



COMISION PARA LA CONSERVACION Y DESARROLLO DEL AREA DE LA BAHIA DE SAN FRANCISCO

Joseph La Clair¹

El Estuario de la Bahía de San Francisco

El Río Sacramento comienza su flujo hacia el mar cerca del Monte Shasta en la Cordillera de las Montañas Cascade. A trescientas millas de distancia, en los nevados de la Sierra Nevada, otro gran río, el San Joaquín, tiene su nacimiento. Hasta que fueron repesados y desviados, estos dos ríos transportaban cerca de la mitad de las precipitaciones que caen sobre California hacia el delta donde se juntan los ríos, una 40 millas al noreste de San Francisco.

El fluye entonces hacia Suisun Bay, a través del Estrecho de Carquinez hacia la Bahía San Pablo, para finalmente llegar a la Bahía de San Francisco misma. Estas tres bahías junto a otras tres - Honker, Richardson, San Rafael, San Leandro y Grizzly - constituyen el estuario que se conoce como la Bahía de San Francisco. Como todos los estuarios, la Bahía de San Francisco es una ancha desembocadura fluvial inundada por el mar que desemboca en las mareas oceánicas a través del Golden Gate. La mezcla de agua salada y dulce es la base de la riqueza biológica de los estuarios. La

Bahía de San Francisco es el mayor estuario en la Costa del Pacífico, lo que la convierte en uno de los grandes recursos naturales del mundo.

Las ciénagas y tierras bajas a lo largo de la línea costera de la Bahía constituyen la fuente alimenticia y de protección para una amplia variedad de peces y vida silvestre. Cientos de miles de aves que migran entre el Ártico y América del Sur - con un 50 por ciento de las aves utilizando la ruta de migración del Pacífico - descansan y se alimentan en la Bahía. Más de un millón de aves acuáticas visitan el área de la Bahía cada año. La ciénaga Suisun, que por sí sola abarca casi un diez por ciento de las tierras húmedas o pantanosas de California, constituye un hábitat particularmente valioso, a la vez que es de primera importancia para las aves acuáticas durante las sequías. La Bahía comprende más de 130 especies de peces, incluyendo salmón u otros peces anadromos, los cuales pasan la mayor parte de sus vidas en el océano, pero que regresan a aguas dul-



Mapa del área de la bahía de San Francisco, escenario de variados ecosistemas y de hábitats humanos y donde se concentra la acción de la Comisión para su Conservación y Desarrollo.

ces a reproducirse, y que se trasladan a la Bahía de San Francisco cada año. Las focas de piel moteada, las gaviotas, culebras no venenosas, róbalo, gansos, y miles de otras especies de peces, plantas, mamíferos, reptiles y aves medran en el estuario de la Bahía de San Francisco.

La importancia de la Bahía para la Humanidad

La Bahía de San Francisco contribuye en gran medida para el bienestar de la humanidad. Los peces, ya sea capturados en la Bahía o recogidos desde el océano después de pasar parte de sus vidas en la Bahía, proporcionan alimento y recreación para algunas personas y subsistencia económica para otros. La sal que se evapora desde las aguas de la Bahía es una importante materia prima para la industria.

El vasto encerramiento que conforma la Bahía de San Francisco con sus únicas angostas aberturas da lugar a uno de los mayores puertos naturales del mundo. La Bahía es el quinto puerto más grande de Estados Unidos en lo que al manejo de petróleo crudo se refiere y el cuarto mayor puerto de contenedores. Las mercaderías embarcadas hacia, o recibidas, y que se movilizan a través de los puertos de la Bahía constituyen un agregado para riqueza cultural y bienestar económico de la

nación. El área de la Bahía también ha servido como una importante base de las fuerzas navales de los Estados Unidos.

La Bahía es esencial para las numerosas industrias ubicadas en sus zonas costeras y que reciben materias primas o producen mercaderías que son transportadas por vía marítima. El área de la Bahía de San Francisco es la sede de siete puertos de embarque de importancia, de refineries de petróleo y de una variedad de industrias. Los aviones que utilizan los aeropuertos ubicados en las orillas de la Bahía pueden arribar y despegar volando sobre el agua, reduciendo de este modo el ruido o peligro a quienes se encuentren en tierra.

