriores de México. Bajo un tratado de 1944, México debe entregar a los Estados Unidos un volumen mínimo de agua de seis de sus tributarios del Río Grande en ciclos de cinco años. Empezando con el ciclo de cinco años de 1992-1997 y continuando al próximo ciclo, México acumulo una deuda en esas entregas de más de un millón de pies de acres. En marzo del 2005, los dos países llegaron a un acuerdo para que México pagara su deuda completamente para el 30 de septiembre del 2005. Una porción significativa del pago de la deuda fue cumplida mediante traslados de agua del control mexicano al control de EE.UU. a las reservas internacionales en el Río Grande – Presas Flacón y Amistad. Adicionalmente México se comprometió a cumplir la entrega anual mínima en cada año del ciclo 2002-2007 para evitar obtener una deuda en el ciclo presente.

La Comisión también patrocina la Cumbre Binacional del Río Grande en McAllen, Texas-Reynosa, Tamaulipas, con la participación de cientos de expertos en agua de los Estados Unidos y México. Las recomendaciones de la cumbre son intentadas para asistir a la Comisión en planear para la Administración sustentable a largo plazo en la cuenca del Río Grande.

Incluso, la Sección de la Comisión de los Estados Unidos (USIBWC) realizo un progreso considerable dirigiendo asuntos de salubridad en la frontera de San Diego-Tijuana. Completo un Estado de Impacto Suplemental del Medioambiente para desarrollo de una planta para tratamiento de agua desechada en Tijuana, Baja California. La nueva planta de tratamiento proveerá tratamiento secundario de afluencia de la planta existente de USIBWC en San Diego, la cual en el presente provee avanzado tratamiento primario de hasta 25 millones de galones de agua desechada diariamente de Tijuana. La planeada planta de tratamiento en Tijuana, la cual podrá tener una capacidad de 59 millones de galones diarios, esta siendo desarrollada bajo un arreglo público-privado. La planta nueva se espera estará funcionando para el 30 de septiembre del 2008.

Esfuerzos para rehabilitar y aumentar los muros para el control de inundación en el Valle del Río Grande de Texas también avanza significativamente. Para fines de año, empezó la construcción de los mejoramientos de los muros cerca de Hidalgo, Texas y estudios preliminares se habían completado para el trabajo en los muros en otros críticos alcances. Sobre todo, los muros de la Comisión proveen protección para la inundación para más de tres millones de residentes en la región fronteriza de los EE.UU.-México.

En septiembre, el Presidente Bush nombro a Carlos Marin para servir como Comisionado Activo de la Sección de los EE.UU. siguiendo a la renuncia del Comisionado Arturo Q. Duran. Marin es un ingeniero civil que ha trabajado para la USIBWC desde 1979.

Contacto:

Sally Spener, Oficina de Asuntos Públicos
Comisión Internacional de Límites y Aguas,
Los Estados Unidos y México, Sección de Los Estados Unidos
4171 N. Mesa Street, Suite C-100
El Paso, TX 79902
Tel: 915-832-4100
Fax: 915-832-4195
Correo electrónico: sallyspener@ibwc.state.gov
www.ibwc.state.gov

Departamento de Transportación de los EE.UU. (DOT)

El Departamento de Transportación (DOT), como parte su misión de transportación, busca proteger el ambiente, y provee asistencia Federal a las agencias de transportación Estatales (DOTs) para el mejoramiento de complejos de transportación. Los DOTs Estatales coordinan planeación de transportación y procesos de Administración ambiental para asegurar que proyectos individuales de transportación sean compatibles con los objetivos regionales de Planeación ambiental. La involucracion de USDOT es de apoyar a los DOTs Estatales en cumplir la misión de sus agencias de movilidad mejorada y seguridad, en una manera ambientalmente salvo.

El Departamento tiene la responsabilidad de Comité Trabajando Juntos en la Planeación de la Transportación de los EE.UU.-México (JWC), el cual coordina el proceso de Planeación para las actividades de transportación fronteriza. Establecida en 1994, el grupo es co-dirigido por la USDOT de la Administración Federal de Carreteras (FHWA) Oficina de Planeación y Medioambiente, junto con la Secretaria de Comunicaciones y Transporte de México (SCT).

Adicionalmente a DOT y SCT, JWC la membresía incluye a representantes del Departamento de Estado, la Secretaria de Relaciones Exteriores de México, los Departamentos de Transporte de los cuatro Estados fronterizos, y los seis Estados fronterizos mexicanos. Las reuniones son realizadas cada seis meses alternando los sitios, una en los EE.UU. y una en México.

Para el 2005-2007, los proyectos incluyen:

- La identificación y financiamiento a corto plazo/bajo costo/proyectos de gran impacto;
- Un Seminario de Planeación y Consenso de Seguridad y seguir las acciones;
- El desarrollo del Modelo de Operaciones Regionales
- Un estudio Piloto regional de la Frontera “Mago/Sin Fronteras” en las áreas de El Paso/Cd. Juárez y San Diego/Tijuana;
- Un Plan Estratégico Actualizado del Programa de Intercambio de Tecnología Fronteriza (BTEP);
- El desarrollo e implementación de estrategias de alcance.

Incluso, USDOT esta comprometido al Acuerdo de Libre Comercio de Norte América (NAFTA) y al acceso de camiones de transporte mexicanos a los mercados de los EE.UU. Por decisión de la Corte Suprema en Junio del 2004 invalidando la decisión del Noveno Circuito requiriendo un Estado de Impacto Ambiental abrió el camino para el USDOT para continuar trabajando con autoridades mexicanas para avanzar las operaciones de camiones y autobuses de viaje largo. Al mismo tiempo, la Agencia esta comprometida a un acercamiento comprensivo para garantizar que los camiones y autobuses operando dentro de los EE.UU. estén cumpliendo con todos los estándares aplicables de seguridad y ambientales.

