

U.S.-Mexico Border Environment

AIR QUALITY AND TRANSPORTATION & CULTURAL AND NATURAL RESOURCES



NINTH REPORT OF THE GOOD NEIGHBOR ENVIRONMENTAL BOARD
TO THE PRESIDENT AND CONGRESS OF THE UNITED STATES



March 2006

About the Board

The Good Neighbor Environmental Board is an independent U.S. Presidential advisory committee that operates under the Federal Advisory Committee Act (FACA). Its mission is to advise the president and Congress of the United States on “good neighbor” environmental and infrastructure practices along the U.S. border with Mexico. The Board does not carry out border-region environmental activities of its own, nor does it have a budget to fund border projects. Rather, its unique role is to step back as an expert, nonpartisan advisor to the president and Congress and recommend how the federal government can most effectively work with its many partners to improve the environment along the U.S.-Mexico border. Under presidential executive order, its administrative activities were assigned to the U.S. Environmental Protection Agency (EPA) and are carried out by the EPA Office of Cooperative Environmental Management (OCEM).

Membership on the Board is extremely diverse. It includes senior officials from a number of U.S. federal government agencies and from each of the four U.S. border states - Arizona, California, New Mexico and Texas. It also includes representatives from the tribal; local government; non-profit; ranching and grazing; business; and academic sectors. In addition, the Board maintains dialogue with its counterpart Mexican environmental agency advisory groups, the Consejos Consultivos para el Desarrollo Sustentable (CCDS), referred to as Consejos, to help ensure that it remains informed about issues on the Mexican side of the border.

The Board meets three times each calendar year in various U.S. border communities and in Washington, D.C. Its advice is submitted to the U.S. president and Congress in the form of annual reports that contain recommendations for action. These recommendations are submitted after consensus is reached across the entire membership. They are shaped by the combined expertise of the Board members, by the Board’s ongoing dialogue with its Consejo counterpart groups, and by the speakers and concerned citizens from both sides of the border who attend its meetings in border communities. The Board also occasionally issues Comment Letters during the year to provide input on timely topics. One of the most frequently recurring themes in its advice is that support for cross-border cooperation is essential if sustained progress is to be made on environmental issues along the U.S.-Mexico border.

All meetings of the Good Neighbor Environmental Board are open to the public. For more information, see the Board website, www.epa.gov/ocem/gneb or contact the Designated Federal Officer, Elaine Koerner, at (202) 233-0069 or koerner.elaine@epa.gov.

Notice: This report was written to fulfill the mission of the Good Neighbor Environmental Board (the Board), a public advisory committee authorized under Section 6 of the Enterprise for the Americas Initiative Act, 7 USC, Section 5404. It is the Board’s Ninth Report to the President and Congress of the United States. The U.S. Environmental Protection Agency (EPA) manages the operations of the Board. However, this report has not been reviewed for approval by EPA and, hence, the report’s contents and recommendations do not necessarily represent the views and policies of EPA, nor of other agencies in the Executive Branch of the federal government, nor does mention of trade names or commercial products constitute a recommendation for use.

Table of Contents

Letter to the President	ii
Recommendations At A Glance	iii
U.S.–Mexico Border Map	iv

Air Quality and Transportation & Cultural and Natural Resources on the U.S.–Mexico Border

Overview	1
----------------	---

Section 1: Air Quality and Transportation

3

Introduction	4
Border Stations and Transportation Infrastructure	8
Emissions	15
Public Transit and Alternatives to Driving Alone	22

Section 2: Cultural and Natural Resources

29

Introduction	30
Cultural Resources: Projects and Partnerships, Next Steps ...	32
Natural Resources: A Progress Report	42

Business Report

Meetings.....	46
Public Attendance	47
Membership Changes.....	48
Publications.....	48
Comment Letter: BECC–NADBank.....	49
Comment Letter: Ultra-Low Sulfur Diesel Fuel.....	50
Member Federal Agency 2005 Activities	52
Consejo 2005 Activities	61
Performance Measures Workgroup.....	64
Administration Response to Eighth Report	66
Membership Roster.....	67
Note of Thanks.....	71



an independent federal advisory committee
on environmental sustainability in the
U.S.-Mexico border region

Chair
Paul Ganster, Ph.D.
Telephone: (619) 594-5423
Email: pganster@mail.stu.edu

Designated Federal Officer
Elaine Koerner, DFO
Telephone: (202) 233-0069
Email: koerner.elaine@epa.gov

www.epa.gov/ocem/gneb

March 14, 2006

The President
The Vice President
The Speaker of the House of Representatives

On behalf of the Good Neighbor Environmental Board, your advisor on environmental and infrastructure conditions along the U.S.-Mexico border, I am pleased to submit to you the Ninth Report of the Good Neighbor Environmental Board to the President and Congress of the United States.

This year, we address two topics: Air Quality and Transportation, and Cultural and Natural Resources. The crux of our advice for retaining good air quality in the border region, while also supporting transportation and trade activities, is for federal policymakers to concentrate on three areas: 1) border stations and transportation infrastructure; 2) emissions reduction; and 3) public transit. For the second topic, protecting cultural and natural resources along the border, the Board also singles out three areas for special attention: 1) capacity building through partnerships; 2) controlling growth; and 3) coordination of security efforts.

We appreciate the opportunity to offer these recommendations to you in this, our Ninth Report, and respectfully request a response. In addition, we welcome continued dialogue with the Executive Branch and Congress on implementation of our advice.

Respectfully yours,

Paul Ganster,
Chair

Administrative support is provided by the U.S. Environmental Protection Agency, Office of Cooperative Environmental Management Mail Code 1601E
655 15 St. NW Suite 800
Washington, D.C. 20005 • (T) 202-733-0090 • (F) 233-0070

Good Neighbor Environmental Board Ninth Report Recommendations at a Glance

Air Quality and Transportation

To both retain good air quality and support transportation activities along the U.S.-Mexico border, the Good Neighbor Environmental Board suggests the following:

Border Stations and Transportation Infrastructure: Bolster infrastructure, technology, personnel and related activities through substantial new funding, and intensify long-range planning and coordination at the binational, national, state and locals levels to cope with the congestion at border crossings, and thus reduce air pollution.

Emissions: Harness new and emerging technologies and fuels to reduce emissions from diesel trucks, buses, municipal and private fleets and passenger vehicles, and identify private/public funding sources to accelerate the process.

Public Transit and Alternatives to Driving Alone: Encourage public transportation, ride-sharing, car-sharing, biking and walking in border cities so that fewer people will drive alone, thus reducing motor vehicle trips and the emissions of pollutants.

Cultural and Natural Resources

To better protect cultural and natural resources along the U.S.-Mexico border, the Good Neighbor Environmental Board suggests the following:

Capacity Building: Efficiently use and leverage existing federal support initiatives such as the National Heritage Area program. Establish more public-private partnerships to increase both funding and staffing levels. Foster more public involvement in cultural resources preservation through stronger public education about its value.

Growth: Increase partnerships between preservation groups and agencies to purchase land with high-value cultural and natural resources, thus helping to manage growth. Create incentive programs to encourage private landowners and developers to voluntarily protect cultural resources. Encourage tribal governments and agencies to participate in government-to-government consultation to minimize damage to cultural resources, including sacred sites.

Security: Undertake border security efforts with recognition of the need to protect cultural and natural resources. Improve efforts in interaction, coordination and cooperation among federal, tribal, state and local governments. Examine methods to reduce the number of undocumented migrants crossing border tribal lands, thus reducing associated damage to sacred sites, burial grounds, archeological sites, important ecosystems, and traditional lifestyles.



OVERVIEW

For both topics, the Board's recommendations reflect its continued call for action from strong partnerships, equipped with adequate resources, that span sectors and geographic boundaries.

This year's report, the Board's Ninth Report to the President and Congress, provides advice from two angles on maintaining healthy environmental quality along the U.S.-Mexico border. First, it examines the relationship between the region's air quality and the transportation activities upon which its economy — indeed, the nation's economy — depends. The second topic, equally complex, is the interplay among ecosystem conditions, natural resources, and the state of the region's invaluable cultural resources such as its archaeological sites and its tribal sacred springs and mountains. For both topics, the Board's recommendations reflect its continued call for action from strong partnerships, equipped with adequate resources, that span sectors and geographic boundaries.

Following the main section is this year's Business Report, which contains several articles that are a departure from tradition. For example, readers are provided with an informative snapshot of 2005 border-region environmental activities carried out by all nine federal agencies that are represented on the Board. In addition, the Board's Performance Measures Workgroup provides an update on its efforts to measure the impact of the Board's voice. Also, an article on the Consejos Consultivos de Desarrollo Sustentable (Consejos) — public advisory boards in Mexico that mirror the role of the Board in the United States — provides an overview of their structure and activities. Finally, in addition to the regular feature of Board meeting summaries, this year the summaries are followed by a listing of the more than 100 members of the public and speakers who attended these meetings. As in previous years, the Board benefited enormously from the opportunity to talk directly with border-community officials and residents, and its advice continues to be enriched by these exchanges.

For the coming year, the Board will deliberate what, perhaps, is among the most challenging topics the border region faces: the delicate but essential balancing act of maintaining strong border-region security, while also vigilantly continuing to protect the region's often fragile environment. The outcome of these deliberations will be published in its Tenth Report to the President and Congress, due out in the spring of 2007.

Air Quality and Transportation

Recommendations

To both retain good air quality and support transportation activities along the U.S.-Mexico border, the Good Neighbor Environmental Board suggests the following:



BORDER STATIONS AND TRANSPORTATION INFRASTRUCTURE:

Bolster infrastructure, technology, personnel and related activities through substantial new funding, and intensify long-range planning and coordination at the binational, national, state and locals levels to cope with the congestion at border crossings, and thus reduce air pollution.



EMISSIONS:

Harness new and emerging technologies and fuels to reduce emissions from diesel trucks, buses, municipal and private fleets and passenger vehicles, and identify private/public funding sources to accelerate the process.



PUBLIC TRANSIT AND ALTERNATIVES TO DRIVING ALONE:

Encourage public transportation, ridesharing, car-sharing, biking and walking in border cities so that fewer people will drive alone, thus reducing motor vehicle trips and the emissions of pollutants.

INTRODUCTION

Air quality along the 1,952-mile international border that separates the United States and Mexico is of great concern due to its effect on public health. All or parts of several major metropolitan areas do not meet U.S. Environmental Protection Agency (U.S. EPA) standards for maximum allowable levels of one of three air pollutants: ozone, carbon monoxide, and 10-micron particulate matter (PM₁₀).

Border region air pollutants originate from a variety of sources, including open air burning (trash, residential heating, and brick kilns,) unpaved roads, windblown dust, power plants, area sources such as dry cleaners, industrial facilities, and transportation activities. These sources can affect air quality by increasing the level of pollutants such as particulate matter, carbon monoxide, ozone, nitrogen dioxide and toxic air contaminants. According to the U.S. EPA, the California Air Resources Board and the Centers for Disease Control and Prevention, these air pollutants can trigger and/or worsen already existing respiratory conditions and, in some cases, go so far as to cause lung damage or premature death. The Good Neighbor Environmental Board already has discussed some of these sources, such as power plants, in its Fifth Report [www.epa.gov/ocem/gneb].

The cause-effect relationship between transportation and air quality takes different forms at different locations. For instance, in the San Diego–Tijuana region, ozone is a leading air pollutant, where problems resulting from locally-produced emissions are compounded by emissions that drift southward from the Los Angeles area. By contrast, in the Imperial and Mexicali Valleys, Nogales area, and El Paso–Ciudad Juárez, particulate matter such as dust from unpaved streets and vehicle emissions are of concern.

Another factor that can influence air quality is the geographic spread of the population. Approximately 13 million people reside in the U.S.-Mexico border region. The vast majority of these residents live in one of the region's 14 "sister cities"—pairs of cities that lie across the international boundary from each other. These communities extend from San Diego–Tijuana on the Pacific, to Brownsville–Matamoros near the Gulf of Mexico. Resi-

dents routinely cross the border to visit family and friends, shop, and commute to work or school.

Recent decades have witnessed continued population growth as well as economic growth in the region. Not surprisingly, this trend has resulted in a parallel increase in transportation activities. Hundreds of thousands of automobiles, trucks and rail cars cross the border each day.