Más allá de su directa contribución al comercio, defensa, y prosperidad económica, la Bahía de San Francisco juega otros roles que son más sutiles y más valorados. La consistente temperatura de las aguas de la Bahía enfría la región circundante en el verano y la tempera en invierno, haciendo del clima del área de la Bahía uno de los más agradables del mundo. Los peces y vida silvestre que abunda en la Bahía y sus zonas pantanosas son la delicia de los pescadores, cazadores y cualquiera que desee dar un paseo recreativo. Los miles de millas de línea costera de la Bahía proporcionan asombrosos ambientes para una diversa variedad de comunidades, a la vez que ofrecen espectaculares vistas de las maravillas escénicas de la bahía. La belleza sin paralelos de la Bahía es la base de la industria turística de la región, la cual atrae millones de visitantes de todo el mundo. Esta belleza es también el pilar de un esquivo concepto llamado calidad de vida, el cual es de tal valor, que el área de la Bahía es uno de los lugares del país más atractivos para vivir.

El Proceso de Rellenos en la Bahía de San Francisco.

Sólo en forma reciente han comenzado los estadounidenses a tratar sus recursos naturales con respeto. Ubicada en una gran y floreciente región metropolitana, la Bahía de San Francisco enfrenta su cuota de desafíos. Los desechos de las ciudades, industriales y agrícolas son descargados en la Bahía. Una gran cantidad de agua dulce que podría ingresar de manera natural a la Bahía y eliminar los contaminantes es desviada hacia otros lugares de California. Tan apremiante como lo son estos problemas de calidad de agua, la mayor amenaza la constituye el hecho que una buena parte de la Bahía y el sector del Pantano de Suisun adyacente podrían ser completamente eliminado por la acción de las operaciones de relleno de terrenos.



Estructura del Golden Gate en la bahía de San Francisco.



Vista de San Francisco hacia el área de la bahía.

La principal razón de efectuar rellenos en la Bahía fue la de crear terrenos para bienes raíces. Alrededor de la Bahía se formaron terrenos al desaguar, mediante la construcción de zanjas, partes de la Bahía y la realización de faenas de relleno. En promedio, cuatro millas cuadradas de la Bahía fueron rellenadas cada año. La larga tradición de trabajos de relleno en la Bahía de San Francisco - con algún propósito definido - comenzó cuando la caleta de Yerba Buena fue rellenada en la década de 1850. Los rellenos continuaron en todos los otros lugares de la costa de San Francisco cuando los barcos que transportaban mineros durante la Fiebre del Oro fueron abandonados en la costa de la ciudad a medida que los marinos se marchaban en búsqueda de oro. Los barcos abandonados fueron utilizados para almacenaje, tabernas y para viviendas. Con el tiempo, la basura se comenzó a acumular entre los barcos, los barcos se pudrieron en el fango, y la parte central de San Francisco fue construida sobre una fundación o base de barcos abandonados. 400 acres fueron rellenadas en los años 30 para una feria mundial en la Isla Treasure. Cuando la feria finalizó, se suponía que la isla se convertiría en un aeropuerto. La Segunda Guerra Mundial evitó aquello, pero no impidió que la Bahía fuera rellenada tanto para los aeropuertos de San Francisco como Oakland, al igual que para los aeropuertos militares de Alameda y Hamilton en Marin County.

La Guerra Fría nos trajo el infame "Plan Rerber" que contemplaba un 85% de reducción el tamaño de la Bahía, represas de millas de ancho a prueba de bombas para transformar las Bahías Sur y Norte en reservas de agua dulce, y el relleno de una gran parte de la Bahía central para bases navales. Hacia el año 1965, unas 240 millas cuadradas de la Bahía de San Francisco habían sido rellenadas, a la vez que existían grandes planes para más proyectos de relleno. Oakland deseaba construir un nuevo puerto al norte del Puente de la

Bahía o Bay Bridge. Berkeley y Emeryville deseaban aumentar su tamaño mediante el relleno hasta los límites de la ciudad de San Francisco. La Empresa Crocker Land deseaba realizar excavaciones en la Montaña San Bruno y usar parte de ello para construir una carretera exterior al Aeropuerto Internacional de San Francisco para camiones que transporten el resto de la montaña hacia la bahía Sur, la cual sería rellenada para el desarrollo de proyectos inmobiliarios.