Contacto:

Linda Lawson, Director
Office of Safety, Energy and Environment
U.S. Department of Transportation
400 7th Street, S.W. Room 10305
Washington, DC 20590
Tel: 202-366-4416
Fax: 202-366-0263
Email: Linda.Lawson@dot.gov
www.dot.gov

Departamento de Estado de los EE.UU.

La Unidad de Asuntos Fronterizos de los EE.UU.-México del Departamento de Estado, es responsable de coordinar las relaciones binacionales a lo largo de la frontera. Asuntos Fronterizos son la conexión principal con Washington para los consulados

del los EE.UU. ubicados en los estados fronterizos de México, así como también para los gobiernos de los EE.UU., estatales y locales en la región fronteriza, los Asuntos Fronterizos también ayuda a coordinar un dialogo binacional y un debate de muchos asuntos, incluyendo puentes y cruces fronterizos terrestres, Administración de recursos de agua compartidos (sistemas de ríos Colorado y Río Grande), ambiente (BECC/NADBank –Comisión Cooperativa Ambiental Fronteriza/Banco Desarrollo Norte Americano), salud (Comisión de Salud Fronteriza), educación (Comisión de Educación Fronteriza), y relaciones estatales/federales (Conferencia de Gobernadores Fronterizos). El Coordinador de Asuntos Fronterizo sirve como el representante del Departamento de Estado en la Junta Ambiental del Buen Vecino. El Asistente Secretario Suplente del Estado para Norte América representa al Departamento en la Junta de Directores de BECC/NADBank. Durante el 2005, Asuntos Fronterizos promovió el desarrollo ambiental por la frontera, principalmente mediante su participación en la Conferencia de Gobernadores Fronterizos XXIII, la Conferencia de Puentes y Cruces-Fronterizos, y también en la Junta de Directores de BECC/NADBank.

La Conferencia de Gobernadores Fronterizos XXIII tomo lugar el 14-15 de julio del 2005 en Torreón, Coahuila. La agenda de la conferencia fue extensiva, y dirigió asunto principales ambientales. Participantes identificaron áreas de prioridad y se pusieron de acuerdo para promover la producción de Combustible Diesel de Ultra Bajo Sulfato (ULSDF) por las refinerías Petróleos Mexicanos (PEMEX), implementan y promueven programas comprehensivos de para administrar el desperdicio por toda la región fronteriza, solicitar a las legislaturas federales y estatales fronterizas de México para regular los requisitos de emisiones para vehículos importados a México, y pedir que las autoridades en los dos países ayuden a esforzar las leyes de emisión de vehículos.

La Conferencia de Puentes y Cruce Fronterizo en Reynosa, Tamaulipas, del 2 al 5 de mayo del 2005, se enfoco en

identificar proyectos de prioridad binacional de cruce fronterizo y mejorar la armonización del proceso de permisos para tales proyectos. La clave para entregar un permiso es demostrar que el proyecto no tiene un significante impacto adverso en el ambiente, desacuerdo con los requisitos del Acto Político Nacional Ambiental.

Con respeto a BECC y NADBank, los dos son instituciones relacionadas a NAFTA que apoyan comunidades locales desarrollando e implementando proyectos de infraestructura ambiental relacionados al tratamiento de agua y la Administración de desechos de agua y desperdicio solido. BECC identifica, asiste y certifica proyectos para consideración financiera de la NADBank y otras fuentes. Desde el 30 de septiembre del 2005, BECC ha certificado un total de 105 proyectos, 69 en el EE.UU. y 36 en México. Los patrocinadores de 91 de estos proyectos han solicitado asistencia financiera de NADBank. La Junta de Directores de BECC/NADBank continúa discutiendo estrategias para mejorar la productividad de las dos instituciones.

Finalmente, El Escritorio de Norte América Del Departamento de Estado en el Buró de Océanos y Medioambiente Internacional y asuntos Científicos (OES) también interactúa con organizaciones ambientales privadas/públicas e instituciones académicas por la frontera promoviendo intercambio científico y educacional con las contrapartes mexicanas bajo el Acto Paraguas de Ciencia y Tecnología de 1972. La oficina también permite autoridad C-175 para que las agencias federales de los EE.UU. puedan negociar acuerdos con sus contrapartes mexicanas, los esfuerzos presentes OES incluyen negociaciones de política para facilitar el movimiento de naves y equipo para estudios científicos a lo largo de la frontera EE.UU.-México.

Contacto:

John Ritchie, Coordinador de Asuntos Fronterizos
Departamento de Estado
2201 C St. NW, Rm. 4258
Washington, DC
Tel: 202-647-9894
Fax: 202-647-5752
Correo electrónico: RitchieJA@state.gov
www.state.gov

LA TERCERA GENERACION DE LA JUNTA CONSEJERA DE SEMARNAT: LOS “CONSEJOS”

Proveyendo la Junta Ambiental del Buen Vecino con un mecanismo conducido por los ciudadanos para un dialogo en oportunidades para cooperación cruce-fronteriza.

Preparado por Flavio Olivieri, representante del Sector de Negocios de Baja California, Junta Regional Noroeste, Consejo Consultivo para el Desarrollo Sustentable (CCDS).

