



COMISION PARA LA CONSERVACION Y DESARROLLO DEL AREA DE LA BAHIA DE SAN FRANCISCO (Final)*

Joseph LaClair¹

Los propósitos del Plan de Área especial son:

Reunificar la ciudad con la Ribera Noreste al establecer políticas que consideren el potencial de la ribera como un punto focal de recreación, al igual que actividades cívicas y comerciales para el agrado de los habitantes de San Francisco y del Área de la Bahía.

Aumentar el uso público y el agrado de la Bahía de San Francisco y de la ribera, por medio de la completación de un sistema parques públicos, plazas, áreas de acceso público a los muelles y paseos integrados.

Permitir la reutilización de ciertos muelles existentes en la Ribera Noreste para usos de beneficio público, a medida que las actividades de embarque marítimo se consolidan en la Ribera Noreste.

Definir de manera más precisa para el público, agencias gubernamentales y auspiciadores de proyectos las circunstancias bajo las cuales el relleno o cambio en el uso del agua, terrenos o estructuras a lo largo de la ribera de San Francisco serían consistentes con el Acta McAttee-Petris y con el Plan de la Bahía.

Conciliar las políticas de la BCDC y las del Plan para el Uso de Terreno de la Ribera del Puerto, incluyendo sus Elementos de Diseño y Acceso, conjuntamente con el Plan General de la Ciudad, con el fin de proporcionar un eficiente proceso de revisión y autorización de proyectos que se encuentre integrado con revisiones de proyectos efectuadas por la Ciudad y el Puerto.

Restaurar y preservar significativas áreas de aguas abiertas a lo largo de la costa al remover algunos muelles seleccionados.

Crear y preservar un modelo de dársenas para aguas abiertas a lo largo de la ribera.

Restringir el emplazamiento de nuevos rellenos en áreas de aguas abiertas a cantidades menores necesarias para mejorar el acceso público y el aspecto de la línea costera, como asimismo para acomodar utilidades relativas al agua que estén permitidas.

Apoyar los embarques marítimos, pesqueras, ferris barcos de excursión y otros usos de navegación marítima para el área ribereña, que sean consistentes con el Plan de Puerto del Área de la Bahía de San Francisco.

Proteger los paisajes existentes y crear nuevos paisajes y vistas de la Bahía de San Francisco desde la costa.

Proporcionar y guiar el desarrollo de muelles existentes que no estén destinados a la remoción, para usos consistentes con la Doctrina de Beneficio Público y la concesión de beneficio legal del Puerto; y

Proteger y mejorar las estructuras históricas de la ribera.

Estrategia de Administración de Largo Plazo para el Dragado y Eliminación

A mediados de la década de los ochenta, el dragado y eliminación del material dragado en la Bahía de San Francisco se tornó extremadamente controversial. Esto se debía a: (1) extenso amontonamiento en el principal lugar para eliminación de material dragado en la Bahía, en las cercanías de la isla de Alcatraz, lo cual limita la capacidad de botadura en ese lugar; y (2) preocupaciones respecto de los impactos que pueda causar la eliminación del material dragado para el medio ambiente de la Bahía y para las pesqueras. Adicionalmente, diferencias en las políticas de dragado y eliminación, al igual que en los enfoques de manejo utilizados por las agencias estatales y federales de la región han tenido como resultado conflictos entre las agencias y confusas instrucciones a las empresas de dragado. Los pescadores y ambientalistas creen que las prácticas de dragado y eliminación han sido dañinas para el medio ambiente de la Bahía, mientras que los intereses de las empresas de dragado estiman que las regulaciones dificultan su habilidad para mantener los canales y áreas de atraque a costos razonables. Debido a la importancia que significa para la región y el estado la economía de 7.5 billones de dólares anuales por concepto de actividades marítimas, y lo importante que es preservar y restaurar la salud ecológica del más grande de los estuarios en la costa oeste, en 1990, la Comisión se unió al Consejo Regional para Control de la Calidad del Agua de San Francisco, al Consejo Estatal para Control de Recursos de Agua, al Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos y a la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos con el fin de preparar un programa regional de consenso que apuntaba a mejorar el manejo del dragado en la Bahía de San Francisco y de la eliminación del material dragado: La Estrategia de manejo de Largo Plazo (LTMS).