Rellenar la Bahía constituye una de las formas de crear más espacio para puertos, más áreas para instalaciones industriales, más pistas para aeropuertos, más terreno para viviendas, además de un lugar para eliminar la basura de la región. Otras áreas costeras comparten amenazas similares, pero una combinación única de cuatro factores hacen que la Bahía de San Francisco sea especialmente susceptible a ser rellenada. Primero, gran parte de la Bahía es bastante baja; alrededor de dos tercios de ella tiene menos de 18 pies de profundidad. Segundo, grandes sectores del fondo de la Bahía a lo largo de la costa son propiedad privada. Tercero, el control político de la Bahía se encuentra fragmentado entre varias agencias federales, estatales y regionales, además de los nueve condados y cuarenta y una ciudades a lo largo de la costa de la Bahía. Cuarto, el relleno de la Bahía ha sido una larga tradición. La construcción de terraplenes y trabajos de relleno han reducido el tamaño de la Bahía abierta desde 787 millas cuadradas en la época de la Fiebre del Oro de 1849, hasta 548 millas en el día de hoy. Otras 325 millas cuadradas son potencialmente factibles de ser llenadas, lo cual reduciría la bahía a un tamaño poco mayor que un ancho río. En 1849, cuando San Francisco abarcaba alrededor de 200.000 acres de pantanos de agua salada, en tanto que hacia 1965 sólo quedaban unas 35,000 acres de pantanos marinos.

Salvando la Bahía de San Francisco

Alarmados por el hecho que entre 1850 y 1960 un promedio de cuatro millas cuadradas de la Bahía fueron rellenadas cada año, unos ciudadanos del Area de la Bahía formaron en el año 1961 la Asociación para Salvar la Bahía de San Francisco. A instancias de esta organización, se promulgó una ley estatal - el Acta McAteer-Petris - el año 1965 con el fin de establecer la Comisión para la Conservación y Desarrollo de la Bahía de San Francisco (BCDC) a modo de una agencia estatal temporal. Se le encargó a la Comisión la preparación de un plan para el uso a largo plazo de la Bahía, junto con el desarrollo regulado dentro y

alrededor de la Bahía mientras se preparara el plan.

El Plan de la Bahía de San Francisco, que se completó en Enero de 1969, incluye políticas en relación temas que son críticos respecto del uso juicioso de la Bahía, lo cual abarca desde los puertos y accesos públicos hasta consideraciones de diseño y el clima. El Plan de la Bahía también comprende mapas de toda la Bahía, los cuales han designado áreas costeras que deben ser reservadas para propósitos relativos al agua, como lo son los puertos, industrias, lugares de esparcimiento público, aeropuertos y refugios para la vida silvestre.

El Plan de la Bahía ha recibido grandes elogios por su claridad, estilo conciso y su amplia cobertura. En Agosto de 1969, el Acta McAteer-Petris fue modificada con el fin de hacer de la BCDC una agencia permanente y para incorporar las políticas de la Bahía a una ley estatal. En 1977, la autoridad de la Comisión fue extendida con el objeto de proporcionar protección especial al Pantano de Suisun, el cual incluye 55.000 acres de tierras húmedas o pantanosas y otras 30.000 acres de bahía y lodazales, los cuales constituyen casi el 10 por ciento de los restantes terrenos pantanosos en el estado. Rodeando las ciénagas y vías acuáticas se encuentran las tierras elevadas utilizadas principalmente para la agricultura, pero que también sustentan un hábitat de tierras pantanosas estacional. El Acta de Preservación del Pantano de Suisun promulgada en 1977, le entrega a la BCDC la responsabilidad de regular proyectos dentro del Pantano. Los gobiernos locales regulan el desarrollo en las tierras altas circundantes, sujetos a recurrir a la BCDC.

La BCDC es la agencia de administración costera del estado designada en forma federal, para el segmento correspondiente a la Bahía de San Francisco del área costera de California. Esta designación faculta a la Comisión para hacer uso de la autoridad del Acta de Administración de la Zona Costera federal, con el fin de asegurar que las actividades y proyectos federales sean consistentes con las políticas del Plan de la Bahía y con la ley estatal.

Las reuniones del Comisión, que son abiertas al público, se realizan normalmente en las tardes del primer y tercer Jueves de cada mes.

Comisión para la Conservación y Desarrollo de la Bahía de San Francisco

La Comisión se compone de 27 miembros nombrados de la siguiente manera:

Cinco, incluyendo el presidente y vicepresidente, son nombrados por el Gobernador.



Puente Golden Gate, a la entrada del estuario de la bahía de San Francisco.

Uno es nombrado por el Vocero de la Asamblea Estatal.

Uno es nombrado por el Comité de Regulaciones del Senado Estatal.

Los consejos de supervisores de cada uno de los nueve condados del Área de la Bahía nombran un miembro cada uno.

Un miembro por una ciudad del Norte, Sur, Este y Oeste de la Bahía nombrada por la Asociación de Gobiernos del Área de la Bahía.