El 5 de junio, del 2005, el Presidente Vicente Fox juro al Consejo Consultivo para el Desarrollo Sustentable de la Tercera Generación de SEMARNAT. La ceremonia tomo lugar en Monterrey, Nuevo León, México, durante el Día de la Celebración Ambiental Mundial. Esta junta consejera, en Español el “Consejo Consultivo para el Desarrollo Sustentable” (CCDS), o “Consejos” provee al gobierno federal Mexicano un mecanismo estructurado y sistemático para involucrar a los ciudadanos en el proceso de hacer las decisiones para la política ambiental y programas gubernamentales relacionados. La estructura de los Consejos y su proceso para escoger a los miembros, garantiza a la Secretaria de Medioambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT) una plataforma amplia, regionalizada, plural y profesional para asuntos ambientales, preocupaciones y prioridades por todo México.

Dentro de estas amplias discusiones políticas de medioambiente nacional, discusiones específicas toman lugar en los asuntos ambientales de la región fronteriza de los EE.UU.-México. Estas discusiones específicas de la frontera son plataforma del continuo dialogo que toma lugar entre los Consejos y la Junta Ambiental del Buen Vecino (GNEB) la estructura de los Consejos es la llave para su éxito y la razón de porque provee GNEB con una perspectiva motivada por los ciudadanos de la frontera norte de México en asuntos de política de infraestructura y medioambiente de la región fronteriza.

Historia y Estructura de CCDS

El CCDS tiene sus raíces en los esfuerzos de las Naciones Unidas para desarrollar una agenda global de desarrollo sustentable, empezando en los principios de los 1980 y especialmente en la Cumbre de la Tierra de Río de Janeiro en 1992. Basado en las recomendaciones propuestas por la Agenda XXI, que fue adoptada en la Cumbre, y su principio fundamental de la amplia participación publica, el gobierno Mexicano estableció el primer CCDS en abril de 1995. Su cargo fue de proveer un mecanismo consultativo público ambiental, y para compartir la responsabilidad con la sociedad para proteger el medioambiente y promoviendo desarrollo sustentable. México por medio de SEMARNAT, entro a u acuerdo con el Programa de Desarrollo de las Naciones Unidas (UNDP <http://www.undp.org/>), que provee fondos semillas y continua proveer asistencia técnica y supervisión.

La agencia de protección ambiental de México, SEMARNAT, guía el CCDS y provee al personal, presupuesto y soporte organizacional necesario para sus operaciones exitosas. El CCDS es compuesto por una junta nacional y cinco juntas regionales del Noroeste, Noreste, Centro, Oeste-Centro y Sur-Sureste. La Junta Nacional esta formada por 55 miembros designados de los grupos principales nombrados abajo y 42 representantes de las Juntas Regionales. Los miembros designados son seleccionados por recomendación formal hecha por cada grupo de personas con record comprobados y con conocimiento del tema. Para asegurar amplia representación, las citas son situadas proporcionalmente, con representantes del CONAP (Consejo Nacional de Áreas Protegidas), JPAC (Comité Conjunto Consultivo Público de la Comisión para Cooperación Ambiental del Senado), Consejo Consultivo Nacional Mexicano para la Comisión para Cooperación Ambiental del Senado, Congreso Nacional, NGOs para la Igualdad de Genero, Población y Juventud India, organizaciones

sociales, colegios profesionales (asociaciones), ONGs ambientales, institutos de educación superior, y organizaciones industrial y de negocios.

Los 42 representantes regionales incluyen a los 5 presidentes y secretarios de las Juntas Regionales, y un representante electo para cada uno de los 32 Estados de México. Las Juntas Regionales tienen 192 miembros, 6 representantes y sus alternantes por cada uno de los 32 Estados del sector social, académico, negocios, NGO, Congreso Local y sectores del Gobierno Estatal. Los representantes son elegidos democráticamente dentro de su mismo grupo.

Los miembros asesoran al Secretario del Medioambiente en la política ambiental, programas y acciones específicas, incluyendo recomendaciones para cambios legislativos. Las juntas son organizadas en comités técnicos y talleres dirigiendo áreas específicas como la calidad del agua y el aire, áreas naturales protegidas, manejo de desechos, biodiversidad, cambios de clima, educación ambiental, infraestructura ambiental y asuntos internacionales. Ellos proveen recomendaciones para sus Juntas Regionales o Nacionales para discusión y aprobación como recomendaciones formales para SEMARNAT.

El Secretario del Ambiente tiene la recomendación de responder a cada obligación. Muchas veces la respuesta es un asunto de clarificación o proveyendo información adicional y algunas veces requiere acciones sólidas de SEMARNAT.

Durante el periodo 2001-2003 El Congreso proveyó 281 recomendaciones formales, 39 de ellas resultando en cambios políticos, programas ambientales o acciones específicas. Unas de las recomendaciones más relevantes han evolucionado a significantes reformas ambientales en Planeación Ambiental Regional y Zonas, particularmente para el Golfo de California y la Cuenca de Burgos.

Asuntos Internacionales

La Junta Nacional, así como Las Juntas Regionales Noroeste y Noreste, tienen las Comisiones Técnicas dirigiendo asuntos internacionales y de la frontera de los EE.UU.-México. El dialogo continuo entre los Consejos y GNEB principalmente toma lugar durante reuniones atendidas por representantes de estas tres Juntas.