According to the U.S. Department of Transportation's Bureau of Transportation Statistics (BTS), passenger vehicle crossings into the United States increased by about 38 percent between 1995 and 2004, from 66.4 million to 91.3 million crossings. Besides this increase in passenger traffic, the region has experienced a similar surge in commercial crossings. BTS estimates that between 1995 and 2004, truck crossings from Mexico to the United States rose by about 57 percent, from 2.86 million to 4.50 million. The North American Free Trade Agreement (NAFTA) contributed significantly to this growth. Following its implementation in 1994, bilateral trade between the United States and Mexico increased dramatically, with Mexico overtaking Japan as the United States' second-largest trading partner (after Canada). Trade between the two countries rose from \$108 billion to \$267 billion between 1995 and 2004, according to the U.S. Department of Commerce.

Thriving international trade has helped to fuel the increase in both passenger and commercial border crossings. Maquiladoras (manufacturing assembly plants in Mexico) have frequently been located near border crossings. They have been a strong magnet for internal migration northward from the interior of Mexico. Population growth, coupled with the increase in income derived from the maquiladoras, has contributed to the increase in the number of passenger vehicle crossings. Concurrently, the increased flow of goods from maquiladora plants has resulted in greater use of commercial trucks. In Laredo alone, for instance, northbound truck traffic grew by 34 percent between 1996 and 2003, to 1.35 million crossings, according to the Texas Center for Border Economic and Enterprise Development. The highways that carry the increased commercial traffic have evolved into international trade corridors of great importance to the economies of both the United States and Mexico. At the border, these corridors

ity and Transportation

are funneled into only a handful of major ports of entry. The great increase in bilateral trade has benefited many regions in both countries. But the negative impacts of increased truck traffic—including saturated border crossing

facilities, increased traffic in border communities, and more air pollution—have been absorbed by only one region, the border.

U.S.-Mexico Border Crossings

Bridge/Border Crossing Name	Location	Mex. City/Town	Status ¹	Form
Las Americas Pedestrian Bridge	San Diego, CA	Tijuana, Baja Calif.	Proposed	PED
Virginia Avenue Land Border Crossing	San Diego, CA	Tijuana, Baja Calif.	Proposed	
San Ysidro Land Border Crossing	San Diego, CA	Tijuana, Baja Calif.	Existing	PED, PAS, RR
Otay Mesa Land Border Crossing	Otay Mesa, CA	Tijuana, Baja Calif.	Existing	
Otay Mesa II (Otay Mesa East) Land Border Crossing	East Otay Mesa, CA	Tijuana, Baja Calif.	Proposed	
Tecate Land Border Crossing	Tecate, CA	Tecate, Baja Calif.	Existing	
Tecate-Campo Rail Crossing	Tecate, CA	Tecate, Baja Calif.	Existing	RR
Calexico Land Border Crossing	Calexico, CA	Mexicali, Baja Calif.	Existing	
Calexico Rail Crossing	Calexico, CA	Mexicali, Baja Calif.	Existing	RR
Calexico East Land Border Crossing	Calexico East, CA	Mexicali, Baja Calif.	Existing	
Andrade Land Border Crossing	Andrade, CA	Algodones, Baja Calif.	Existing	
Andrade II Land Border Crossing	Andrade, CA	Algodones, Baja Calif.	Proposed	
San Luis Land Border Crossing	San Luis, AZ	San Luis Rio Colorado, Son.	Existing	
San Luis II Land Border Crossing	San Luis, AZ	San Luis Rio Colorado, Son.	Proposed	COM
Lukeville Land Border Crossing	Lukeville, AZ	Sonoyta, Son.	Existing	
Sasabe Land Border Crossing	Sasabe, AZ	Sasabe, Son.	Existing	
Nogales-Mariposa Land Border Crossing	Nogales, AZ	Nogales, Son.	Existing	PED, PAS, COM
Nogales-DeConcini Land Border Crossing	Nogales, AZ	Nogales, Son.	Existing	PED, PAS
Nogales Rail Crossing	Nogales, AZ	Nogales, Son.	Existing	RR
Nogales East Morley Gate Pedestrian Crossing	Nogales, AZ	Nogales, Son.	Existin	PED
Naco Land Border Crossing	Naco, AZ	Naco, Son.	Existing	
Naco Rail Crossing	Naco, AZ	Naco, Son.	Closed	RR
Douglas Land Border Crossing	Douglas, AZ	Agua Prieta, Son.	Existing	
Antelope Wells Land Border Crossing	Antelope Wells, NM	El Berrendo, Chih.	Existing	
Columbus Land Border Crossing	Columbus, NM	Las Palomas, Chih.	Existing	
Santa Teresa Land Border Crossing	Santa Tersa, NM	San Jeronimo, Chih.	Existing	PAS, COM
Sunland Park Land Border Crossing	Sunland Park, NM	Anapra, Chih.	Proposed	
Burlington Northern-Santa Fe RR Bridge	El Paso, TX	Cd. Juárez, Chih.	Existing	RR
Paso Del Norte (Santa Fe Street) Bridge	El Paso, TX	Cd. Juárez, Chih.	Existing	PED, PAS
Union Pacific RR Bridge	El Paso, TX	Cd. Juárez, Chih.	Existing	RR
Good Neighbor (Stanton Street) Bridge	El Paso, TX	Cd. Juárez, Chih.	Existing	PED, PAS
Bridge of the Americas	El Paso, TX	Cd. Juárez, Chih.	Existing	PED, PAS, COM
Ysleta-Zaragoza Bridge	El Paso, TX	Zaragoza, Chih.	Existing	PED, PAS, COM
Socorro Railroad Bridge	El Paso County, TX	Municipality of Cd. Juarez, Chih.	Proposed	RR

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

Total Crossings Listed = 72; Total Existing = 51; Total Proposed = 18; Total Closed = 3.

"Sources: U.S.-Mexico International Boundary and Water Commission (IBWC), U.S. Bureau of Transportation Statistics, Good Neighbor Environmental Board (GNEB), and U.S. Department of State."

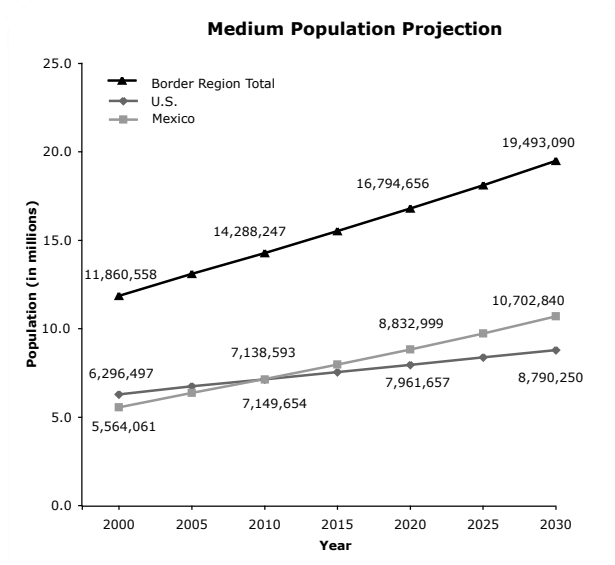
Note: This table is an UNOFFICIAL compilation of Border Crossings.

"1 - The word ""Proposed"" is used in the broadest sense possible, and refers to any crossing that was reported to GNEB as planned, envisioned, or in the works. "

"2 - Key for ""Form"" category: PED = Pedestrian; PAS = Passenger Vehicles; COM = Commercial Vehicles; RR = Railroad; FER = Passenger Ferry"

Fewer than 50 official ports of entry can be found along the entire U.S.-Mexico border, and they vary greatly in form. They range from small facilities that service only the local community, to larger border stations that form part of a regional network, to the major complexes that serve as the gateways to the international trade corridors. At one end of the spectrum is the hand-pulled ferry at Los Ebanos, in the Lower Rio Grande Valley, where three cars can cross at a time—less than 34,000 cars negotiate the crossing each year (under 100 cars per day). At the other extreme is the 24-lane land port at San Ysidro, California, where roughly 17.4 million passenger vehicles cross into the United States each year. The major commercial crossings and their corresponding trade corridors include Laredo to I-35, El Paso to I-10 and north to I-25, Otay Mesa to I-5, the Lower Rio Grande bridges to U.S. 281 (and I-69 in the future) and Nogales to I-19 north to I-10.

Each vehicle crossing the border from Mexico must queue up for inspection as it enters the United States. Depending on the time of day and the port, the border crossing process may be smooth and with only a short delay, or it may consist of a wait of an hour or more. Southbound passenger traffic normally is not congested, as Mexico allows most cars to enter the border zone with only random checks. But significant delays sometimes do occur, as when U.S. Customs and Border Protection performs its periodic inspections of outbound vehicles.



The population of the U.S.-Mexico border region is expected to nearly double between 2000 and 2030, placing ever-greater strains on border crossings and border transportation infrastructure.

(Source: Southwest Consortium for Environmental Research and Policy)

The major sister cities of the region have felt the effects particularly strongly. Here, border crossings have become chronic choke points. And looming on the horizon is an additional scenario that could create even more cross-border traffic: As the ports of Los Angeles and Long Beach become increasingly congested, Mexicans sea-ports could serve as viable alternatives, and Mexico could become a “land-bridge” to the United States for millions of sea-borne containers each year.

Given projected economic and population growth, traffic on both sides of the border—and especially cross-border traffic—will continue to rise into the foreseeable future. [www.sandag.org] The additional traffic may produce additional environmental impacts, especially on air quality. Hopefully, improvements in vehicle and fuel technology that are currently in process, along with additional planned proactive measures, will help forestall any deterioration in air quality resulting from the additional cross-border traffic.

While dealing with this policy challenge would be difficult for any region, the U.S.-Mexico border region must contend with a particularly complicated set of management and resource issues. The United States and Mexico have very different legal systems and regulatory environments. The two nations also have a great disparity in their respective levels of economic development. In 2004, for example, according to the Central Intelligence Agency Fact Book, per capita GDP in the United States was \$40,100, more than four times that of Mexico’s figure of \$9,600. Differences in standards, regulations, enforcement, and fuels only add to the air quality challenges.

The section that follows examines three policy areas—among the many—that play a significant role in determining the effects of transportation activities on the border region’s air quality. They include: 1) border stations and the related transportation infrastructure; 2) emissions control; and 3) the use of mass transit and other transportation alternatives to driving alone. For each of the three areas, the Good Neighbor Environmental Board describes remaining challenges, provides examples of promising collaborative initiatives, and calls for specific actions that will result in improvements.

BORDER STATIONS AND TRANSPORTATION INFRASTRUCTURE

***RECOMMENDATION** - Bolster infrastructure, technology, personnel and related activities through substantial new funding, and intensify long-range planning and coordination at the binational, national, state and locals levels to cope with the congestion at border crossings, and thus reduce air pollution.*

Border stations in the United States are built by the U.S. General Services Administration (GSA) and operated by U.S. Customs and Border Protection (CBP) within the Department of Homeland Security. At border stations, CBP inspectors perform the post-9/11 priority mission of keeping terrorists and terrorist weapons from entering the United States. They also carry out traditional border-related responsibilities such as stemming the tide of illegal drugs and illegal aliens, securing and facilitating legitimate trade and travel, and protecting the food supply and agriculture industry from sabotage, pests and disease. The most

recent comprehensive initiative to expand border crossing infrastructure was the 1988 Southwest Border Capital Improvement Program, which provided \$353 million for numerous projects along the U.S.-Mexico border. This program included upgrading many existing ports of entry as well as building new border stations at Calexico East (California), Santa Teresa (New Mexico), and Colombia, Pharr, Los Indios, and Veterans/Los Tomates (Texas). The program proved extremely helpful in meeting the increase in demand during the 1990s, particularly following the implementation of the North American Free Trade Agreement (NAFTA).

In recent years, however, improvements in U.S.-Mexico border crossing infrastructure have been episodic. Since the opening of the World Trade Bridge in Laredo in 2000, no major new border crossing has been built. The only new border stations built have been replacements for old, small facilities at Ft. Hancock, Texas, and Tecate, California. While there are plans for new crossings at locations such as San Luis, Arizona, and Mission, Texas, the focus of activity primarily has been confined to upgrading existing ports of entry.