Uno a partir de la Agencia de Negocios y Transportes de California.

Uno del Departamento de Finanzas de California.

Uno de la Agencia de Recursos de California.

Uno de la Comisión de Tierras de California

Uno del Consejo Regional para el Control de Calidad de Agua de California, Región de la Bahía de San Francisco.

Uno del Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos.

Uno de la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos.

Antecedentes de la BCDC en el Logro de su Misión

La BCDC ha establecido una declaración de su misión que refleja sus dos principales responsabilidades que le han sido otorgadas:

La Comisión para la Conservación y Desarrollo de la Bahía está dedicada a la protección y mejoramiento de la Bahía de San Francisco, como también al estímulo del uso responsable de la Bahía.

La Comisión ha sido notablemente exitosa en el cumplimiento de su misión. Antes de 1965, un promedio de 2.300 acres estaban siendo rellenadas cada año. En la actualidad, sólo unas pocas acres son rellenadas anualmente - todas debido a importantes necesidades relacionadas con el agua. Incluso esta pequeña pérdida de área de agua está siendo mitigada por medio de la abertura de áreas represadas o canalizadas. Como resultado, la Bahía es ahora más grande en comparación a la época en que fue establecida la BCDC.

Cuando se estableció la BCDC, sólo existían cuatro millas de costa de la Bahía abiertas al acceso público. Al concentrar su atención en la Bahía, la Comisión ha jugado un papel principal al hacer de la Bahía y su línea costera un tesoro para la recreación de nivel nacional. El Área Recreacional Nacional del Golden Gate, al igual que numerosos parques y áreas recreativas locales, regionales y estatales han sido establecidos alrededor de la Bahía desde que se creó la Comisión. Esta Comisión también ha aprobado miles de nuevos fondeaderos para barcos, a la vez que ha ordenado el acceso público a lo largo de 65 millas de línea costera como parte de proyectos ribereños. En la actualidad, más de 200 millas de costa en la Bahía se encuentran abiertos al público.

En el año 1965, opositores a la protección de la Bahía argumentaron que el hecho de salvar la Bahía sólo se podría lograr a un costo que implicaría sacrificar el crecimiento económico. Contrario a estos temores, la economía del Área de la Bahía ha continuado creciendo, en parte debido a que la Comisión ha aprobado billones de dólares en construcción y ha trabajado con los gobiernos locales en planes de área especiales que tienden a estimular nuevos desarrollos que son parte importante del crecimiento económico de la región.

Al entregar un sólido apoyo al desarrollo marítimo, la BCDC ha ayudado a que la Bahía de San Francisco mantenga su rol como uno de los grandes terminales marítimos del mundo. Del mismo modo, la Comisión ha preparado un plan de puerto marítimo regional con el propósito de guiar la expansión portuaria, de modo que ésta pueda ser

llevada a cabo de la forma menos dañina para los recursos naturales de la Bahía.

Al evitar que las tierras húmedas y tierras bajas inundadas sean sometidas a proceso de relleno, al estimular la restauración de zonas pantanosas degradadas, al apoyar el uso continuo y productivo de lagunas de agua salada, y al preservar las 85.000 acres del Pantano de Suisun para el uso agrícola, para clubes de cacería de patos y para refugios de vida silvestre, la Comisión ha ayudado a asegurar que la Bahía permanezca como un recurso ambiental significativo a nivel nacional. Con el apoyo de la Comisión, han sido creados el Refugio de Vida Silvestre Nacional de la Bahía de San Francisco y el Refugio de Vida Silvestre Nacional de la Bahía de San Pablo, con el propósito de proteger adicionalmente algunos sectores de la Bahía. La BCDC ha jugado un importante rol en el apoyo tanto de la adquisición pública de propiedades para proyectos en las tierras húmedas de la Bahía, como en la restauración de las mismas.

Alrededor de la Bahía, los resultados de la protección de la Bahía son manifiestos. Los vertederos de basura se han transformado en parques. Áreas ribereñas que en alguna ocasión fueron descuidadas, presentan ahora un intenso uso y son ampliamente disfrutadas por el público. En absoluta divergencia con el pasado, cuando los edificios eran a menudo alejados de la Bahía por el temor que una vista de a misma se transformara en una visión de terrenos de relleno, hoy en día muchos atractivos restaurantes, tiendas, residencias y otras estructuras adornan la línea costera de la Bahía, sacando el máximo provecho de sus ubicaciones escénicas.