Al nivel Nacional, la Comisión técnica en asuntos

internacionales y de la frontera de los EE.UU.-México es guiada por el Antropólogo René Córdova, e incluye seis miembros adicionales incluyendo un enlace con el CEC y el GNEB. La comisión ha dicho como una de sus prioridades principales de seguir la participación de México en convenciones internacionales como Eliminación POPS Stockholm, Desarrollo Sustentable de Johannesburg, Protocolo de Kyoto, Biodiversidad BDC, Consejo Tierra y Zona Ambiental de Golfo de México. Además la comisión provee recomendaciones y participa en seguir actividades de la frontera 2012, BCE, BECC/NADBANK, GNEB, el Programa Ambiental de la Frontera del Sur y la Agenda XXI. El Comité sugirió las siguientes recomendaciones a SEMARNAT en la última sesión plenaria del 25 de noviembre del 2005:

- A establecer un comité nacional de coordinación para la aplicación de los acuerdos de la Convención de Stockholm, involucrando participación publica en la fase de planear inicial.
- Para promover los métodos de reciclaje alternativo para el tratamiento de neumáticos desperdiciados aparte de usarlos como recurso de combustible en fábricas de cemento en la región fronteriza.
- Armonizar el reportaje de niveles de sustancias químicas y clasificación a una lista comparable con los EE.UU. y Canadá
- Integrar un Agenda XXI, en orden para cumplir con compromisos de las Cumbres de Río de Janeiro y Johannesburg.
- Incluir en el CCDS el representante de México en BECC/BANDAN.

La Junta Regional Noroeste estableció un comité de Asuntos Fronterizos y Prevención de Contaminación, liderado por René Cordova, y seis miembros adicionales. En su reunión regional en septiembre del 2005, el comité presento las siguientes recomendaciones a SEMARNAT:

- Asignar los recursos financieros necesarios para la completa remediación de los sitios industriales contaminados por Metales y Derivados en Tijuana y de CYTRAR en Hermosillo, para eliminación total de los desechos dañinos.

- Mantener o aumentar la contribución Mexicana al presupuesto de la Comisión para Cooperación Ambiental de \$3 millones de Dólares EE.UU.
- Programar recursos adicionales en el presupuesto del 2006 a la implementación de la Liberación de Inventario Tóxico (RETC) en orden para doblar el número de compañías que cumplen.
- Mejorar el soporte y participación de la SEMARNAT en las actividades Frontera 2012 Fuerza de Trabajo.

La Junta Regional Noroeste también ha establecido un comité para asuntos fronterizos, NAFTA y financiamiento, liderado por Oscar Marmolejo, y tres miembros adicionales de la Junta.

CCDS enlace a GNEB

Las juntas Nacional y Regional han designado tres representantes para participar en reuniones de GNEB y deliberación de políticas:

Líder Representante:

Flavio Olivieri, para la Junta Nacional.

Alternos:

René Cordova, para la Región Noroeste.

Alternos:

Oscar Ochoa, para la Región Noreste.

LA JUNTA SE MUEVE ADELANTE EN EVALUAR SU EFECTIVIDAD

Lo siguiente es una actualización en las actividades de los Talleres de las Medidas de Desempeño de la Junta, preparada por el Coordinador de Talleres y Miembro de la Junta, Robert G. Varady.

La mayoría de las organizaciones, en cierto punto de su vida institucional, les gustaría saber si están funcionando eficientemente y en formas que cumplen con sus objetivos fijados. Para unas instituciones, tales evaluaciones pueden ser relativamente directas. Juntas consultivas y comisiones oficiales, en contraste, presentan desafíos inusuales a tal ejercicio. La Junta Ambiental del Buen Vecino (GNEB), que su misión establecida es recomendar a El Presidente de los EE.UU. y Congreso en asuntos ambientales de la frontera EE.UU.-México, es sujeto a estas limitaciones que son debidas a la indirecta y difícil-atribuir índole de la posible influencia de la junta.

La GNEB no promueve o redacta legislación; y no se involucra directamente en discusiones de política; y no tiene el poder de financiar proyectos en tierra. Su misión oficial es servir como un consejero experto. Por lo tanto, a primera vista, parecería que la medida apropiada de su efectividad podría ser o no que se tomara su consejo.

Aún, de acuerdo con David Flitner, Jr., autor del libro de 1986, “The Politics of Presidential Commissions: A Public Policy Perspective”, atentando medir el valor de una junta consejera o comisión solo viendo si sus recomendaciones llegan a una legislación “perdida de sentido”. El valor de tales cuerpos no puede ser establecido vía lo que Flitner llama una “calificación de caja legislativa. Preferiblemente, el anota, el trabajo de ellos es educar... y eso no es una cosa menor en una democracia”. Mientras esta observación aplica bien a la GNEB, no es mas fácil de evaluar el éxito de la junta educando varios públicos que en causar ciertas acciones.

Con estas advertencias en mente, principiando en el 2003 la GNEB, después presidida por Placido Dos Santos, empezó a considerar formas para medir su efectividad. En una de las reuniones de ese año—en Del Río, Texas—el presente Presidente de la Junta Paul Ganster escribió una lista de indicaciones, y sugirió un acercamiento para recolectar información y hacer sus conclusiones de ellas. Un medio año después, la Junta empezó en serio a implementar algunas de las sugerencias de

Ganster. Un Comité de Medidas de Desempeño, Coordinada por Robert Varadi, refino la lista de indicadores y desarrollo una estrategia de evaluación de doble-puntos. Primero, por medio de un simple instrumento de encuesta, la Junta buscaría recolectar información básica sobre un tiempo limitado específico en una relativamente forma de cuantificar medidas (por ejemplo: asistencia a las reuniones de la junta, horas consumidas y participación en varias actividades de la junta como escribiendo reportes y planificación para reuniones). El instrumento también buscara capturar los resultados relacionados a la efectividad como instancias documentadas de influencia de la GNEB. El segundo nivel de la estrategia seria desarrollar e implementar un sitio basado en Red que seria usado por los Miembros de la Junta para que continuamente sometan información relacionada a la efectividad, para asi permitir el análisis continuo del desempeño de la Junta.