On the transportation infrastructure side, the U.S. Department of Transportation and its Federal Highway Administration (FHWA) work with state departments of transportation and local metropolitan planning organizations on



Border crossings between the United States and Mexico vary greatly. For example, the massive San Ysidro Port of Entry (left) connects San Diego with Tijuana; nearly 48,000 cars per day enter the United States. By contrast, the hand-pulled ferry at Los Ebanos near McAllen, Texas (right) carries fewer than 100 cars per day across the Rio Grande. (Source: U.S. General Services Administration)

the planning and construction of roads and other transportation facilities. One promising recent development is the passage of the Safe, Accountable, Flexible, Efficient Transportation Equity Act: A Legacy for Users (SAFETEA-LU [P.L. 109-59]). Section 1303 of SAFETEA-LU authorizes \$833 million over the life of the program, from 2005-2009, specifically for a Coordinated Border Infrastructure Program. SAFETEA-LU contains specific provisions such as the apportionment of funds under a formula system to ensure that border states, including the four on the southern border with Mexico, receive an equitable share of the available resources. In addition, the act allows for funds to be transferred to GSA to build border stations or other border station improvements that facilitate cross border traffic, and provides authority to use funds for projects in Mexico. SAFETEA-LU continues funding for projects that will help reduce transportation emissions in air quality non-attainment and maintenance areas. Money provided under Section 1303 is included in the minimum guarantee amount to donor states (those states that contribute more in gas tax revenue than they receive back under the act). To fund new border projects, most border states must make the difficult decision to withdraw similar amounts from other projects already on their long-standing transportation plans. The act also includes a Border Enforcement Grants program, which provides \$32 million annually for four years, 2006-2009, to reimburse states for the increased costs of conducting safety inspections.

States have built, and are building, safety inspection stations for commercial vehicles entering the United States from Mexico. For example, under Texas Bill SB 913 passed in the 76th legislative session, the Texas Department of Transportation is building inspection stations at eight major ports of entry along the border in Texas.

PROJECTS AND PARTNERSHIPS

Tri-national

The Security and Prosperity Partnership (SPP) of North America. Launched in March 2005, the SPP was created to advance the common security and prosperity of the United States, Canada and Mexico. To meet this goal, the partners are working to expand cooperation and harmonization of immigration, border and security policies. SPP's

transportation agenda focuses on alleviating congestion along the border, expanding market access, and enhancing road infrastructure planning. Its environmental agenda calls for improving air quality, enhancing water quality, and protecting biodiversity. Prior to SPP, the U.S.-Mexico Border Partnership ("Smart Border") Agreement of March 2002 had a similar goal. [www.spp.gov]

Binational

The U.S.-Mexico Binational Commission (BNC)

The BNC is chaired by the U.S. Secretary of State and the Mexican Secretary of Foreign Relations. It meets annually, alternating between Washington and Mexico City. Workgroups address a variety of issues that go beyond just the border. However, two workgroups are especially relevant to this section of the Ninth Report: border security and cooperation, and transportation. [www.state.gov/p/wha/ci/mx/c10787.htm]

The U.S.-Mexico Binational Group on Bridges and Border Crossings The Binational Group is chaired by the Department of State and the Mexican Secretariat of Foreign Relations. It includes representatives from all federal agencies from both countries that have a role in border crossing and transportation issues, as well as from the 10 U.S. and Mexican border states.

The U.S.-Mexico Joint Working Committee on Transportation Planning (JWC) The JWC is a binational group whose primary focus is to cooperate on land transportation planning and the facilitation of efficient, safe and economical cross-border transportation movements. It was created in 1995 by a Memorandum of Understanding signed by the Secretaries of the U.S. Department of Transportation and the Mexican Secretariat of Communication and Transportation. The JWC also includes representatives from the U.S. Department of State, the Mexican Secretariat of Foreign Relations, and the four U.S. and six Mexican border states' departments of transportation. The U.S. General Services Administration (GSA) and the U.S. Customs and Border Protection (CBP) also participate in JWC meetings. Its reports include: *Binational Planning and Programming Study (1998)*, *Bottleneck Study: Transportation Infrastructure and Traffic Management Analysis of Cross Border Bottlenecks (2004)*, and *Binational Border Transportation Infrastructure: Needs Assessment Study (2004)*.

Currently, the JWC is developing a report called the Border Master Plan. JWC also monitors specific programs such as the Border Technology Exchange Program.

[<http://international.fhwa.dot.gov/tmpl.cfm?title=BrdrTech>]

In addition to these formal mechanisms, U.S. federal agencies such as GSA and CBP have established a regular dialogue with their Mexican counterparts.

National

The Inter-Agency Working Group on Bridges and Border Crossings The Inter-Agency Working Group is chaired by the Department of State and is composed of the U.S. federal agencies that participate in the Binational Group on Bridges and Border Crossings.

The Border Station Partnership Council (BSPC) The BSPC was created in 1997 to develop a comprehensive federal approach to border station planning management. It consisted of the federal inspection services (U.S. Customs Service, U.S. Immigration and Naturalization Service, U.S. Department of Agriculture—Animal and Plant Health Inspection Service, and the Food and Drug Administration) as well as GSA and FHWA. The BSPC began to develop a national border infrastructure strategy and produced a

report called “Border Station Five-Year Long Range Plan.” With the consolidation of most border inspection functions into CBP in 2003, the role of the BSPC has devolved.

Department of Homeland Security

U.S. Customs and Border Protection (CBP) Programs to Ease Commercial Traffic Border Crossings CBP has created several programs that ease the border crossing process for qualifying commercial traffic. For example, it has worked with the private sector to create the Customs and Trade Partnership Against Terrorism (C-TPAT) program, in which companies that meet stringent security requirements are deemed low-risk and given preferential treatment at ports of entry. Another program, Free and Secure Trade (FAST), is linked to C-TPAT and significantly reduces crossing times for participating companies. In addition, CBP is moving forward with implementation of its Automated Commercial Environment (ACE) system, which employs modern technology such as electronic filing of customs documents over the internet.

CBP Programs to Ease Passenger Traffic Border Crossings The secure Electronic Network for Travelers’ Rapid Inspection (SENTRI) program allows participants who have been screened and determined to be low-risk to use a dedicated commuter lane. It has been in operation for

U.S. Border Counties in Non-attainment Status of the National Ambient Air Quality Standards (NAAQS) for Carbon Monoxide, Ozone and PM₁₀

	Carbon Monoxide	Ozone 8-hour standard	PM ₁₀ **
San Diego, CA		X	
Imperial, CA		X	X
Yuma, AZ			X
Pima, AZ			X
Santa Cruz, AZ			X
Cochise, AZ			X
Doña Ana, NM			X
El Paso, TX*	X		X

**In 2005 the Texas Commission on Environmental Quality submitted a request to EPA for re-designation of El Paso to attainment status for carbon monoxide, together with a maintenance plan.*

***Only certain areas within the listed counties are in non-attainment for PM₁₀. (Source: EPA Air Data web page, www.epa.gov/air/data)*

years in the San Diego and El Paso areas, and is expanding to several other ports of entry by mid-2006.

United States Visitor and Immigrant Status Indicator Technology (US-VISIT). US-VISIT is a comprehensive program to monitor the entry and exit of foreigners. Through the use of advanced technology, such as radio frequency identifiers, it aims to enhance security and facilitate the crossing of legitimate travelers without creating new delays. It was implemented at all border crossings by the end of 2005.

The Texas Border Partnership Working Group. The Working Group was created in 2003 and is co-chaired by the Texas Department of Transportation and the U.S. Department of Transportation, Federal Highway Administration-Texas Division. It is open to all surface transportation partners and also includes the: Texas Department of Public Safety, Federal Motor Carrier Safety Administration-Texas Division, Texas Transportation Institute, Center for Transportation Research, and Texas Metropolitan Planning Organizations.

State-Led

CyberPort Arizona has developed a concept called “CyberPort” that is focused on the Nogales/Mariposa Port of Entry. CyberPort seeks to improve the flow of trade from the point of origin to the point of destination. It incorporates CBP programs such as ACE, C-TPAT and FAST. It features innovations such as an intelligent transportation system called EPIC 2 that monitors trucks through the federal and state inspection processes, as well as “Super-Booths” where federal and state officials work side-by-side to perform primary inspection of trucks.

REMAINING BARRIERS, NEXT STEPS

Barrier 1

Planning and coordination on border stations and related transportation infrastructure not equal to the challenge The United States and Mexico have developed numerous mechanisms to plan and coordinate border stations and border transportation issues. These mechanisms have had some success, particularly the U.S.-Mexico Joint Working Committee’s efforts on technical matters. Also, the trilateral Security and Prosperity Partnership lays out an ambitious program for coordinated actions. Nevertheless, cross-border planning and coordination mechanisms have not been able to create the needed level of stability and predictability. Most notably, they have not been able to generate a common list of priorities and a corresponding timeline for projects. Multiple reasons account for this situation, some binational and some internal to the United States.

For example, the United States and Mexico often have different interests that result in different priorities. Moreover, there is no direct link in the United States between the binational planning process and the federal budget process. Thus, even when U.S. and Mexican interests coincide and officials responsible for border planning can agree on a project, the United States may not be able to implement the agreement. For example, at the March 2004 meeting of the Binational Group on Bridges and Border Crossings, U.S. and Mexican officials agreed to assign a top priority to the new San Luis II crossing on the Arizona-Sonora border, with the goal of opening the new port of entry in late 2007/early 2008. Based on this agreement, in December 2004, Mexico launched a process to identify a concessionaire to build its facilities. However, the U.S. president’s FY-06 budget proposal to Congress did not include the project. Thus, the U.S. side could not be built on schedule.

In addition, within the United States, the federal agencies that build, maintain and operate border crossings often have different interests and priorities than those of the border states, who build and maintain the border transportation infrastructure. Federal agencies tend to

focus on pressing operational needs, such as maintenance and upgrades of their existing facilities, whereas states look to address issues such as future economic growth. Both the federal process to build border stations and the states' process for building roads are lengthy; years of lead time are needed, and both levels of government must deal with limited resources. It is essential that both the federal and state processes operate in tandem to avoid opening ports of entry without the needed transportation infrastructure (as occurred at Otay Mesa), or to avoid building "roads to nowhere." The San Luis II project underscores the problem of not working in tandem; it is the centerpiece of a comprehensive state program to enhance border infrastructure, for which the Arizona Department of Transportation is investing nearly \$100 million. Unfortunately, while the state is moving ahead, the federal port of entry project is on hold, awaiting funding.

As the new leader for border station planning, CBP has created Integrated Product Teams and launched a comprehensive Facility Investment Planning Process. Critical to this process is the Strategic Resource Assessment, which produces in-depth regional reports of current and future facility requirements organized by field offices (San Diego, Tucson, El Paso and Laredo on the southern border). In preparing these assessments, CBP has recognized the need to consult with state and local governments to incorporate future growth projections into its calculations.

NEXT STEPS

Develop a long-range plan that integrates border station and transportation infrastructure priorities The ambitious planning and coordinating efforts initiated as part of the Security and Prosperity Partnership, as well as the

efforts within the United States to develop a rational list of priorities for border stations, are positive steps. Particular examples include the creation of the multi-agency federal Border Station Partnership Council in the 1990s, and CBP's Facility Investment Planning Process/Strategic Resource Assessment. But more is needed. Paramount is the need for a binational process for planning border stations that is fully integrated with that for planning transportation infrastructure. This process should be interactive, transparent, and shielded from political influence so that it yields priorities based on need. As port of entry and highway projects often require 10 or 15 years to move from inception to completion, planners today should be thinking ahead to 2015-2020.

Existing bilateral and domestic planning and coordination mechanisms and processes should develop a binational approach that marries the needs of national corridors, regional transportation systems and local communities with the needs for new and improved border stations. Metropolitan planning organizations and state departments of transportation should have a key role in this process. They should develop regional and statewide transportation plans that make good use of the Congestion, Mitigation and Air Quality Improvement Program (where applicable), Surface Transportation Program funds, and Coordinated Border Infrastructure Program funds as defined in SAFETEA-LU, to address the needs of these border areas. CBP's Strategic Resource Assessment process should draw heavily on such transportation planning in its planning for border stations. The objective would be to have a binational long-range plan that leads to a multi-year rolling list of border station priorities. These priorities, in turn, would be linked directly to priorities for investments in transportation infrastructure.

Barrier 2

Inadequate funding for border stations Border stations are not receiving the resources necessary to allow them to keep pace with the rapidly growing increases in cross-border traffic. This under funding has resulted in congestion, longer lines, and more delays at many ports of entry—particularly those in major population centers and along major trade corridors. In addition, this trend has raised the cost of business for commercial activity, eroded the quality of life of border residents, and raised concern about additional air pollution around the border stations. Major ports of entry can be prone to traffic backups associated with clearing of customs and immigration. When these backups occur, motor vehicles' engine idling contributes to air pollution. With the projected growth in both trade and travel between the United States and Mexico, the volume of passenger vehicle traffic and commercial truck and bus operations at the border is likely to increase. The engine idling resulting from this extra traffic could contribute to the degradation of air quality in the border region. A number of efforts are underway by CBP to expedite vehicle crossing, including the FAST program for commercial drivers and carriers, and the SENTRI program for passenger vehicles (see Projects and Partnerships). Nonetheless, with the anticipated growth in traffic, air pollution may get worse without new investments in infrastructure, use of new cleaner vehicle engines, and further progress in the application of emerging clean vehicle technologies.