Cada día, muchas de las personas que viven en la región de la Bahía, ven la Bahía. Ya sea desde sus hogares, de sus lugares de trabajo, o desde los trayectos intermedios, ellos pueden disfrutar la mágica y majestuosa visión de la Bahía. Pueden observar que la Bahía está siendo protegida. Esta frecuente evaluación visual de su labor mantiene diligente a la Comisión de la Bahía de San Francisco, a la vez que la hace sentir orgullosa de sus logros.

El Rol de la BCDC en Manejo de la Bahía

En los 35 años desde que se estableció la BCDC, una cierta cantidad de leyes estatales y federales han sido promulgadas, las cuales han contribuido a la protección de la Bahía de San Francisco. Según lo establecido en el Acta federal de Aguas Limpias, la Agencia para la Protección Ambiental de los Estados Unidos, el Cuerpo de

Ingenieros del Ejército de Estados Unidos, y el Consejo Regional para Control de la Calidad del Agua de la Bahía de San Francisco regulan las descargas hacia la Bahía y protegen las tierras húmedas o pantanosas del Área de la Bahía. El Acta de Políticas Ambientales Nacionales junto con el Acta de Calidad Ambiental de California le entregan a las agencias gubernamentales y al público información de primera importancia necesaria para evaluar si se debe autorizar algún tipo de desarrollo en la Bahía o alrededor de la misma. El Acta federal para Manejo de Zonas Costeras ha establecido una sociedad voluntaria entre los estados costeros y el gobierno federal con el fin de proteger el interés nacional en lo que al manejo de recursos costeros se refiere. De igual modo, fue promulgada el Acta Costera de California para proteger la zona costera del Océano Pacífico perteneciente a dicho estado. La BCDC no quedó como un ente innecesario con la promulgación de estas leyes, como tampoco repite los roles de otras agencias. En lugar de ello, la Comisión tiene un rol de primera importancia en la administración de la Bahía, un rol que respeta las responsabilidades y la autoridad de otras agencias públicas involucradas en la protección y desarrollo de la Bahía.

El gran número y diversidad de miembros de la Comisión - que incluye representantes de virtualmente cualquier persona que muestre interés en la Bahía - le permite a la BCDC servir como foro en el cual las agencias e intereses afectados pueden reunirse con el fin de coordinar sus perspectivas. Como resultado, las decisiones de la BCDC a menudo representan un consenso político respecto de cuál es lo mejor para el interés de la Bahía, extendiéndose el interés de la Bahía más allá de su actividad reguladora.

La BCDC se ha transformado en una parte integral del sistema de gobierno de la Bahía al reconocer que los gobiernos locales, si actúan por sí solos, no pueden abarcar completamente temas de índole regional, y también al proporcionar un efectivo mecanismo para el enfoque de leyes estatales y federales y de políticas relativas a recursos regionales de importancia nacional.

Por medio de la BCDC, se puede coordinar - por parte de cinco agencias estatales representadas en la Comisión - las principales leyes y políticas estatales aplicables en el manejo de la Bahía. De manera similar, los dos representantes federales en la BCDC pueden hacer uso de la Comisión para coordinar la implementación de leyes federales que ellos regulan junto con el control del Acta federal para la Administración de la Zona Costera que hace la BCDC. Los 13 representantes del gobierno local que sirven en la Comisión pueden

utilizar la BCDC con el objeto de presentar temas regionales que trascienden los límites locales. El Gobernador puede promover sus políticas por medio de los cinco miembros - incluyendo el presidente y vice-presidente - que el Gobernador nombra directamente en la Comisión y de los otros cuatro miembros que son nombrados por él en otras agencias estatales. Finalmente, el público en general puede estar representado en la Comisión a través de los nombramientos efectuados por el Gobernador, por el Vocero de la Asamblea Estatal y por Comité de Regulaciones del Senado.

Legado de la BCDC.