El primer punto de la estrategia de evaluación ya se llevo a cabo. En la reunión del GNEB en Octubre del 2005 fue presentado por la Nación Tohono O’odham, El Comité distribuyo un cuestionario a los miembros de la Junta diseñado de información ilícita en sus actividades relacionadas a la Junta del año anterior. Un análisis de 15 formas de encuesta regresadas (una cantidad de cómo 75% de respuestas) reveló los siguientes puntos clave de actividades de los miembros:

La asistencia de las reuniones de la Junta fue 86%.

Cada miembro de Junta, comúnmente, utilizo 121 horas de trabajo en GNEB durante el año; además, su personal usaron otras 20 horas;

- 80% de los miembros de la Junta participaron escribiendo el 8° reporte anual.
- 60% de los miembros tomaron parte escribiendo cartas al Presidente.
- 73% participaron en comites de planificación.
- 93% distribuyo reportes anuales en las conferencias, simposios, reuniones y otros lugares.
- 53% ayudaron a identificar e invitar exponentes invitados para reuniones de la junta.
- 60% de los miembros participaron en breves con miembros de Congreso, oficiales fronterizos, políticos locales, y/u otros encargados de las decisiones.
- 73% tuvo contacto con, o intercambio información con, compañeros/miembros de la Junta en temas no-relacionados a su trabajo.

Aparte de capturar el nivel de involucración de los miembros de la Junta, el cuestionario también realizó tres amplias preguntas enfocadas en capturar los beneficios que relacionados a; pero fueron mas allá, el núcleo de la misión de la Junta es recomendarle al Presidente y Congreso. Por el periodo en cuestión, a los encuestados se les pidió que dieran ejemplos de: (a) como el trabajo de la Junta hace diferencia, (b) recomendaciones que han servido como catalizadores para acción, y (c) como la membresía trae beneficios al miembro y/o a la organización del miembro.

Entre las respuestas, emergieron las siguientes anécdotas:

- Sin embargo causas y efectos son inextricablemente enredadas, puede ser significativo que la Carta de Comentarios de la Junta del 2003 en el IBWC la planta internacional de tratamiento para desechos de agua de Nogales fue seguida en el 2005 por una subvención de \$59.5US millones para mejorar el complejo de Nogales. (Aparte de entregar un reporte anual, la Junta ocasionalmente produce pequeñas Cartas de Comentarios de asuntos ambientales de la región fronteriza.
- Con respecto a la relación de la GNEB al programa binacional Fronterizo 2012, un oficial de la EPA Fronterizo 2012 Región 9 noto: “El Reporte [Octavo] de la GNEB es un excelente reporte, concurriendo con muchos problemas en la recolección de información, especialmente en los espacios de información. El reporte es una imagen que refleja de lo que hemos estado haciendo por la frontera para establecer nuestra línea base para reportar y los próximos pasos...”
- La Junta recibió este mensaje con respecto a su Séptimo Reporte (en la salud ambiental de los niños) de un oficial de las Juntas de Aguas de California: “Este es un reporte muy bueno que voy a compartir en nuestra proxima reunión del Comité de Concejería Regional. Hemos considerado algunas de las recomendaciones hechas en este reporte, y podemos utilizar esto para reforzar nuestros acercamientos”.
- En respecto a las dos Cartas de Comentario de la Junta llamando atención a los problemas trans-fronterizos causados por plantas acuáticas invasoras y por combustibles ULSD, un miembro escribió, “Parece que la Junta recibió una buena atención... [Cual] debería ayudar en avanzar los esfuerzos para tratar con estos asuntos. Una reunión se estableció con un cónsul Federal de especies invasoras, legis-

ladores fronterizos expresaron un interés en obtener la Carta de Comentarios de la Junta... y [parecía que] México había tomado algunos pasos adicionales...”

- Comentando en los beneficios adquiridos por la membresía, un miembro noto que, en parte por la membresía en la Junta y las redes que fueron establecidas, el Servicio de Recursos Naturales de Conservación de la USDA (NRCS) estuvo dispuesto en establecer relaciones con México, específicamente con SEMARNAT (Agencia Federal Ambiente de México). “SEMARNAT”, el noto, “ha pedido al NRCS que comparta nuestra experiencia técnica y experiencia en servir al público. UNEP establecerá un Centro para la Conservación de los Recursos Naturales (CCNR) en Monterrey, México. El NRCS será solicitado para ser parte del comité de asesoría para este centro”.
- Como un final ejemplo, otro miembro, en referencia al Octavo Reporte de la Junta, comento que “una de las recomendaciones principales fue usar la Cuenca Mimbres como un posible proyecto piloto para aplicar acercamientos de administración para el agua subterránea en la frontera de los EE.UU.-México. Esta recomendación ha llamado la atención de la Fundación Hewlett dentro del contexto de permitir al Instituto de Investigación de Recursos de Agua de Nuevo México de ampliar su área de estudio para rodear el acuífero Mimbres. Además, esta idea se convirtió en la base de una propuesta presentada a fines del 2005 en Santa Fe a la comisión de Nuevo México-Chihuahua (dirigida por los Gobernadores de los dos Estados, que estaban presentes) para apoyar financieramente una información binacional/proyecto de mapa GIS usando el acuífero Mimbres como un área piloto”.

Durante el presente año, la Junta intenta continuar recolectando, archivando, y analizando información relacionada a su desempeño. El Taller de Medición de Desempeño hará el esfuerzo de lograr un aumento en actividad de este tipo, y continuara avanzando institucionalizando el proceso de evaluación. La fundación para este trabajo deja una firme creencia que un mejor entendimiento que el pasado desempeño de la Junta solo puede fortalecer su efectividad en el futuro.