La LTMS incluyó una extensa serie de estudios técnicos que evaluaban las necesidades de dragado, los métodos para minimizar las cantidades de material

* Este trabajo se completa luego de sus anteriores partes publicadas en Urbano Nr. 5 y Nr. 6

1 Joseph LaClair. Master en City Planning y Master en Landscape Architecture, jefe de Area Plan de la Bahía de San Francisco. Estado e California. EE.UU. E-mail:joel@bcdc.gov.

a ser dragado, y dónde debería ser eliminado el material dragado - en las tierras altas, en la Bahía o en el océano - de una forma ambientalmente responsable y sólida desde el punto de vista económico. En Abril de 1996, la LTMS emitió el Informe Preliminar sobre Declaración de Políticas de Impacto Ambiental / y de Programas de Impacto Ambiental para el Programa del LTMS (EIS/R), el cual evaluaba los impactos de estrategias de manejo alternativas para las actividades de eliminación para los próximos cincuenta años. El EIS/R Definitivo para la LTMS fue emitido en el otoño de 1998. La alternativa preferida cambió la eliminación del material dragado desde las ubicaciones en la Bahía a emplazamientos en el océano y tierras altas, ya que el uso de estos lugares se torna más factible con el correr de los años. El Plan de Manejo de la LTMS, que fue adoptado en Noviembre del 2000, entrega las políticas y procedimientos para implementar la estrategia seleccionada.

Las agencias de la LTMS y la Comisión de Tierras del estado también han creado una oficina de Manejo de Material Dragado piloto (DMMO), con el objeto de coordinar el procesamiento de las autorizaciones de dragado y de reducir la carga de solicitudes de dragado.

La meta de la LTMS es una estrategia que proteja los recursos naturales de la Bahía, junto con alcanzar el dragado necesario de una manera económica. El rol de la Comisión en la LTMS ha sido el de cooperar en el manejo del programa completo con las otras agencias y trabajar específicamente en la reutilización de material dragado en tierras altas. La LTMS proporcionará políticas y procedimientos consistentes respecto del dragado y eliminación, con el fin de informar con anticipación a la comunidad donde se efectúa el dragado y de resolver las controversias que pudieran surgir, además de proteger la Bahía.

El staff de la Comisión se ha enfocado en la facilitación de lugares para la eliminación en tierras altas alrededor de la Bahía. Ejemplos anteriores sobre esto incluyen la ayuda al Puerto de San Francisco para encontrar capacidad de tierras altas para material demasiado contaminado que no pueda ser depositado en la Bahía, y el trabajo con la Conservación de la Costa en relación al Proyecto de Tierras Húmedas de Sonoma Baylands, el cual utilizó 2 millones de yardas cúbicas de material con el fin de restaurar más de 300 acres de tierras húmedas. Los esfuerzos actuales incluyen el uso de material dragado de proyectos de mantenimiento de asociaciones para el soporte de obras en Winter Island en el Pantano Suisun y la restauración de tierras húmedas en la antigua Base Aérea Hamilton del Ejército, al igual que en el campo de antenas adyacente.

El staff de la Comisión se encuentra en la actualidad co-administrando el esfuerzo para restaurar tierras húmedas mediante el uso de material dragado en

la Base Hamilton, la cual está actualmente cerrada por parte del Ejército. Este lugar ha sido calendarizado para su reutilización en Enero del 2001. El trabajo de restauración de las tierras húmedas de Hamilton va a restaurar aproximadamente unas 900 acres de una diversidad de mezclas de tierras húmedas estacionales y oceánicas, a la vez que hará un uso beneficioso de 10 millones de yardas cúbicas de material dragado. El objetivo del proyecto es restaurar y mantener los habitats de las tierras húmedas que sustentan poblaciones de peces y vida silvestre viable, incluyendo las especies de status especial del Área de la Bahía. Del mismo modo, el proyecto proporcionará una mejorada protección contra inundaciones en las áreas adyacentes.

De manera adicional, el staff de la Comisión participa en un esfuerzo, el Programa para Reutilización de Material Dragado (DMRP), con el fin de desarrollar lugares alrededor de la Bahía en donde el material dragado pueda ser secado y usado posteriormente en ubicaciones dentro o fuera del lugar para propósitos de construcción, recubrimiento o de relleno, o bien para el reforzamiento de estructuras en ubicaciones potenciales como Mare Island, el Puerto de San Francisco y el Puerto de Richmond. El DMRP ha identificado varios lugares para el desarrollo de infraestructura de secado y la reutilización del material dragado, a la vez que supervisará la preparación de estudios más detallados con la finalidad de evaluar la factibilidad de implementar proyectos en estas ubicaciones. El staff de la Comisión continuará utilizando sus expertos para promover las tierras altas en la reutilización de material dragado en lugares como la Base Aérea Hamilton del Ejército mientras se disponga del financiamiento para este plan de "inversión de material dragado".

Previo al inicio del DMMO, los postulantes a una autorización de dragado debían entregar las solicitudes para permisos al menos en cinco agencias. Las solicitudes para permisos eran a menudo consideradas serialmente, agregándole meses al tiempo de procesamiento. El DMMO autoriza a los postulantes a permisos de dragado entregar una única postulación por dicho permiso, la cual es procesada en conjunto por las agencias participantes. El DMMO tiene un centro de autorizaciones único, a la vez que va un paso adelante, al incluir no tan sólo tres agencias estatales, sino que también dos agencias federales.