Probablemente la evidencia más decidora de la efectividad de la BCDC es la cantidad de veces que la BCDC ha sido utilizada como modelo para otras iniciativas de administración intergubernamental. La BCDC fue la primera agencia de administración costera del país y quizá del mundo. El esfuerzo pionero de la Comisión para hacer concordar las actividades federales con las políticas estatales sirvió de inspiración para las medidas de "consistencia federal" en el Acta federal para la Administración de Zonas Costeras de 1972. La BCDC fue usada como el modelo cuando los californianos decidieron "salvar la costa" a comienzos de la década de los setenta. Cuando el estado de Oregon estableció un programa de manejo de crecimiento estatal el año 1973. La BCDC fue considerada como modelo para la Comisión de Conservación y Desarrollo de Tierras de Oregon. El año 1977, la BCDC fue usada como modelo para la legislación tendiente a proteger el Mar Interior del Japón ante casos de rellenos no regulados. Durante la década de los años ochenta, la estructura y el enfoque de la BCDC fueron utilizados para la creación de una Comisión para el Cabo Cod en Massachusetts. En 1991, cuando se creó la Comisión Visión 2020 de la Bahía, para abordar el tema de cómo la región de la Bahía de San Francisco podría administrar de mejor forma el crecimiento y protección de sus recursos, nuevamente la BCDC sirvió de modelo. Y en 1992, se promulgó una ley para la creación de la Comisión para la Protección del Delta, teniendo la BCDC como modelo, con el propósito de desarrollar un plan al largo plazo para la administración del Delta del Río Sacramento-San Joaquín, hacia el interior de la Bahía de San Francisco.

La BCDC continúa siendo en gran medida imitada debido a que ha logrado el admirable record de haber alcanzado precisamente la razón para cual fue creada - salvar la Bahía de San Francisco.



Vista de la bahía de San Francisco, que muestra la línea costera de acceso público y desarrollo de proyectos ribereños, con vista a la isla de Alcatraz.

La Continúa Batalla para Salvar la Bahía de San Francisco

La Comisión de la Bahía ha tenido éxito al detener el encogimiento del tamaño de la Bahía y al aumentar considerablemente las oportunidades de acceso público a la zona costera de la Bahía. Pero otros problemas continúan amenazando la salud de la Bahía de San Francisco.

Una vasta red de represas, canales y centrales de bombeo desvían una gran parte del agua dulce que fluye hacia la Bahía bajo condiciones naturales. Las aguas desviadas se utilizan para el regadío de cultivos, a la vez que sirven para las áreas urbanas. Aumentar la cantidad de agua dulce que es derivada desde la Bahía para cumplir con las exigencias agrícolas y de la creciente población de California tendrá como resultado menos agua disponible para la Bahía, además de poner en peligro varias especies que se sustentan en la delicada mezcla de agua dulce y salada que existe en el estuario de la Bahía.

El agua contaminada que fluye hacia la Bahía constituye también un problema. Aunque ha existido un considerable progreso en el mejoramiento de la calidad de la Bahía mediante el tratamiento de aguas servidas, el agua que es drenada desde

los terrenos agrícolas hacia ríos que desembocan en la Bahía y la que proviene desde las áreas circundantes de la Bahía aún contienen contaminantes que amenazan la vida acuática y silvestre de la Bahía.

Justo hacia el interior de la jurisdicción de la Comisión, existe un vasto mosaico de ciénagas de agua dulce, tierras húmedas estacionales y terrenos agrícolas vulnerables a la destrucción. Una gran parte de esta área fue en alguna oportunidad parte de la Bahía, pero fue embancada para otros usos. Aparte de servir como una especie de amortiguación entre la Bahía y las zonas urbanas, estos históricos terrenos de la bahía que fueron canalizados representaron la última oportunidad de la humanidad para aumentar el valor de los recursos naturales de la Bahía.

Debido a que la mayor parte de la Bahía es poco profunda, es necesario dragar canales y fondeaderos con el fin de acomodar los grandes barcos que utilizan los puertos de la Bahía. Pero es difícil encontrar un lugar para depositar o eliminar la gran cantidad de material, en parte contaminado, que debe ser dragado. Durante muchos años, el lodo dragado era vaciado en la Bahía cerca de la Isla de Alcatraz, por que se creía que una buena parte de él sería arrastrado mar afuera. Sin embargo, el área de desechos se transformó en un riesgo para la navegación al acumularse demasiado material en ese lugar. Esto llevó a las agencias públicas responsables de administrar las labores de dragado a delinear una Estrategia de Manejo de Largo Plazo, la cual plantea abandonar en gran medida la práctica de botar dragados como un producto de desecho y en su lugar, reutilizar el material dragado como recurso para reparar malecones, recubrir relleno de terrenos, restaurar tierras húmedas y para ser usado en construcción.

Las congestiones de tráfico en el área de la Bahía han conducido a renovadas propuestas respecto de la construcción de caminos, puentes y pistas de aterrizaje en los rellenos de la Bahía, en las lagunas de agua salada y pantanos adyacentes. Aunque la Comisión puede autorizar la construcción de nuevos puentes para extenderse sobre la Bahía, al igual que nuevas pistas de aterrizaje para cumplir con las necesidades de transporte aéreo regional, la BCDC no puede legalmente aprobar rellenos sólidos para efectos de construcción de caminos.