AGENCIA DE PROTECCIÓN AMBIENTAL DE LOS ESTADOS UNIDOS
WASHINGTON, D.C. 20460

Dr. Paul Ganster
Director
Instituto para Estudios Regionales de las Californias
Universidad Estatal de San Diego
5500 Campanile Drive
San Diego, CA 92182-440

Estimado Dr. Ganster:

Me complace responderle, de parte de la Oficina Ejecutiva del Presidente, al Octavo Reporte de la Junta Ambiental del Buen Vecino al Presidente y Congreso de los Estados Unidos, titulado Administración de Recursos de Agua en la Frontera EE.UU.-México.

La Administración Bush agradece su completo y atento análisis en la Administración de los recursos del agua a lo largo de la frontera de los EE.UU.-México. Nosotros valoramos sus recomendaciones fomentando fuerte colaboración inter-institucional, aumentando la recolección de información e implementando un proceso de Planeación estratégico en la región fronteriza basado en un acercamiento de cuenca.

El Programa Frontera 2012 de la Agencia de Protección Ambiental de los EE.UU., particularmente Meta 1: Reducir Contaminación de Agua, provee una buena base para un acercamiento binacional, basado en resultados para las recomendaciones que usted ha proveído. La Agencia apoya la planeada evaluación de aguas superficiales de translimitadas y compartidas para facilitar la recolección, administración e intercambio de información ambiental esencial para la efectiva administración de agua. Deseamos publicar un reporte a principios del 2006 de la primera página de este esfuerzo para recolección de información binacional ambiental. Nuestro esfuerzo apoya directamente a sus recomendaciones de compartir información y también facilitara más fuerte planeación estratégica y colaboración inter-institucional.

El plan de trabajo Frontera 2012, provee para mejorar la calidad en el agua por la frontera mediante una variedad de proyectos sanitarios para control de contaminantes. La meta es de tratar los problemas de la calidad del agua en una variedad de aguas superficiales translimitadas y principalmente compartidas para el año 2012. Por ejemplo, la EPA y la comisión Nacional de agua de México va a aumentar la cantidad de conexiones en el hogar a sistemas de agua potable, por lo tanto se reducen los riesgos de la salud a los residentes que no tienen acceso a agua potable y segura. Similarmente, por el aumento de hogares con acceso a la salubridad básica, la EPA y sus asociados, reducirán la descarga de agua de desecho domestica sin ser tratada a el agua de superficie y agua subterránea. Incluso la Agencia continuara apoyando la protección de la salud pública en las playas costeras de las áreas fronterizas, así como mejoramiento en servicio para las funciones del proveedor del servicio de aguas y desecho de aguas. Aquí de nuevo, nuestro punto de vista es que este trabajo de infraestructura apoya sus recomendaciones en la colaboración inter-institucional.

Su reporte es un valioso recurso para mejorar nuestro programa ya existente y enfocándose en nuestro plan de largo plazo. Por parte del Presidente Bush y los millones de habitantes que viven a lo largo de la frontera de los EE.UU.-México, le doy las gracias por un trabajo muy bien hecho. Le ofrezco a usted y a la Junta, los mejores deseos para el éxito continuo mientras preparan su Noveno Reporte de la Junta Ambiental del Buen Vecino al Presidente y Congreso.

Sinceramente,

Stephen L. Johnson

LISTA DE MIEMBROS DE LA JUNTA AMBIENTAL DEL BUEN VECINO

Nota: La siguiente lista incluye a todos los miembros que sirvieron durante el año 2005. El Asterisco () indica a individuos que cumplieron con su servicio durante el año. Vea al sito de red para una lista más reciente de miembros (www.epa.gov/ocem/gneb).*

Miembros No-Federales (No-Gubernamentales, Estatales, Locales, Tribales)

Paul Ganster, Ph.D., Presidente Director

Instituto para Estudios Regionales de las Californias
Universidad Estatal de San Diego
5500 Campanile Drive
San Diego, CA 92182-4403
619-594-5423; 594-5474 fax
Correo electrónico: pganster@mail.sdsu.edu

Amanda Aguirre

OEJ/Presidenta
Centro Regional para la Salud Fronteriza, Inc.
P. O. Box 1669
San Luis, AZ 85349
928-627-9222; 627-8315 fax
Correo electrónico: amanda@wahec.com

Dora Alcalá*

Alcaldesa, Del Río
109 W. Broadway
Del Río, TX 78840
830-774-8558
Correo electrónico: mayor@wconline.net

Larry S. Allen

Junta Directiva
Grupo Malpai de Terrenos Fronterizos
1310 Sara Way
Río Rancho, NM 87124
505-898-3424
Correo electrónico: Larry9869@msn.com

Diana Borja*

Directora, Asuntos Fronterizos (MC 121)
Comisión de Calidad Ambiental de Texas
P.O. Box 13087
Austin, TX 78711-3077
512-239-3603; 239-3515 fax
Correo electrónico: dborja@tceq.state.tx.us

Gedi Cibas, Ph.D.

Gerente, Programas Fronterizos
Departamento del Medio Ambiente de Nuevo México
1190 St. Francis Drive, P.O. Box 26110 Santa Fe, New México 87502-6110
505 827-2176; 827-2836 fax
Correo electrónico: Gedi_Cibas@nmenv.state.nm.us

Gary Gillen

Presidente, Gillen Pest Control
907 Morton St Richmond, TX 77469
281-342-6969
Correo electrónico: gary@gillenpestcontrol.com

Stephen M. Niemeyer

Comision de Calidad Ambiental de Texas
12100 Park 35 Circle
Austin, Texas 78753
512-239-3606
Correo electrónico: sniemeye@tceq.state.tx.us

Ned L. Norris, Jr.