Aeropuerto Internacional de San Francisco

El Aeropuerto Internacional de San Francisco (SFO) ha desarrollado un plan para expandir sus pistas de aterrizaje al colocar hasta dos millas cuadradas (alrededor de 30 acres) de relleno en la Bahía de San Francisco. El propósito establecido por proyecto que

se ha propuesto es reducir las demoras en caso de inclemencias atmosféricas, acomodar nuevos grandes aviones de mayor envergadura y reducir el impacto auditivo proveniente de las operaciones del aeropuerto y que afecten a residentes que viven en las cercanías. SFO desarrolló un plan maestro para mejoramiento de terrenos hace aproximadamente unos 6 años y obtuvo una autorización de la Comisión para la parte del trabajo a ser efectuada dentro de la jurisdicción de ésta en 1997. En ese momento, el director del aeropuerto le aseguró a la Comisión que el aeropuerto no tenía intenciones de efectuar trabajos de relleno en la Bahía de San Francisco para efectos de la ampliación de las pistas de aterrizaje. Los representantes del SFO le aseguraron a la Comisión que SFO contaba con suficiente capacidad de pistas para cumplir sus expectativas de crecimiento hasta bien entrado el siglo 21.

En 1998, el Aeropuerto comenzó una campaña de relaciones públicas en los medios de prensa locales, en la cual se quejaba por las demoras causadas por pistas demasiado anticuadas que se encontraban muy juntas como para permitir aterrizajes simultáneos durante los momentos de neblina. San Francisco con frecuencia presenta neblina, y esto afecta el programa de vuelos en SFO. De este modo, el aeropuerto ha comenzado a desarrollar un amplio plan para rellenar la Bahía para la concreción de pistas de aterrizaje y a proporcionar una substancial ponderación al proyecto. Una de las ponderaciones del proyecto incluye la compra de 10.000 acres de lagunas de agua salada existentes en la Bahía Sur y restaurarlas como ciénagas oceánicas y tierras húmedas bajas. Estas lagunas de agua salada fueron sometidas a trabajos de canalización desde la Bahía en la década de los noventa para la producción de sal, eliminando miles de acres de tierras húmedas. El aeropuerto espera convencer a la Comisión, al público del Área de la Bahía y a grupos ambientalistas en el sentido que el proyecto va a resultar en una ganancia tanto para el aeropuerto como para el medio ambiente, debido a la mejorada eficacia y seguridad del aeropuerto, y a los beneficios ambientales que trae consigo la restauración de las tierras húmedas.

El proyecto va a empequeñecer cualquier proyecto de relleno que haya aprobado la Comisión durante su existencia. Durante los últimos 35 años, la Comisión ha emitido miles de autorizaciones para rellenar la Bahía, pero cuando se han tomado con ponderación, la Bahía ha crecido en tamaño en aproxi-

madamente 1800 acres. Este proyecto va a diferir substancialmente de la práctica de autorizar pequeñas cantidades de relleno, hasta 35 acres en algunos casos, para casos relativos al agua. El aeropuerto ha sido reconocido como un uso relacionado con el agua en el Plan de la Bahía, por lo que el relleno puede ser autorizado para el caso de las pistas de aterrizaje si la Comisión encuentra que no hay alternativa de una ubicación en tierras más altas para el proyecto, que el relleno va a ser el mínimo necesario y que los beneficios públicos del relleno sobrepasen a los del riesgo público.

Los análisis de alternativas para un proyecto de tal magnitud son necesariamente complejos. El aeropuerto debe examinar los corredores aéreos de alta velocidad, innovaciones tecnológicas que permiten a los aviones volar juntos durante malas condiciones climáticas, la operación de los tres aeropuertos mayores del Área de la Bahía, Oakland, SFO y San José como un sistema de aeropuerto regional, junto a otras alternativas que pudieran evitar el relleno. Sólo después de un exhaustivo análisis de estas alternativas y que concluya que no son factibles, la Comisión podría considerar la aprobación de relleno para las pistas de aterrizaje. El debate público de este proyecto ha estado vigente por espacio de dos años y probablemente continuará por varios meses antes que se llegue a una conclusión.

Conclusión

En cada uno de estos estudios de casos, la Comisión debe trabajar con otras agencias a objeto de lograr sus fines. Dada la limitada naturaleza de la autoridad de la Comisión y de las limitaciones de otras agencias, al igual que la naturaleza superpuesta de las soluciones a problemas comunes, resulta esencial que las agencias cooperen en el logro de metas comunes. Aunque el Área de la Bahía ha rechazado repetidas veces una autoridad reguladora a nivel regional, en favor de un control local, los temas que confronta la región son a escala regional y requieren de soluciones regionales que reflejen prerrogativas locales. La Comisión está realizando un trabajo de colaboración con agencias locales, regionales, estatales y federales, conjuntamente con el público, con el fin de formular soluciones en las que se pueda trabajar respecto de las crecientemente complejas preguntas de planificación regional.