Éstos y otros problemas significan que la salvación de la Bahía de San Francisco es una batalla sin fin. El esfuerzo para proteger la Bahía es una lucha continua que requiere de conciencia pública y que involucre el trabajo de varias agencias y organizaciones. Algunos de los miembros de la

Comisión en el trabajo de proteger y mejorar la Bahía de San Francisco incluyen:

Asociación de Gobiernos del Área de la Bahía (ABAG); la agencia regional de planificación que promueve la cooperación de los gobiernos locales con el fin de presentar temas regionales tales como calidad del aire, transporte, energía y desarrollo económico.

Preservación Costera de California; esta agencia estatal que administra el Programa de Preservación de la Bahía de San Francisco y que financia la adquisición de terrenos, los proyectos de restauración de habitats y el desarrollo de vías de vías a lo largo de la costa de la Bahía.

Comisión Costera de California; la otra agencia de administración costera del estado, cuya jurisdicción de la línea costera comienza en la desembocadura del Golden Gate.

Departamento de Pesca y Caza de California; la agencia estatal que cuenta con expertos que protegen los peces y vida silvestre que usufructúan de la Bahía.

Departamento de Justicia de California, el cual actúa como el consejero legal de la Comisión bajo la dirección del Procurador General de California.

Departamento de Transporte de California (Caltrans), el cual construye, opera y realiza mantenimiento para más de 15.000 millas de ferrocarril y carreteras en región de la Bahía.

Consejo Regional para el Control de la Calidad del Agua de California, Región de San Francisco, la repartición de la agencia estatal que dirige los esfuerzos para controlar la contaminación de las aguas de la Bahía.

Comisión de Tierras Estatales de California; agencia estatal que administra los intereses de la propiedad pública en una gran parte de los terrenos de la Bahía.

Administración Oceánica y Atmosférica Nacional, que incluye a la Oficina de Administración de Recursos Costeros, la agencia federal que administra el Acta federal para el Manejo de la Zona Costera, y el Servicio Pesquero Marino Nacional, el cual cuenta con expertos en el manejo de pesquerías comerciales.

Comisión de Transporte Metropolitano (MTC); la agencia de planificación, coordinación y financiamiento para el Área de la Bahía de nueve condados.

Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos, la agencia federal que regula el dragado y relleno en la Bahía.

Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos; la principal agencia de recursos naturales del gobierno federal.

Servicio de Pesca y Vida Silvestre de los Estados Unidos, agencia federal con expertos en la protección de recursos pesqueros y vida silvestre.

Programa de Permisos de la BCDC

La Legislación no prohíbe adicionales relleos en la Bahía, pero en su lugar, limita estrictamente las condiciones bajo las cuales la BCDC puede aprobar nuevos proyectos de relleos. Primero, el relleno de la Bahía puede ser autorizado sólo para dos propósitos básicos: pequeñas cantidades de relleno para acceso público a la Bahía o para mejorar el aspecto de la línea costera, o relleno para proyectos relativos al recurso agua como ser puertos, industrias como refinería que dependen del comercio marítimo, y clubes náuticos con fines recreativos.

La Ley incluyó los aeropuertos como de uso relacionado con el agua, para lo cual la BCDC puede aprobar labores de relleno. A pesar de que los aeropuertos no necesitan ubicaciones en zonas ribereñas, existen ventajas relativas tanto a la seguridad como de tipo acústico cuando los aviones se aproximan o despegan de los aeropuertos volando sobre la Bahía. Y ya tenemos tres aeropuertos mayores ubicados en la línea costera de la Bahía. Por lo tanto, en lugar de forzar a la región a construir un aeropuerto completamente nuevo cuando los aeropuertos existentes en el área copen su capacidad, la BCDC puede aprobar el relleno para nuevas pistas de aterrizaje.

Además de limitar los tipos de usos para los cuales se puede autorizar el relleno de la Bahía, la Legislación dicta criterios adicionales para los proyectos de relleno de la Bahía, incluyendo:

No hay disponibilidad de lugares de tierras altas alternativas para el proyecto;

El relleno debe ser el mínimo posible;

Y los beneficios públicos del proyecto de relleno deben exceder en gran medida el daño público resultante de la pérdida de agua en la zona.