Vice Presidente
Nación Tohono O'odham
P.O. Box 837
Sells, Arizona 85634
520-383-2028; 520-383-3379 fax
Correo electrónico: ned.norrisjr@tonation-nsn.gov

Jerry Paz*

Vice-Presidente Corporativo
Molzen-Corbin & Associates, P.A.
1122 Commerce Drive, Suite F
Las Cruces, NM 88011
505-522-0049x102; 522-7884 fax
Correo electrónico: jpaz@molzencorbin.com

Kenneth Ramirez

Bracewell & Patterson
111 Congress Ave. Suite 1400
Austin, Texas 78701
(512) 479-9711
Correo electrónico: kramirez@bracepatt.com

David Randolph

Oficial de Coordinación Fronteriza
Comisión de Arizona-México
1700 W. Washington, Suite 180
Phoenix, Arizona 85007
(602) 364-0338; (602) 542-1411 fax
Correo electrónico: drandolph@az.gov

Diane Rose

Alcaldesa, Imperial Beach
825 Imperial Beach Boulevard
Imperial Beach, California
91932 619-423-8303; 619-429-9770 fax
Correo electrónico: dianehomeloans@yahoo.com

Peter S. Silva

Vise Director
Junta Estatal de Control de los Recursos de Agua
1001 I Street
Sacramento, California 95814
916-341-5607
email: psilva@waterboards.ca.gov

Douglas S. Smith

Director, Seguridad y Salud Ambiental Corporativa
Sony Electronics, Inc.
16450 West Bernardo Drive
San Diego, CA 92127
858-942-2729
Correo electrónico: Douglas.Smith@am.sony.com

Robert Varady, Ph.D.

Director Suplente
Centro Udall para Estudios de Políticas Públicas
Universidad de Arizona
803 East First Street
Tucson, AZ 85719
Tel: 520-884-4393 Fax: 520-884-4702
Correo electrónico: rvarady@email.arizona.edu

Ann Marie A. Wolf

Presidenta
Instituto Sonorense de Investigaciones Ambientales (SERI), Inc.
3202 E. Grant Road
Tucson, AZ 85716
520-321-9488
Correo electrónico: aawolf@seriaz.org

Miembros Federales

Departamento de Agricultura

Rosendo Treviño III

Conservacionista Estatal
Servicio de Conservación de Recursos Naturales
Departamento de Agricultura de los EE.UU. 6200 Jefferson
Street, Northeast Albuquerque, NM 87109-3734
505-761-4401; 505-761-4481 fax
Correo electrónico: Rosendo.Trevino@nm.usda.gov

Departamento de Comercio

A. Leonard Smith

Director Regional – Seattle
Administración de Desarrollo Económico de Seattle
Departamento de Comercio de los EE.UU. 915 Second
Ave., Suite 1856
Seattle, WA 98174
206-220-7660
Correo electrónico: lsmith7@eda.doc.gov

Departamento de Salud y Servicios Humanos

RADM Richard Walling*

Director, Oficina de las Américas y el Medio Oriente
Oficina de Asuntos de Salud Global
Departamento de Salud y Servicios Humanos de los EE.UU..
Room 18-74, Parklawn Building
Rockville, MD 20857
301-443-4010; 443-6288 fax
Correo electrónico: rwalling@osophs.dhhs.gov

Departamento de Vivienda y Desarrollo Urbano

Shannon H. Sorzano

Secretaria Asistente Suplente para Asuntos Internacionales
Departamento de Vivienda y Desarrollo Urbano de los
EE.UU. (HUD)
451 7th St. S.W. - Room 8118
Washington, D.C. 20410
202-708-0770; 202-708-5536 fax
Correo electrónico: shannon_h._sorzano@hud.gov

Departamento del Interior

John Klein*

Hidrólogo Regional Asociado
Oficina de Estudios Geológicos de los EE.UU., DOI
520 North Park Avenue
Tucson, AZ 85719
520-670-5018; 670-5006 fax
Correo electrónico: jmklein@usgs.gov

Departamento de Transporte

Linda L. Lawson

Directora, Seguridad, Energía y Medio Ambiente
Departamento de Transporte de los EE.UU. 400 Seventh
Street S.W.
Washington, DC 20590
202 366_4416; 202 366-7618 fax
Correo electrónico: linda.lawson@ost.dot.gov

Departamento de Estado

John Ritchie

Coordinador Fronterizo
Oficinas de Asuntos de México Departamento de Estado de
los EE.UU., Room 4258-MS
2201 C Street N.W.
Washington, D.C. 20520
202-647-8529; 202-647-5752 fax
Correo electrónico: RitchieJA@state.gov

Agencia de Protección del Medio Ambiente

Laura Yoshii

Administradora Regional Suplente
Agencia de Protección del Medio Ambiente de los EE.UU., Región 9
75 Hawthorne Street
San Francisco, CA 94105-3901
415-947-8702; 415-977-3537 fax
Correo electrónico: Yoshii.Laura@epa.gov

Oficial Federal Designado

Elaine M. Koerner

Funcionaria Federal Designada
Junta Ambiental del Buen Vecino Agencia de Protección
del Medio Ambiente de los EE.UU.
655 15th St. N.W. (at G St.)
Suite 800 – Mail Code 1601A
Washington, D.C. 20005
202-233-0069; 202-233-0060 fax
Correo electrónico: koerner.elaine@epa.gov