In 2000, the Border Trade Alliance (BTA), a prominent private-sector organization promoting commerce between the United States and its neighbors, worked with U.S. federal inspection agencies and GSA to produce

a needs assessment on border infrastructure. The BTA reported that more than \$215 million was needed for facilities and equipment. Congress tasked the legacy U.S. Customs Service to collaborate with GSA to produce an official assessment of these needs. The resulting 2001 report revealed that nearly \$460 million was needed for the southern border. Although the terrorist attacks of 9/11 focused attention on the urgency of improving homeland security—including improvements at the ports of entry—new resources have been directed primarily to the northern U.S. border with Canada.

NEXT STEPS

Pass multi-year authorization bills for border stations Funding for border stations could be incorporated into multi-year authorization bills, similar to the process for multi-year transportation authorization bills. Such bills, synchronized with a binational long-range plan and a multi-year list of border stations' priorities as proposed above, would provide the needed level of stability to the funding process. It would also serve to focus attention on the needs of the border and help ensure an adequate level of funding.

Future transportation authorization bills should maintain the Coordinated Border Infrastructure Program (SAFETEA-LU Section 1303) and provide sufficient funding.

Border Crossings and Presidential Permits

Presidential Permits must be obtained for the construction, operation and maintenance of border crossings in the United States. Permits are required for the full range of new facilities on the border, including bridges, pipelines, tunnels, conveyor belts and tramways, as well as border crossings for land transportation. Permits are also required for substantial modifications to existing border crossings. In most cases, the authority to process the applications and issue the permits is held by the Department of State. Bridges over the Rio Grande also require a permit from the U.S. Coast Guard.

For the Department of State to issue a permit, it must find that the project “serves the national interest.” The department consults extensively with all relevant federal and state authorities and with the Mexican government regarding each project. Depending upon the complexities involved, the permitting process may take a number of years. Applicants may be private entities such as individu-

als or companies, or public entities such as cities or counties. They must provide the department with extensive information on the project, including a description of the facility, traffic data, a construction plan, and a financial plan. They also must include information about foreseeable environmental impacts, and provide any documentation required by the National Environmental Policy Act of 1969, including an environmental assessment or an environmental impact statement. Applicants must also address the issue of environmental justice by providing information on how the project would affect minority and low-income populations.

During the permitting process, applicants consult with federal agencies such as: the U.S. Customs and Border Protection of the Department of Homeland Security, the General Services Administration, the U.S. EPA, the Fish and Wildlife Service of the Department of the Interior, the U.S. Coast Guard and the U.S. Section of the International Boundary and Water Commission. In addition, they work with appropriate state and local agencies, including those responsible for the environment, parks, wildlife, highways, and historic and cultural preservation.

EMISSIONS

***RECOMMENDATION** - Harness new and emerging technologies and fuels to reduce emissions from diesel trucks, buses, municipal and private fleets and passenger vehicles, and identify private/public funding sources to accelerate the process.*

Air quality can be affected in many ways by the pollution emitted from a number of different sources such as vehicles, power plants or commercial and industrial processes. These sources emit a variety of air pollutants or emissions including carbon monoxide, ozone, particulate matter, nitrous and sulfurous oxides and other substances that are harmful to the environment and human health. Air pollutants occur as gases, liquid droplets, and solids. Once released into the environment, many pollutants can persist, travel long distances, and move from one medium (e.g., air, water and land) to another. In many cases, the effects of air pollution can be clearly seen, such as decreased visibility in the forms of haze or smog or vehicle exhaust. Emissions from transportation activities can produce one or more pollutants and air toxic contaminants that can affect both air quality and health in an area or air basin.

Along the U.S.–Mexico border, vehicle traffic has been steadily increasing over the past 15 years due to population growth, a booming economy, and rapidly expanding bilateral trade that is carried primarily by trucks. Mobile sources are major contributors of urban air pollution, and cause the formation of carbon monoxide, ozone, nitrous and sulfurous oxides, hydrocarbons and particulate matter. The increased traffic, passenger-vehicle fleet characteristics, and an aging drayage fleet (short-range commercial trucks used to deliver freight across the border) have concerned public and health officials. A health study conducted in November 2003 by the Commission for Environmental Cooperation of North America in the El Paso, Texas — Ciudad Juárez, Chihuahua urban region observed a significant association between ozone ambient levels and respiratory-related emergency visits by children.

In general, diesel exhaust is a major source of particulate matter, especially the fine particles less than 2.5 microns in diameter. Fine particles in the air pose a significant health risk because they can easily pass through the nose and throat and become lodged in the lungs, caus-

ing lung damage. Fine particles not only aggravate health conditions such as asthma and bronchitis; in extreme cases, they also contribute to premature death.

Since 2000, the U.S. EPA has been developing regulations to reduce sulfur content from highway diesel exhaust. The Good Neighbor Environmental Board shares the widespread concern about emissions from high sulfur diesel fuel. In June 2005, the Board issued a Comment Letter to a group of U.S. Congressional leaders who were meeting in Rhode Island with Mexican counterparts. In its letter, the Board requested that members of the U.S. delegation raise the issue of ultra-low sulfur diesel (ULSD) fuel standards, as well as emissions standards for heavy-duty highway diesel engines. It advised that there was a need to identify “binational mechanisms for advancing environmental sustainability within our highly interdependent U.S.-Mexico border region.” [see Business Report section of this report for full text of Comment Letter]

On October 19, 2005, an extremely positive development took place in the form of a historic binational meeting in Tijuana, Mexico. The U.S. EPA and SEMARNAT, Mexico’s Ministry of Environment and Natural Resources, announced Mexico’s plan to aggressively reduce sulfur levels in gasoline and diesel fuel beginning in 2006, and signed a Letter of Intent for Cooperation on Diesel Emission Reduction. In late January 2006, SEMARNAT unveiled a major nation-wide plan to reduce sulfur emissions.

To reduce trucks’ diesel emissions, it is essential to give close attention to: 1) advanced emission control technologies, such as retrofitting trucks by adding a diesel oxidation catalyst or a particulate filter; and 2) use of alternative or cleaner fuels such as ULSD. U.S. EPA regulations require that at least 50 percent of all new heavy-duty diesel engines beginning with model year 2007 be equipped with advanced pollution controls (increasing to 100 percent in model year 2010). Additionally, beginning October 1, 2006, at least 80 percent of diesel fuel sold for heavy-duty trucks in the United States will have to be ultra-low sulfur diesel, and the figure increases to 100 percent in 2009. ULSD is necessary for the above pollution control technology. Its use is designed to reduce sulfur content to a maximum requirement of 15 parts per million (ppm).

Based on field experience in the United States, it is anticipated that the control technologies in combination with ULSD will reduce particulate matter and nitrogen

oxide emissions by approximately 90 percent. [www.epa.gov/otaq/regs/hd2007/frm/frdslpre.pdf]

Some federal and state programs currently exist that also encourage retrofitting pre-2007 engines with the emissions control technologies that will be used in the new engines. The use of ULSD alone on pre-2007 engines is estimated to reduce particulate matter emissions between 5 and 9 percent. [http://tinyurl.com/8f3yo]

In addition to the use of ULSD, several alternative fuels—such as Liquefied Petroleum Gas (LPG), Compressed Natural Gas (CNG), Liquefied Natural Gas (LNG) and Biodiesel—are being used or proposed. These fuels offer several advantages and have the potential to reduce pollution, not only from heavy-duty trucks, but also from other mobile sources. Several of these alternative fuels have demonstrated reductions either in ozone-forming emissions, carbon monoxide, particulate matter or nitrogen oxide emissions by 50–90 percent. In fact, several border-region cities already have begun to take advantage of these alternative fuels. In El Paso and San Diego, for example, a majority of the public transit buses operate on CNG fuel.

One additional issue deserves mention as a necessary component of policy discussions related to air quality along the border: while there is no data showing that long-haul Mexican trucks are more polluting than their U.S. counterparts, as Mexican trucks are allowed to transport goods into the interior of the United States, some local and state officials are concerned that additional nitrogen oxide and particulate matter smaller than 2.5 microns (PM_{2.5}) emissions will affect the air quality in cities beyond the border. Data may be forthcoming from California, which plans to start enforcing federal EPA standards in 2006 for diesel engines at ports of entry and in other parts of the state. As trade with Mexico continues to grow, the potential additional degradation of air quality in areas of non-attainment status must be closely observed by state and local governments.

PROJECTS AND PARTNERSHIPS

Air quality in communities located north of the border can easily influence the air quality found in communities just south of the border, or vice versa, due to similar climatic, topographic or meteorological conditions. The following projects and partnerships are examples of the type of work that is being conducted along the length of the border to help reduce air pollution within these areas.

Binational

The Joint Advisory Committee (JAC) for Air Quality Improvement The JAC is a binational committee established in May 1996 under the framework of the 1983 U.S.-Mexico La Paz Agreement. The JAC provides local community input in the El Paso, Texas/Dona Ana, County, New Mexico—Ciudad Juárez, Chihuahua metropolitan area known as the “Paso del Norte Region.” It helps set priorities and secure procurement of funds to foster greater cooperation and more effective air pollution policies, without overriding existing government environmental regulations. The JAC is made up of 20 members (10 U.S. members and 10 Mexican members) that represent the federal, state, and local governments, universities, private sector, and non-governmental environmental and public health organizations. In 1997, the JAC helped introduce the use of alternative gasoline or oxygenated gasoline during the winter months in Ciudad Juárez, Mexico, to reduce carbon monoxide emissions. The JAC currently serves as one of the air working groups under the Border 2012 Program established by U.S. EPA and SEMARNAT, U.S. and Mexican border states, and U.S. border tribes.

National

U.S. Environmental Protection Agency (EPA) Federal Grants During 2004 and 2005, the U.S. EPA contributed to a number of significant environmental projects along the border designed to achieve reductions in mobile emissions and collect data on diesel emission sources. Several of these grants helped fund pilot projects that retrofit-

Emissions

ted either diesel trucks or school buses, or explored the use of alternative fuel sources such as biodiesel. Recipients of some of these projects include: the San Diego County Air Pollution Control District, the Santa Cruz Valley Unified School District, the Laredo Independent School District, the Las Cruces School District, and the Ysleta del Sur Pueblo Tribe in El Paso. In addition, EPA awarded grants to the California Air Resources Board, the Arizona Department of Environmental Quality, and the Texas Transportation Institute of Texas A&M University to conduct pilot projects that will assess the impact of diesel emissions from drayage trucks.

State-Local Agency Partnerships

Border states have invested hundreds of millions of dollars to reduce emissions using state and local resources as well as Congestion Mitigation and Air Quality Improvement Program (CMAQ) funds. CMAQ funds are provided to non-attainment and maintenance areas for transportation programs and projects that help these areas meet air quality standards. These investments have targeted a wide variety of emission-reducing approaches, including improving public transit, promoting alternative fuels, reducing idling from long haul trucks, and managing traffic better.

For example, in 2005, El Paso became one of the first cities in Texas to improve its air quality by meeting federal air standards for both carbon monoxide and the 8-hour ozone standards. The success of El Paso's air cleanup campaign can be attributed to a number of programs implemented by the Texas Commission on Environmental Quality and the City of El Paso, as well as to measures being implemented across the border. These programs include an increase in tailpipe inspections, the use of alternative gasoline or oxygenated gasoline during the winter months to reduce carbon monoxide emissions, Stage II vapor recovery systems at gasoline pumps, regulation of open burning, use of watering at construction sites to reduce particulate matter from becoming airborne, and local public participation.

The Texas Emissions Reductions Program TERP is a state legislative program (SB 5, 77th legislative session) that includes various voluntary financial incentive programs and other assistance programs to help im-

prove the air quality in Texas. In FY-04, TERP provided \$1,932,018 for emissions reductions in El Paso County.

Public-Private Partnerships

The West Coast Diesel Emissions Reductions Collaborative This is a joint effort that includes U.S. federal agencies—EPA, the Department of Agriculture's Natural Resource Conservation Service, the Department of Energy, the Department of Transportation—Canada and Mexico, as well as state, local, non-profit and private sector partners, particularly from California. The goal is to reduce air pollution emissions from diesel engines along the U.S. West Coast. The Collaborative coordinates across sector workgroups to identify, fund, and implement regional diesel emissions reduction projects.