Otra responsabilidad de importancia que tiene la Comisión es la de asegurar que los nuevos desarrollos en la línea costera proporcionen el máximo acceso público posible hacia el borde del agua. Con el fin de reducir la presión de rellenar la Bahía para propósitos relacionados con el agua, el Plan para la Bahía de la BCDC ha designado las áreas en la costa que son particularmente adecuadas y necesarias para puertos, industrias relacionadas con el agua, aeropuertos y parques ribereños como "áreas de uso prioritario". La BCDC utiliza sus autoridad reguladora para evitar que estas áreas sean adquiridas en forma exclusiva

para usos urbanos exclusivos que pueden ser ubicados en otros lugares.

Con el propósito de obtener autorización para rellenar la Bahía, un postulante debe convencer a un gran número de personas que representen diversos intereses en el sentido que el proyecto de relleno será beneficioso para la Región de la Bahía, y no tan sólo para un área de carácter local o para un interés en particular. La jurisdicción de la BCDC incluye la gran área de la Bahía de San Francisco que se extiende desde el Golden Gate, a través de la Bahía de San Pablo, Estrecho de Carquinez y Bahía Suisun, hasta la confluencia de los Ríos Sacramento y San Joaquín.

¿Cuándo se Requiere la Autorización de la BCDC?

El Acta McAteer-Petris establece los siguientes criterios que definen cuáles proyectos deben obtener autorización de la BCDC. La Sección 66632 del Acta establece que "el empleo de rellenos (tierra, etc., estructuras apoyadas por pilotes, estructuras voladizas, estructuras atracadas (barcos, barcasas) por períodos prolongados de tiempo. Los proyectos que involucren la extracción de materiales (principalmente dragado y minería), al igual que cambios substanciales en el uso, incluyendo un cambio en la categoría de uso general, cambios significativos en la intensidad de uso, gastos mayores a los US\$ 250.000 y algunas subdivisiones.

El empleo o realización de relleno, excavación o de material por un monto superior a los US\$20, ó cualquier cambio substancial en el uso del terreno, agua o estructura ubicada dentro de la jurisdicción del Acta McAteer-Petris de la Comisión, el comienzo de un desarrollo en una ciénaga que esté dentro de la jurisdicción del Acta del Pantano Suisun de la Comisión, o no cumplir con todos los términos y condiciones establecidos en una autorización de la BCDC constituye una violación al Acta McAteer-Petris o al Acta de Preservación del Pantano Suisun. El Acta McAteer-Petris plantea que una falta de ese tipo puede estar sujeta a (1) un procedimiento criminal en caso que el Fiscal de Distrito desee considerar dicha violación como una falta leve, (2) un procedimiento civil en la

corte que busque una amonestación, un castigo civil, o ambos, ó (3) un procedimiento administrativo que pudiera resultar en la promulgación de una orden de suspensión, lo cual puede requerir de la remoción del relleno no autorizado y de la restauración del lugar donde se efectuó el relleno, la imposición de una pena civil, o ambas. El Acta de Preservación del Pantano Suisun entrega similares soluciones civiles y administrativas a la BCDC en caso de una violación del Acta de Pantanos.

Actualmente, la sección Reguladora de la BCDC incluye una unidad de autorizaciones, una unidad de ejecución, una unidad para derrames de petróleo, especialistas técnicos (un arquitecto e ingeniero paisajista). Las principales responsabilidades de las secciones de autorización y ejecución se explican a continuación:

1. Autorizaciones de Proceso. Este trabajo progresivo consiste en consultas reguladoras generales, en la pre-aplicación de asistencia, análisis de aplicaciones de autorización y determinaciones de consistencia federal, coordinación con otras agencias reguladoras locales, estatales y federales respecto de temas de regulación, de revisión de planes y documentos, de la escritura y revisión de documentación ambiental, del soporte y coordinación del Consejo de Revisión de Diseños y del Consejo de Revisión de Criterios de Ingeniería, de la escritura de resúmenes de aplicación, recomendaciones de autorizaciones, autorizaciones, modificaciones, y determinaciones de consistencia federal, junto con otros ítemes relacionados.

2. Resolución de Temas de Ejecución. Este trabajo progresivo consiste en el monitoreo de una autorización, en llevar a cabo la documentación de violaciones de autorizaciones, investigaciones, desarrollo de casos y preparación de órdenes de suspensión y de penalidades civiles, coordinación y apoyo de casos y la presentación de los mismos al Comité de Ejecución de la Comisión y a la Comisión misma, además de trabajar conjuntamente y en la revisión de medidas e investigaciones de otras agencias, además de otros temas relacionados.

(Continúa en el próximo número)