Especialistas en Recursos

Agencias Federales Alternativas

Manuel Ayala

Gerente de Recursos Naturales
Servicio de Conservación de Recursos Naturales Departa-
mento de Agricultura de los EE.UU.
1400 Independence Avenue SW,
Room 4237-S
Washington, D.C. 20250-1081
202-720-1883; 202-720-0668 fax
Correo electrónico: Manuel.Ayala@usda.gov

William Luthans

Director Suplente
Planeación y Permisos para todos los Medios US EPA,
Región 6
Suite 1200 Mail Code 6PD
1445 Ross Avenue
Dallas, Texas 75202
214-665-8154; 214-665-7263 fax
Correo electrónico: luthans.william@epa.gov

Jacob Macias

Representante de Desarrollo Económico Oficina Regional
de Seattle
Departamento de Comercio de los EE.UU. Room 1890
Seattle, WA 98174
206-220-7666; 206-220-7657 (fax)
Correo electrónico: Jmacias@eda.doc.gov

Thomas Mampilly

Funcionario del Programa Internacional
Departamento de Salud y Servicios Humanos de los
EE.UU.
5600 Fishers Lane Room 18C-17
Rockville, MD 20857
301-443-3656; 301-443-6288 fax
Correo electrónico: tmampilly@osophs.dhhs.gov

Tomas Torres

Director, Oficina Fronteriza de San Diego U.S. EPA Región 9
610 W. Ash Street, Suite 905
San Diego, CA 92101-3901
619-235-4775; 619-235-4771 fax
Correo electrónico: torres.tomas@epa.gov

Región 6

Gina Weber

Coordinadora del Programa Fronterizo México-EE.UU.
U.S. EPA Región 6
1445 Ross Avenue, 12th Floor
Dallas, TX 75202-2733
214-665-8188; 214-665-7263 fax
Correo electrónico: weber.gina@epa.gov

Norma Duran*

Directora, Oficina Fronteriza de El Paso
U.S. EPA Región 6
4050 Río Bravo Suite 100
El Paso, TX 79902
915-533-7273; 915-533-2327 fax
Correo electrónico: duran.norma@epa.gov

Paul Michel

Gerente, Oficina de la Frontera Sudoeste
U.S. EPA Región 9
75 Hawthorne Street (WTR-4)
San Francisco, CA 94105-3901
415-972-3417; 415-947-3537
Correo electrónico: michel.paul@epa.gov

Christina Machion Quilaqueo

Analista de Programa
Departamento de Vivienda y Desarrollo Urbano de los
EE.UU. (HUD)
451 7th St. S.W. - Room 8118
Washington, D.C. 20410
202-708-0770; 202-708-5536 fax
Correo electrónico: christina_a._machion@hud.gov

Benjamin Muskovitz*

Oficina de Asuntos de México
Departamento de Estado de los EE.UU., Room 4258-MS
2201 C Street N.W.
Washington, D.C. 20520
202-647-8529; 202-647-5752 fax
Correo electrónico: muskovitzbi@state.gov

Sally Spener

Funcionaria de Asuntos Públicos
Comisión Internacional de Límites y Aguas
4171 N. Mesa, Suite C-100
El Paso, TX 79902
915-832-4175; 915-832-4195 fax
Correo electrónico: sallyspener@ibwc.state.gov

Contactos de las Oficinas Regionales de la EPA

Región 9

Hector Aguirre

US EPA. Región 9
75 Hawthorne Street
San Francisco, CA 94105-3901
415-972-3213
Correo electrónico: aguirre.hector@epa.gov

Nota de Agradecimiento

Como en años anteriores, el proceso de deliberación de la Junta para el reporte de este año al Presidente y Congreso fue grandiosamente fortalecido mediante valiosas contribuciones por una variedad funcionarios de la política ambiental fronteriza. Estas contribuciones fueron grandemente agradecidas por los Miembros de la Junta, Alternos y Especialistas en Recursos (vea la Lista de Membresía del 2005).

En muchos casos los contribuyentes estaban basados dentro de la organización de un Miembro y trabajaba junto al Miembro en otros proyectos de la región fronteriza. En otros casos, la persona era basada en una organización de no- miembro y era consultada como un experto de fuera en temas particulares. Y en varias instancias, los individuos enlistados abajo fueron nombrados a principios del 2006 como miembros nuevos de la Junta, pero empezaron sus contribuciones más informalmente durante el 2005. En todos los casos, estos adicionales “Miembros del equipo” trabajaron por medio de un miembro existente de la Junta para asegurar que el reporte final y recomendaciones oficialmente quedaran como la “Voz de la Junta”, aunque una voz enriquecida por la contribución de otros.

Nuestro agradecimiento a todas esas personas enlistada abajo, y a cualquiera que inadvertidamente, su nombre no haya sido mencionado. Agradecemos el valor que usted agrego al proceso consenso-basado en la Junta Ambiental del Buen Vecino por formular sus recomendaciones: James Stefanov (DOI); Dave DeCarme; Sylvia Grijalva, Cecelia Ho, Jeanne O’Leary, Paul Marx, Camille Mittelholtz, Roger Petsold, Chuck Rombro, Mike Savonis, and Robert Stein (DOT); Sarah Clemens, Carl Edlund, Linda Falk, Dave Fege, Barry Feldman, Nate Lau, Megan Moreau, Carlos Rincon, Becky Rosen, Maria Sisneros, Andrew Steckel, Christine Vineyard, James Yarbrough, and Amy Zimpfer (EPA); Elisa Arias (SANDAG); Ross Pumphrey (TCEQ); Manuela Ortiz (Texas DOT); Cornelius Anton, Ty Canes (Nación Tohono O’odham); Steve Fox; Rong Kuo; Jose Nunez; Carlos Marin (USIBWC); and Elizabeth Ramirez (Departamento de Estado).