The Blue Skyways Collaborative This Collaborative —inaugurated in February 2006— focuses on reducing air emissions related to transportation and energy generation in the nine central U.S. states between Mexico and Canada. The Central States Air Resources Agencies' organization manages the Collaborative, with active participation by the U.S. EPA's Dallas and Kansas City offices, other federal agencies, participating states, and local non-profit and for-profit organizations. Representatives from Mexico and Canada also participate. At the border, the Collaborative promotes activities ranging from the introduction of ULSD fuel in Mexico and electrified truck stops for border crossings, to wider use of CBP's FAST program and "Smart Way" (see below) concepts to provide truckers with circulating loans to upgrade the efficiency of their fleets.

SmartWay Transport Partners This is a voluntary collaboration between the U.S. EPA and a group of commercial, industrial, and public sector organizations. Participants have committed to reducing greenhouse gas emissions and air pollution, and to improving fuel efficiency of ground freight transportation. Their two-fold goal is to adopt fuel-saving strategies that both increase profits and reduce emissions.

NEXT STEPS

REMAINING BARRIERS, NEXT STEPS

Barrier 1

Lack of resources for establishing a baseline of current emissions from drayage fleets and for improving border-crossing coordination so as to decrease idling along ports of entry Further studies are needed to obtain a better baseline inventory of the current state of drayage fleets, which are predominantly Mexican. Currently, drayage fleets from Mexico can only travel within designated commercial zones around ports of entry. The Mexican drayage fleet is said to be composed of approximately 66 percent of 1993 model year or older trucks, and 25 percent of pre-1980 model year trucks. Older drayage vehicles are subject to less stringent emissions standards than those that apply to newer vehicles typically used for long-haul transportation. However these fleets are subject to emission inspections on a semi-annual basis by Mexican states, in accordance with Mexican norms, and can be subject to stringent maintenance inspections by U.S. states' departments of transportation, such as in the case of El Paso. A data gap exists on the impact of diesel emissions from these particular mobile sources on border air quality.

Idling at ports of entry is thought to be one of the major causes of mobile source emissions in border sister-cities. A study by the Texas Commission on Environmental Quality in August 2003 [www.jac-ccc.org/pubs] found that approximately 22 percent of area-source carbon monoxide emissions in the El Paso–Ciudad Juárez air shed were the result of vehicles idling on the international bridges. Waits of one hour or longer are not uncommon. An article in the June 2004 *International Journal of Transport Economics* stated that commercial trucks traveling through the Laredo port of entry can take anywhere from 1–8 hours, depending on the time that the drayage truck begins its crossing. [www.maritimeeconomics.com]

States and private industry should continue to increase their participation in emerging technologies and programs such as SmartWay (see Projects and Partnerships section). A program such as SmartWay encourages owners and operators of diesel vehicles to use diesel engine retrofits to help reduce diesel emissions. SmartWay currently has over 200 partners, some of which are major U.S. freight carriers such as FedEx, DHL and UPS.

Federal–private partnerships need to continue strengthening in the wake of new emerging technologies Technology such as electrification of truck stops demonstrate that private companies can monetarily benefit from using truck stops to reduce long idling periods, thus reducing diesel emissions. Government should work more closely with industry to explore the feasibility of such truck electrification stops near ports of entry. In addition, as ULSD fuel is introduced, the U.S. EPA should work closely with its Mexican counterpart to promote clean diesel corridor pilot projects along the border and ensure ULSD fuels are available in these corridors.

Government needs to continue to provide new funding mechanisms as well as increase awareness of existing financial mechanisms The federal government should seek to make states and metropolitan planning organizations more aware of the new eligibility for retrofit projects in federal programs such as the CMAQ Program. With the passing of the new energy and transportation bills of 2005, Congress recognized the need for further research to help identify alternative fuel sources. Several measures in the energy bill allocate funding for programs that will investigate alternative fuels. It will be important for Congress to continue this type of support, and promote and fund further research on alternative fuels, their environmental impacts and new technology that uses such fuels.

Barrier 2

Lack of the necessary binational mechanisms in border communities to encourage cleaner passenger vehicles Vehicle fleets along U.S. border communities, except for the San Diego and El Paso metropolitan areas, are on average at least two years older than other U.S. cities of comparable size. Meanwhile, in Mexican border communi-

ties, average vehicle fleets are at least 10 years older than their U.S. counterparts, with 25 percent of vehicles being 15 years or older. Many of these vehicles are also driven on U.S. border cities' streets.

Mexican border communities have a concession to purchase American used cars five years or older and register them with a special border ("frontera") license plate. The purchase of this special plate is an incentive to acquire a low-efficient/low-cost "scrap" vehicle that has outlived its days before it is imported and sold in the Mexican market. While this border concession is intended to compensate for asymmetries between U.S. and Mexican inhabitants, it allows buyers to drive highly polluting vehicles not only in Mexican border cities but in neighboring U.S. communities as well.

San Diego and Imperial Valley in California and El Paso County in Texas have emissions inspection and maintenance programs (I/MPs) in place. Ciudad Juárez, Chihuahua, across the border from El Paso, has had an emissions inspection program for the last 13 years. However, vehicle owners registered in the Dona Ana County, New Mexico portion of the binational metropolitan air shed are not subject to an I/MP, and so do not have the same emissions

control requirements.

NEXT STEPS

Promote state vehicular inspection/maintenance programs (I/MPs) along the U.S.-Mexico border. Governments need to work closely with sister cities to encourage inspection programs for both U.S. and Mexican vehicles in sister-city areas. The Mexican cities across from San Diego and Imperial Valley —Tijuana and Mexicali— could be encouraged to develop parallel I/MPs. California's Air Resources Board recently assisted Tijuana with establishment of an inspection facility and program, but the effort collapsed when a new municipal administration came into office. Currently, the municipality of Mexicali is in the process of implementing a vehicle inspection program. Similarly, New Mexico's JAC delegation could be encouraged to have Dona Ana County implement an I/MP. In these communities, it is important to recognize and promote the financial savings from greater fuel efficiency derived from I/MPs that may help pay costs of enhanced maintenance.

Barrier 3

Exportation to Mexico of older vehicles that do not meet U.S. emission standards, and lack of binational enforcement and communication mechanisms regarding the exportation of "junk cars." Local Mexican officials have expressed concern that cars imported from the United States into Mexico frequently do not meet basic U.S. emission standards applicable for the vehicle's model year. These local Mexican officials believe that these vehicles exacerbate air pollution from mobile source emissions on the Mexican side of the border. Currently the Texas Department of Public Safety (DPS) fines a person or used-car-lot dealer who transfers title ownership of a vehicle that has not passed an emissions test to another Texas resident. However, there is no fine for a person or dealer who sells such a vehicle to a Mexican citizen living across the border, or to a resident of a neighboring state such as New Mexico. In addition, Mexican President Fox issued an August 22, 2005, decree allowing the importation of 10-15 year old vehicles, as well as allowing vehicles in the country illegally or with temporary authorization to be registered by Mexi-



State-of-the-art technologies are being developed to estimate truck emissions. These technologies include heavy duty remote sensing units, portable emission monitoring systems, and traditional opacimeters. This photo was taken in March 2005, when the Arizona Department of Environmental Quality sponsored a study by Tucson-based Environmental Systems Products at the Mariposa Port of Entry in Nogales to test such equipment.

(Source: Environmental Systems Products)

can nationals. Considering that many of the air quality problems lie within sister cities, it is important to recognize that improving a portion of the binational air shed in the region improves the air quality of the whole air shed. It should be noted that in non-attainment areas of Texas, automobiles not meeting tailpipe tests that are bought by the state under its Low Income Repair Assistance Program, are either fixed, or prevented from being resold by being crushed.

NEXT STEPS

Require that U.S. sellers certify that their cars meet basic U.S. and local emissions standards. The JAC has passed a resolution that, among other items, calls for implementing basin-wide measures, such as a harmonized vehicle-emissions inspection and maintenance program throughout Dona Ana County, New Mexico, Ciudad Juárez, Mexico and El Paso, Texas.

Similarly, a mechanism linking Santa Teresa port of entry officials to the Texas DPS' computerized registry of vehicles would allow Mexican authorities to block emission inspection-failed vehicles from being imported into Mexico, and would allow them to be sent to a junk yard. Such binational communication is not new. In 1997, the Attorneys' General offices of Chihuahua and Texas, in conjunction with local police departments, inaugurated a computerized stolen vehicle center to provide real time communication on stolen vehicles and to track their sale.

Increase binational enforcement and cooperative efforts among border community key stakeholders, such as federal, state or local officials. Currently, Mexico requires that cars imported into Mexico have a U.S. or Mexican inspection sticker. However, greater enforcement and cooperative efforts are needed between the two countries to ensure that older model vehicles ("clunkers") are not illegally imported.



Partnerships are a key ingredient in reducing border-region emissions. In June 2005, the Texas Transportation Institute of Texas A&M University and U.S. EPA conducted a study at the El Paso-Ciudad Juárez port of entry on emissions from diesel trucks entering the United States.

(Source: U.S. Environmental Protection Agency)



PUBLIC TRANSIT AND ALTERNATIVES TO DRIVING ALONE

***RECOMMENDATIONS** - Encourage public transportation, ridesharing, car-sharing, biking and walking in border cities so that fewer people will drive alone, thus reducing motor vehicle trips and the emissions of pollutants.*

Driving alone has many negative consequences that can affect border areas very significantly. It increases congestion and raises emissions to higher levels than they could be if alternatives were available and used more. Using public transit, sharing rides, walking, biking, or even sharing cars can reduce these negative consequences, allowing more efficient use of existing infrastructure in an environmentally friendly way.

Mass transit in the United States is available in many forms, including buses, ferries, commuter rail, light rail, and heavy rail. When travelers make the choice to use mass transit, motor vehicle trips may decrease and thus, emissions of air pollutants can be reduced. While there are many benefits of successful mass transit services, among the most significant are energy conservation, reductions

in emissions of air pollutants, and enhanced mobility that contributes to reduced road congestion.

Parts of San Diego County, for example, are in non-attainment of the 8-hour National Ambient Air Quality Standard (NAAQS) for ozone. Use of mass transit, including buses and light rail, takes vehicles off the road and contributes to improved air quality. Public transportation produces about 95 percent less carbon monoxide and about 90 percent fewer volatile organic compounds than private vehicles. [www.publictransportation.org/reports/asp/energy.asp#teb)]

Enhanced mobility is another benefit of mass transit. By taking some drivers off the road, travel time is reduced for other commuters. In addition, there is reduced idling time, and less stopping and starting, leading to further decreases in emissions of vehicular pollutants.

In the border region, the Metropolitan Transit System in San Diego and Sun Metro in El Paso, Texas are the two largest metropolitan transit systems. The Metropolitan Transit System in San Diego uses a fleet of buses for public transport. It also has a highly successful light rail system, known as “the Trolley.” The Trolley has a line that ends at the San Ysidro border port of entry. Passengers coming from San Diego can disembark at the Trolley’s final terminal and take a short walk across the border to Tijuana, Baja California. Similarly, pedestrians coming from Tijuana can



The San Diego Trolley is a light rail system providing fast, efficient public transit between the city and the San Ysidro Port of Entry across from Tijuana. (Source: U.S. Department of Transportation)

board the Trolley at this terminal and go to San Diego. The San Ysidro port of entry is the busiest U.S.-Mexico border crossing.

While the focus of this report is on the United States, Mexican cities have extensive public transportation systems as well, primarily bus systems. Monterrey, Mexico has a subway/heavy rail system, but it is located outside of the 100-kilometer border zone (as defined by the La Paz Agreement). In addition, in Mexico, many maquiladoras have their own private transit systems to transport workers from home to work and back. These private transit systems work very well; the reasons for their use are many, but primarily they offer the incentive of free transportation to ensure employees come to work.

Recently enacted federal legislation provides additional opportunities for strengthening the border region's mass transit infrastructure. The Safe, Accountable, Flexible, Efficient Transportation Equity Act: A Legacy for Users (SAFETEA-LU), was passed in 2005. It authorizes

alternative fuel projects, in addition to two national programs. While these programs are not directly targeted to the border area, they provide nationwide funding incentives to support increased use of alternative fuels in public transportation.

SAFETEA-LU also continues the Congestion Mitigation and Air Quality Improvement (CMAQ) program. CMAQ can fund projects for ridesharing, transit, bicycle/pedestrian activities, traffic flow improvements, clean fuel, retrofit and similar programs. States may also use Surface Transportation Program funds under SAFETEA-LU for a variety of transit, bicycle/pedestrian, and traffic improvement projects.

Another piece of federal legislation, the Energy Policy Act of 2005, provides significant funding for alternative fuels, including a national program to be implemented through the Department of Energy's Clean Cities Program. Two sections of the Energy Policy Act—706 and 731—support fuel cell and hybrid-electric buses.

Transit Services in U.S. Sister Cities on the U.S.-Mexico Border

<i>City</i>	<i>Population Served ('000)</i>	<i>Type</i>	<i>Number of Vehicles</i>	<i>Trips ('000)</i>
<i>San Diego, CA</i>	<i>223.4</i>	<i>Mixed²</i>	<i>1,032</i>	<i>95,293.6</i>
<i>El Paso, TX</i>	<i>563.7</i>	<i>Bus</i>	<i>185</i>	<i>13,567.1</i>
<i>Laredo, TX</i>	<i>176.6</i>	<i>Bus</i>	<i>48</i>	<i>4,648.7</i>
<i>Brownsville, TX</i>	<i>139.7</i>	<i>Bus</i>	<i>24</i>	<i>1,693.9</i>
<i>Bisbee, AZ</i>	<i>6.3</i>	<i>Bus</i>	<i>2</i>	<i>30.5</i>
<i>Douglas, AZ¹</i>	<i>14.3</i>	<i>None</i>		<i>-0-</i>
<i>Nogales, AZ¹</i>	<i>20.9</i>	<i>None</i>		<i>-0-</i>
<i>Yuma, AZ</i>	<i>181.2</i>	<i>Bus</i>	<i>6</i>	<i>141.1</i>
<i>Calexico, CA¹</i>	<i>27.1</i>	<i>None</i>		
<i>Del Rio, TX (City of) (Val Verde Co.)</i>	<i>34.6</i>	<i>Bus</i>	<i>12</i>	<i>55.3</i>
<i>Eagle Pass, TX¹</i>	<i>23.5</i>	<i>None</i>		
<i>McAllen, TX</i>	<i>106.4</i>	<i>Bus</i>		<i>600.0</i>
<i>Presidio, TX¹</i>	<i>4.6</i>	<i>None</i>		
<i>Rio Grande City, TX</i>				
<i>¹Rainbow Lines³ 12.6</i>		<i>Bus</i>		

1 - The towns or counties with no transit service may receive service from neighboring counties, or residents may obtain transit service in cities across the border.

2 - Mixed—includes light rail and bus.

3 - Transportation within rural areas and small urban areas using comfortable vans and buses.

The Fuel and Vehicle Programs created by the Energy Policy Act may benefit the border in specific areas: Section 742 is aimed at ports and other areas where major truck haulage occurs, with grantees intended to be state or local governments or their instrumentalities. The funding is intended to support the retrofit of trucks purchased to replace scrapped trucks. Priority funding is given to trucks that use ultra-low sulfur diesel (ULSD) fuel (less than 15 ppm), as well as U.S. EPA or CARB verified emissions control retrofit technology. Thus, Section 742 could be a significant incentive for cross-border partnerships to improve truck technology and reduce emissions.

PROJECTS AND PARTNERSHIPS

Sun Metro, El Paso, Texas Cross-Border International Transit Connection Sun Metro, owned by the City of El Paso, is working with Ciudad Juárez on a unique partnership to provide cross-border service through an international transit connection. The United States and Mexico have incorporated this initiative into the Security and Prosperity Partnership (SPP) of North America, launched March 23, 2005. Currently, Sun Metro is working with U.S. Customs and Border Protection on an agreement with Mexico and the U.S. Department of Transportation for a one-stop permit that would allow Sun Metro to take passengers across the border in both directions. The original concept of cross-border rail service has not proven economically feasible, so the project is being modified as a bus service with a binational route to cross the border. Sun Metro conducted a trial run late in 2005, and regular service is expected to begin in 2006. The project will help alleviate traffic congestion, improve air quality, and add to the safety and security of passengers.

Sun Metro also is planning construction of a multi-modal International Terminal to accommodate international bus operators. The terminal will have a number of bays for Sun Metro buses, and it will consolidate all operators—including Greyhound, charter services, and taxis—into one downtown location. Sun Metro acquired the land in June 2005, allowing it to proceed with construction.

Ciudad Acuña-Del Rio, Texas, Fixed Route Cross-

Border Service The city of Del Rio formerly operated one bus in fixed route service, terminating that route at the International Bridge close to downtown. When it became necessary to operate para-transit service (transit service for persons with disabilities), Del Rio bid out its fixed route service. The new service began in July 2005, and the fixed route now crosses into Mexico to Del Rio's sister city of Ciudad Acuña.

Multi-modal Center, McAllen, Texas While McAllen, Texas Transit operates only within McAllen, in 2001 the transit system inaugurated a multimodal center to provide taxi and intercity bus connections to its local transit system. The multimodal center provides bus bays for several Mexican bus operations that bring shoppers and medical visitors and workers from the bordering town of Reynosa. There are four Mexican-owned bus lines serving the McAllen area. They include Tamaulipas/Noreste Bus Company, Autotransportes CD Mantes, Autobus Turismos Management and ADO Management.

U.S. Department of Energy Clean Cities Program The U.S. Department of Energy's Clean Cities Program seeks to support local practices that reduce petroleum consumption. [www.eere.energy.gov/cleancities] More than 80 partner coalitions have enlisted and participate in the program, including the binational Paso del Norte area (1995), San Diego (1996) and Laredo (2004). The Clean Cities Program has fostered international partnerships on energy and the environment, such as that between El Paso and Ciudad Juárez.

It should be noted that there are few projects and partnerships in the Arizona and New Mexico border region, because transit systems in the border region of these states are few or are not well developed.

REMAINING BARRIERS, NEXT STEPS

Barrier 1

Absence of cross-border transit systems Cross-border transit systems are nonexistent along most portions

Public Transit

of the border, adding to border congestion and increased vehicle emissions. Cross-border transit systems need to be created or renewed, to the extent possible. Homeland security issues are a concern, but in the past, economic issues have also helped derail cross-border transit systems. For example, merchants in Ciudad Juárez who were concerned that they were losing business to merchants in El Paso opposed cross-border transit. There are some attempts to create or renew some of these services, particularly in non-attainment areas.

NEXT STEPS

Work with Mexico as well as state and local stakeholders to examine methods to improve cross-border transit systems. As part of the Security and Prosperity Partnership (SPP) of North America, the United States and Mexico have agreed to implement a secure cross-border commuter service between El Paso and Ciudad Juárez. (Ironically, in the early 1900s there was a trolley system connecting the two cities.) This project should be a pilot for the entire southern border, and the policies and procedures adopted could be emulated at other sister cities.

Improve transit system connections along both sides of the border. The lack of connectivity between Mexican and U.S. transit services presents a major challenge to increasing ridership in border public transit systems. Ultimately, this is an area where local or state governments or local public/private partnerships will have to develop transit system connections between cities in Mexico and the United States. While Federal Transit Administration grant funds cannot be expended to provide service with Mexico, they can be used to provide better connections within the United States.

Develop mass transit links to each side of major ports of entry. While cross-border public transit systems would be ideal, many benefits would be derived from transit systems in sister cities that were linked to the major ports of entry. Commuters could ride to the border, cross

as pedestrians, and then connect to mass transit in the other country.

Barrier 2

Few riders on public transit systems. There are not enough riders on existing transit systems. For a variety of reasons, public transit in border communities is seriously underutilized. Moreover, in a number of towns, transit systems do not exist. Nogales, Arizona (population 21,000) and Eagle Pass, Texas (population 23,500) are examples of communities without public transit.

NEXT STEPS

Support efforts by local authorities to provide incentives that increase ridership on public transit. Steps can be taken to increase ridership in public transit systems along the border, especially given high fuel costs. For example, metropolitan transit authorities (MTAs) in the border region could begin campaigns similar to the “Dump the Pump” campaign that Capital Metro in Austin launched in August 2005 to promote the use of buses. Other ideas to increase ridership include the use of van pools, in which the riders pay a nominal fee and commit to riding in an MTA-owned vehicle at least three days a week. Cities such as Nogales or Eagle Pass, which do not have mass transit, could consider starting such systems, in coordination with local Metropolitan Planning Organizations or their local Councils of Government.

Encourage wider use of the Department of Energy’s Clean Cities Program to create more border transit systems. U.S. transit systems that participate in the Clean Cities Program will use cleaner fuels, which may reduce border air pollutants such as nitrogen oxides which contribute to ozone formation. While the three largest U.S. border transit systems are already Clean Cities partners, increasing the number of systems will yield great benefits. For example, Calexico and Nogales could be encouraged to engage with maquiladoras in their cross-border communities. SAFETEA-LU funding may be available from CMAQ or the Coordinated Border Infrastructure Program-

Borders program, and the U.S. Department of Energy could coordinate best practices.

Barrier 3

Conflicting interests between facilitating cross-border traffic and enhancing homeland security. The interests of protecting the environment and public health by decreasing congestion at ports of entry are often pitted against the interests of securing the nations from threats such as terrorism, drugs and illegal immigration. For example, at some ports of entry in Texas, concrete blocks are placed in a circuitous fashion to prevent drug smugglers in vehicles from racing through the inspection areas, as has happened. Unfortunately, this further slows traffic and increases vehicular emissions. Nevertheless, creative ways have been found to manage risk so as to promote both homeland security and increased traffic flow goals. The installation of dedicated commuter lanes at busy ports of entry is a prime example.

NEXT STEPS

Use Sun Metro’s cross-border transit program as a pilot and extend applicability to other parts of the border. The cross-border transit program that Sun Metro is developing with Ciudad Juárez is one method of speeding up traffic flow across the border while still meeting homeland security concerns. This program could be considered a best practice and used elsewhere.

Explore the viability of a pre-cleared border-crossing card for those who regularly cross the border in public transit. U.S. Customs and Border Protection could expand or replicate its Secure Electronic Network for Travelers’ Rapid Inspection program, now in effect for passenger vehicles, to support cross-border public transit. Travelers who undergo a background check and deemed to be “low risk” could be issued with a special border-crossing card linked to public transit systems. This would encourage greater use of cross-border transit services.





Cultural and Natural Resources

Recommendations

To better protect cultural and natural resources along the U.S.-Mexico border, the Good Neighbor Environmental Board recommends the following:



CAPACITY BUILDING

Efficiently use and leverage existing federal support initiatives such as the National Heritage Area program. Establish more public-private partnerships to increase both funding and staffing levels. Foster more public involvement in cultural resources preservation through stronger public education about its value.



GROWTH

Increase partnerships between preservation groups and agencies to purchase land with high-value cultural and natural resources, thus helping to manage growth. Create incentive programs to encourage private landowners and developers to voluntarily protect cultural resources. Encourage tribal governments and agencies to participate in government-to-government consultation to minimize damage to cultural resources, including sacred sites.



SECURITY

Undertake border security efforts with recognition of the need to protect cultural and natural resources. Improve efforts in interaction, coordination and cooperation among federal, tribal, state and local governments. Examine methods to reduce the number of undocumented migrants crossing border tribal lands, thus reducing associated damage to sacred sites, burial grounds, archeological sites, important ecosystems, and traditional lifestyles.

INTRODUCTION

The U.S.-Mexico border region is rich in history, culture, regional character and diversity, all of which contribute greatly to the region's collective heritage and community identity. The region encompasses some of the most impressive archaeological sites and traditional cultural landscapes in North America, including ancient Native American villages, the magnificent Mission church of San Xavier del Bac, and Mexican and U.S. Territorial-era ranches. The region also contains historic mining districts, frontier towns, and early railroads, roads, and trails. Together, these cultural resources represent over 10,000 years of settlement along the border.

Also contained within the border region are a variety of landscape features, along with plant and animal species, that have come to feature prominently in its collective identity. Landscapes range from hot and dry deserts, to lush riparian corridors and irrigated farmland, to highly productive rangeland, to mountain top forests. Significant wildlife species include the New Mexico ridge-nosed rattlesnake, the coati mundi and coppery-tailed trogons, as well as better-known species such as the desert bighorn sheep, the javelina, the mountain lion, and the coyote. Some of these landscapes and wildlife species remain closely linked to ongoing cultural practices of tribal groups and others in the area.

The Good Neighbor Environmental Board recognizes the dynamic interplay among the region's cultural resources, their surrounding natural resources, and the region's environmental quality. It also recognizes that, fortunately, protection of one element often incorporates protection of the others. One of the clearest examples of this interplay can be found in the region's prehistoric and historic archeological sites. Thus, for the purposes of this report, the Board decided to focus primarily on the topic of archeological sites and their associated natural landscapes. It also chose to examine how the cultural resources of one of the region's many cultural groups, the 26 U.S. tribes whose land lies within the border region, are being affected by factors such as development pressures and a shortage in agency staff resources.

The following section describes cultural resources in the border region from three perspectives: *archaeological sites, traditional cultural landscapes and properties, and traditional cultural practices.*

Archaeological sites are physical remains of past human activities that are at least 50 years old. These sites may contain artifacts such as stone tools and features such as rock walls. One example is the Hueco Tanks State Historic Site in Texas, which contains both pictographs (rock paintings) from ancient Native Americans, as well as the ruins of a stagecoach station and historic ranch house. [www.tpwd.state.tx.us.]

Much of the preservation activity to date has focused on preserving only specific archaeological sites; these areas often are easily recognizable by the general public. While laudable, such efforts often focus strictly on a limited geographic area, while excluding the connection to the surrounding cultural and natural landscapes.

Traditional cultural landscapes and properties are natural resources that have taken on special cultural significance, such as sacred springs or mountain peaks. They may or may not show overt signs of human activity. The National Park Service and the National Register of Historic Places use a similar definition. According to the National Park Service, a traditional cultural landscape is "a geographic area, including both cultural and natural resources and the wildlife or domestic animals therein, associated with a historic event, activity, or person or exhibiting other cultural or aesthetic values." A traditional cultural property (TCP) is defined as a property that is eligible for inclusion on the National Register of Historic Places because of its association with cultural practices or beliefs of a living community. TCPs are essential to maintaining the cultural integrity of many Native American nations, and are critical to the cultural lives of many of their communities. A good example is Tecate Peak, which lies astride the international border between San Diego, California and Tecate, Baja California. Not only is it a sacred site for Kumeyaay and other regional tribes, but it also is an important natural area, protected on the U.S. side as Bureau of Land Management lands and on the Mexican side by the first ecological easement in Baja California.

Traditional cultural practices or beliefs of a living community are rooted in the community's history. They

serve a key role in maintaining the continuing cultural identity of that community. One example, located along the Arizona border on Tohono O’odham land, is the Baboquivari mountain peak area. The Tohono O’odham people believe that the Baboquivari Peak is the home of their creator, I’itoi, spirit of goodness, who dwells in the center of all things and watches over them. Pilgrimages are made to the peak for spiritual purification and strengthening. Also of great cultural significance to the O’odham people is the coyote, which features greatly in the O’odham belief of creationism, and in their traditional songs and stories.

Yet another example, this one non-tribal, is the production and harvesting of soap from the wax of an endemic plant, the “candelilla.” Its wax remains an important economic cash crop in the Big Bend area of Texas, and especially in the rural areas of northern Mexico. Harvesters of the plant, called “candelilleros,” teach their sons and daughters sustainable harvesting techniques such as pulling up the plant by hand in a way that promotes the fastest regeneration. [www.texasbeyondhistory.net/waxcamps/today.html.]

Cultural resource management in the border region faces unique challenges. An explosion in the region’s population has had a dramatic effect on shared natural and cultural resources. Urban development creates an ongoing loss of archaeological sites and traditional cultural landscapes, and a negative impact on traditional cultural practices. Foot traffic, off-road vehicles, and trash associated with undocumented migration causes damage to sites and hinders use of sacred sites and recreational areas. Increased border security impedes cultural practices, especially for tribes such as the Tohono O’odham in Arizona, and the Kumeyaay of California and Baja California, whose members reside on both sides of the border. In addition, especially in remote areas, lack of resources for adequate protection leads to increased looting.

To preserve the border region’s cultural heritage, policymakers must recognize that many of the same forces affect both natural and cultural resources, and that natural resource stewardship has much in common with cultural resource stewardship. Sacred sites and traditional cultural landscapes contain important reservoirs of genetic and species diversity, and can help to protect ecosystems against environmental degradation. Archaeological sites often are located along fragile riparian corridors. Traditional cul-

tural practices often rely on interaction with local natural resources. Therefore, sustainability of both cultural and natural resources is key to the preservation of each.

Fortunately, there is growing awareness of this concern, and some border region communities already are taking steps to simultaneously preserve both natural and cultural resources. For example, Texas and its neighboring Mexican state of Tamaulipas have created a binational “Caminos del Rio (Roads of the River) Lower Rio Grande Heritage Corridor.” Through designation of the corridor, the two countries seek to preserve the heritage and architecture of the area along the Rio Grande between Brownsville–Matamoros and Laredo–Nuevo Laredo. While the primary focus is on preserving buildings, the effort also includes land preservation in the form of the historic Palmito Battlefield. The corridor wends its way past large working ranches and farms, some of which have been in operation since the late 19th century. [www.thc.state.tx.us/heritage-tourism/htcaminos.html]

National recognition of the border region’s rich cultural resources also is growing. For example, in 2000, the Smithsonian Museum’s annual Folk Life Festival on the National Mall in Washington, D.C. featured an exhibit simply named “El Rio.” The goal, in the words of the curators, was to explore “the relationship between traditional knowledge, local culture, and a sustainable environment in the Rio Grande/Rio Bravo Basin.” [www.folklife.si.edu]

Despite these promising signs, much more needs to be done if the border region’s natural and cultural resources are to be sustained. The section that follows highlights some of the promising partnerships working on both issues as well as some of the remaining barriers. Note that because the Good Neighbor Environmental Board’s Sixth Report included a substantial section on natural resources, this report focuses primarily on cultural resources. However, significantly, it does include an update on the natural resources recommendations made in the Sixth Report.

PROJECTS AND PARTNERSHIPS

Throughout the U.S.-Mexico border region, projects and partnerships have been undertaken to protect its cultural resources. The following section highlights a few of the promising efforts. In some cases, projects that started out protecting only one aspect of cultural resources —such as preserving a particular archaeological site— have broadened over time. They now recognize the interconnectedness of sites, cultural landscapes, cultural practices and natural resources, and manifest a resource protection philosophy. On the partnership side, the value of public/private partnerships has moved to the forefront.

The Archaeological Conservancy Established in 1980 and based in Albuquerque, New Mexico, the Conservancy is a non-profit organization dedicated to acquiring and preserving archaeological sites. The Conservancy protects sites in the border region by acquiring the land on which they rest, preserving them for posterity. Examples of Conservancy preserves include missions of Father Kino and several important Hohokam ruins in southern Arizona, and important sites in Texas and New Mexico. Over the past few decades, the knowledge and methods of modern archaeologists have advanced tremendously. Keeping a significant portion of raw data in the ground guarantees that archaeologists with even more advanced knowledge and technologies will have access to it.

The Arizona Site Steward Program This is a volunteer program with approximately 150 certified participants in southern Arizona. Each volunteer is assigned to monitor the condition of archaeological sites. Participating sites are managed by a variety of agencies: the National Park Service; Pima County; Coronado National Forest; University of Arizona; Bureau of Land Management; Arizona State Land Department; Arizona State Parks; and The Archaeology Conservancy. The program dates back to the mid-1980s, when members of the Governor's Archaeology Advisory Commission partnered with the State Historic Preservation Office. The primary role of the "Site Stewards," as they are called, is to report site vandalism or damage, and to educate the public about the importance of leaving the archaeological record intact. Most damage



Strong arms and a sturdy back. "Candelilla" plants typically are harvested entirely by hand, sometimes with a sharpened stick. Wax from the plant remains an important economic cash crop in the Big Bend area of Texas and the rural areas of northern Mexico. (Source: Raymond Skiles, www.texasbeyondhistory.net/waxcamps)

occurs from looters, but it also occurs from illegal grading and road building, graffiti, natural erosion, and casual collections of artifacts. The Site Steward program of Arizona has served as a model for the New Mexico Site Watch program.

Falcon Reservoir Cultural Resources Some 850 archaeological sites, encompassing approximately 8,000 years of human occupation, have been found at the Falcon Reservoir on property controlled by the United States Section of the International Boundary and Water Commission, United States and Mexico (USIBWC). These cultural resources include prehistoric sites as well as Spanish colonial ranch sites. Falcon Dam is located on the Rio Grande between two pairs of sister cities: Laredo, Texas–Nuevo Laredo, Tamaulipas; and McAllen, Texas–Reynosa, Tamaulipas. It was constructed by the U.S. and Mexican sections of the Commission in 1953. At normal conservation capacity, the reservoir covers 87,181 acres of land. The cultural resources located in the Falcon Reservoir area are the highest density recorded in any one site in Texas.

The USIBWC has been working with the Texas Historical Commission to continue to protect the site's extensive cultural resources. However, the sheer number of sites in the area, and their remote location, complicate efforts to protect them from damage caused by illegal collectors and other human activity. Many of the sites also suffer from erosion due to rising and falling lake levels. During 2005, partnership activities included survey work as well as

Natural Resources

efforts to develop salvage and treatment plans for sites in danger of significant erosion.

Franklin Mountains State Park This park in El Paso, Texas, is one of the largest urban parks in the U.S. It comprises some 37 square miles, all within the El Paso city limits. The park was created by the Texas Legislature in 1979 and acquired by the Texas Parks and Wildlife Department (TPWD) in 1981. Among the park's assets are colorful Native American pictographs located on boulders and in rock shelters, and mortar pits, formerly used to grind seeds. Preservation of the park can be credited to strong partnerships among the residents of the Paso del Norte region.

The Heritage Southwest Program The Center for Desert Archaeology, a private nonprofit organization based in Tucson, Arizona, promotes the stewardship of archaeological and historic resources in the American Southwest and Mexican Northwest through active research, preservation, and public education. Under the Heritage Southwest Program, Center researchers currently are compiling information for inclusion in a geographic information system for the management and protection of archaeological sites. The program gives priority to compiling an inventory of sites that date between A.D. 1200 and 1700 across the American Southwest and Mexican Northwest. A prime research concern is exploring the links between modern tribal groups and archaeological sites that date to this interval. The program also is pursuing research into the arrival of agriculture to the American Southwest and Mexican Northwest. Agriculture has been an element of human survival in the Greater Southwest/Northwest for approximately 4,000 years, and has been critical to that survival for about 2,000 years. [www.centerfordesertarchaeology.org/pdf/hsw_summary.pdf]

Native Seeds/SEARCH This is a nonprofit conservation organization based in Tucson, Arizona that conserves, distributes and documents the diverse varieties of agricultural seeds, their wild relatives and the roles these seeds play in cultures of the American Southwest and Northwest Mexico. Native Seeds/SEARCH works with indigenous gardeners on both sides of the border to seek out native seeds, grow larger quantities of what they collect, and return the crops to native elders. They now have a seed collection of nearly 2,000 varieties across 99 species of crops from 18 tribal groups. Many of these crops were once



Protecting cultural and natural resources in remote areas of the border region is extremely difficult due to insufficient human resources. Remains of a historic chimney found on lands in the Falcon Reservoir in Texas. (Source: USIBWC)

thought to be gone forever.

Santa Lucia Ranch and Rancho Seco Land Purchase Agreement In April 2005, Pima County, Arizona, officially purchased two adjoining ranches located just north of Arivaca in the Altar Valley. The event was the culmination of a unique partnership involving ranchers, Arizona Open Land Trust members, and county and city officials. Together, the Santa Lucia Ranch and its neighboring ranch, Rancho Seco, comprise nearly 10,000 acres of land. As part of the acquisition, grazing leases will be assigned to the county, but ranchers will remain on the property and continue ranching for at least ten years. The purchased land is in an area that is under considerable development pressure. Informal investigation indicates a number of archaeological sites on the land. An additional significant benefit of the agreement is that the two ranches directly abut the Buenos Aires National Wildlife Refuge.

Tumacácori National Historical Park Partnership (NHP) Tumacácori NHP is creating a working partnership with the Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH) in Sonora, Mexico. Together, under a grant from the Cultural Resources Training Initiative, the partnership hosted a binational symposium of preservationists from the Mexican states of Sonora, Coahuila, Durango, Chihuahua, and Nuevo León, as well as specialists from the U.S. National Park Service, the U.S. Bureau of Land Management, the U.S. Forest Service, and the Arizona State Historic

Preservation Office. The goal was to discuss the future of earthen architecture mission sites in the border region. The preservation process began more than a decade ago, when specialists and volunteers from the National Park Service teamed with citizens from San Ignacio, Sonora, Mexico to help preserve the local mission. The Tumacácori NHP contains three missions, historic orchards and ancient irrigation systems that are extremely vulnerable to subdivision development. San José de Tumacácori and Los Santos Ángeles de Guevavi, both established in 1691, are the two oldest missions in Arizona, and the third mission, San Cayetano de Calabazas, was established in 1756.

Proposed National Heritage Area: the Santa Cruz Valley Local government agencies, chambers of commerce, tourism councils, and a variety of nongovernmental organizations are collaborating in efforts to add a border-region river valley to the current list of National Heritage Areas (NHAs): the Santa Cruz Valley in southeastern Arizona. The Santa Cruz River Valley is unique, as it contains several stretches of natural river flow, important riparian and grassland habitats, unfragmented wildlife migration corridors, and diverse plant and animal communities, in-

cluding numerous endangered species.

The Santa Cruz National Heritage Area Feasibility Study, produced by the Center for Desert Archaeology, is an excellent description of the valley's biological resources and corridors, historic structures, and archaeological sites. The drive to designate the Santa Cruz Valley a National Heritage Area is gaining momentum due to a convergence of local efforts to: conserve natural resources and open spaces; preserve historic structures and archaeological sites; educate the public about the history and cultures of this region; increase national recognition of the region; develop heritage tourism and bring other economic benefits to local communities; and improve cultural ties across the U.S.-Mexico border.

NHAs are designated by Congress to conserve resources and open spaces as well as to preserve the historic structures and archaeological sites important to the history and cultures of the region. Being designated an NHA often results in increased recognition and resources. Significantly, Yuma Crossing, in Arizona, is currently the only National Heritage Area in the entire U.S.-Mexico border region. (also see Next Steps section).

U.S.-Mexico Border States Symposium on Natural/Cultural Resources Management This symposium was held April 19-21, 2005, at New Mexico State University in Las Cruces. It was a consolidation of several forums held in previous years: the U.S.-Mexico Border States Conference on Protected Areas, Wildlife, and Recreation; the International Workshop on Management of Cultural Resources; and the "Sister Parks" Workshop. The goal was to improve transboundary cooperation by facilitating networking among resource managers and the public and private sector, academic communities, and political decision makers. The event included three themes: Natural Protected Areas and Cultural Heritage; Wildlife Management; and Tribal Relations and Efforts.

Waste Characterization of Solid Waste from Undocumented Migrants The Tohono O'odham Nation is examining the possibility that the amount of recyclable and reusable material in the solid waste left by undocumented migrants would be sufficient to support sustainable businesses. (Each individual discards a daily average of approximately eight pounds of waste, comprised mainly of backpacks, clothing, blankets, water bottles, plastic sheeting, and food. With more than six tons (12,000 lbs) of solid



Pictograph from Seminole Canyon State Park and Historic Site, west of Comstock, Texas. Pictographs (rock paintings) created by ancient Native Americans are one of the border region's cultural resource treasures. These cultural resources, their surrounding natural resources, and the region's environmental quality remain in dynamic interplay -- protection of one often leads to protection of the others. (Source: Texas Parks and Wildlife Department)

waste being deposited on the Nation's lands each day, this problem rapidly is approaching crisis proportions.) During the Nation's waste characterization study, 10,679 pounds of solid waste from fifteen sites were sorted into categories and graded on cleanliness. Two sorts were completed. Most of the material from the first sort was not usable, as it was dirty, wet or degraded. The second sort consisted of material recently discarded and showed more promise. Several business areas are being considered: cleaning and selling of backpacks; selling of textiles and shoes to recyclers; processing of textiles for rags; and recycling of plastic.

California Indian Basket Weavers Association (CIBA) CIBA was formed in response to concerns about the loss of traditional sites for gathering basket materials as a result of development and land use changes. In 1991, CIBA opened a dialogue with agencies such as the Forest Service, Bureau of Land Management, National Park Service, and the California Department of Parks and Recreation to protect Indian access to these natural resources integral to their culture. [www.ciba.org]



Particular landscape features hold special meaning for tribal groups and others in the border region. The Tohono O'Odham people, for example, honor the sacred spring (left) on historic tribal land at Quitovac, Mexico. They also honor the sacred mountain of Baboquivari Peak (right) in southern Arizona, the home of their creator, I'itoi, spirit of goodness. Because the tribe's land spans the border, tribal members on both sides make regular cross-border pilgrimages to maintain their revered cultural practices. (Source: Tohono O'Odham Nation Environment and Solid Waste Departments)

REMAINING BARRIERS AND NEXT STEPS

CAPACITY BUILDING

Barrier 1

Lack of institutional resources to adequately manage and protect cultural resources. A shortage of funds continues to stymie cultural resource preservation efforts throughout the border region. Insufficient financial resources lead to insufficient human resources. Protecting cultural and natural resources in remote areas of the border region is extremely difficult, and public land managers have far too few patrol officers to oversee the lands under their jurisdiction. For example, much of the border area of the Coronado National Forest in southern Arizona is remote and unroaded. This 1.7 million acre national forest has approximately six full-time law enforcement personnel. Other employees are occasionally placed in the field, but seldom on the border.

This lack of resources has led to a lack of complete data on cultural resources throughout the border region. For example, there are 3,984 archaeological sites known in Pima County, Arizona, yet only 12 percent of the land base has been formally investigated. Staff from the Coronado National Forest estimate that only 10 percent of the forest has been surveyed. Without data on the number, types and status of cultural resources, informed decision-making is difficult.

NEXT STEPS

Increase funding for sustainable management and protection of cultural resources. Without additional funding, cultural resource preservation efforts throughout the border region will continue to be inadequate. In addition, agencies, need to look at ways of becoming more efficient, and should focus on strategies to conserve the whole resource base.

In cooperation with interested authorities, compile a comprehensive inventory to document cultural re-

sources along the border, while respecting the concerns of those groups who choose not to participate. A comprehensive site inventory is needed as a foundation for informed decision-making about how best to preserve the region's cultural resources. One example of progress in data collection is a project in Big Bend National Park, Texas, one of the largest national parks in the nation. In 1995, a comprehensive archeological survey was initiated to create and preserve a record of the evolution of the park's cultures. More than 7, 000 acres were surveyed. The findings and collected data were integrated into the park's Geographic Information System.

Facilitate an increase in public-private partnerships to protect cultural resources. In Texas, for example, the inception of the "Caminos del Rio" (Roads of the River) Lower Rio Grande Heritage Corridor began with assistance from the Meadows Foundation, which completed a cultural resources survey published as *A Shared Experience*. With this survey in hand, several Texas state agencies, the National Park Service, and agencies in Mexico created the corridor.

Designate additional National Heritage Areas in the border region. Only one National Heritage Area currently exists in the border region, the Yuma Crossing National Heritage Area, though several others are being considered (see Projects and Partnerships section). National Heritage Areas are designated by Congress as regions with natural, cultural, and recreational resources that, when considered together, are nationally distinctive and significant. In recognition of the link between economic development and cultural resources, they are designed to stimulate economic growth by encouraging local stakeholders to collaboratively plan and implement projects that "recognize, preserve and celebrate many of America's defining landscapes." Once designated, an NHA is eligible to receive up to \$10 million in 50 percent matching funds over 15 years.

Barrier 2

Increase in vandalism resulting from lack of resources. Vandalism continues to be a major problem for cultural resources along the border. The potential financial gain, coupled with the low probability of getting caught, keep looters active. For example, at Hueco Tanks State Park in El Paso County, the pictographs created by the

Jornada Mogollon culture have been defaced in the past 15 years by vandals, resulting in irreparable cultural destruction. The Arizona Site Steward Program (see Projects and Partnerships section) reported over 50 acts of vandalism to archaeological sites in southern Arizona during 2005, including pot hunting, surface collection of artifacts, illegal dumping of trash, removal of petroglyphs, fence cutting, and damage from off-road vehicles.

NEXT STEPS

Increase monitoring activities at archaeological sites. The most effective means of decreasing vandalism at archaeological sites is to have a permanent presence at the site. However, agencies continue to operate with limited financial resources. In lieu of agency staff, volunteers and even neighbors, can monitor areas. The Arizona Site Steward Program and the New Mexico Site Watch program are highly successful volunteer monitoring programs. The best protectors of cultural resources are often the people who live near the sites. The inhabitants of these areas could be of great service to preservation efforts by refraining from pot hunting, reporting vandals at sites, and alerting agencies to unauthorized land-clearing activities.

Barrier 3

Lack of awareness about the value of cultural resources and the benefits of preservation. Public education is the key to cultural resource preservation in the border region. If more members of the public understood and respected cultural resources, greater self-restraint would be exercised, land-holding agencies would find it easier to justify the expenditures for preservation activities, and law-enforcement and judicial agencies would be more willing to use existing tools such as antiquities laws.

NEXT STEPS

Foster more public involvement in cultural resource preservation through stronger public education about its value. Expanding and strengthening public knowledge about the protection and preservation of our cultural resources would help to create a cultural resources

preservation ethic in the general population. The energies and interests of avocational archaeology and historic preservation groups should be channeled for the benefit of cultural resource management. Members of such groups can serve as educators as well as conservation advocates. Partnerships with organizations traditionally focused on natural resource protection could lead to increased protection of cultural resources.

GROWTH

Barrier 1

Explosive population growth, urbanization, and land cover changes. Older buildings with historical significance are abandoned and, with age, demolished for “urban renewal” or redevelopment projects. Increased development near protected areas increases visitation and often, unfortunately, vandalism. Big Bend National Park and the corresponding adjacent protected areas in Mexico are being compromised by the development of adjacent lands. Issues include air and water quantity and quality effects, invasive plants and animals, and an increase in motorized recreation.

NEXT STEPS

Work with private landowners so that when private land is developed, cultural resources are considered as a part of the development review approval process. Archaeologists and others interested in cultural preservation must make strenuous efforts to acquire institutional access to the planning and management process whenever land-surface alterations are involved. Projects can be designed to minimize damage to cultural resources if considered at the development review stage.

Purchase land containing high value cultural resources Pima County, Arizona has successfully used this strategy through bond initiatives to purchase areas containing significant cultural and natural resources. Acquisition strategies are often driven by changes in the modern landscape, such as intense development pressures. Pima County looked at development pressures, but also the significance of the sites to the resource base.

Make use of urban parks combining urban development, preservation and public education. Urban parks can balance urban development, preservation, and public education. They can range from a passive archaeological park consisting of a preserved area with little disturbance, to assemblages of historic buildings, to areas with formal construction such as displays, interpretive paths and installed signs.

Create an incentive program to encourage private landowners to voluntarily protect cultural resources on their land or, when necessary, compensate them. For many years, conservation easements focused entirely on natural resources such as plants, wildlife habitat, open spaces, rangeland and even scenic views. However, because many landowners are interested in protecting not only natural, but also cultural, resources, conservation easements have been increasingly used to protect landscapes in a more holistic manner.

Barrier 2

Threats to cultural practices of tribes along the border. For the 26 U.S. tribes whose land falls within the border region or crosses the border, dependence upon local natural resources for cultural practices goes far beyond the economic dimension. In many cases, numerous aspects of daily life, from spiritual practices, to daily diet, to creation of handcrafted objects from local materials, are affected. For instance, the Tohono O'odham people of southern Arizona weave more baskets than any other tribe today, using indigenous plants such as yucca, bear grass, and devil's claw. Their techniques remain identical to that of their prehistoric ancestors. They must first gather natural materials to be used, including the natural vegetable dyes. They often incorporate cultural symbols including the coyote, the desert turtle, and desert lizards, to decorate their baskets.

Another example is the Kumeyaay Indians, the predominant native group in Southern California, who have lived on both sides of the westernmost portion of the U.S.-Mexican border for thousands of years. The Kumeyaay depend on native plants for clothing, basketry, food, shelter, and medicine. Today, they continue to honor the land

through language, story, song, prayer, and habits of daily life.

Traditional farming, the stabilizing force in many Native American communities, also is endangered. Traditional farmers conserve historic seeds adapted to local conditions, keep traditional agricultural and culinary practices alive, donate crops for ceremonies and feast days, and feed extended families from their fields. When peoples once sustained by agriculture lose their agricultural traditions, their survival as a culture may also be at risk. For many Native American tribes in the southwestern U.S. and northern Mexico, these relationships are endangered.

NEXT STEPS

Encourage protection of natural resources vital to traditional cultural practices. The Wild Chile Botanical Area was officially designated as a special management area within the Coronado National Forest in 1999. Establishment of this 2,500 acre area as a site rich in genetic resources makes it the first such designation designed to conserve wild relatives of traditional important crops, in this case, the wild chile. Through research, training and education, the botanical area provides government, non-government and private interests the opportunity to work together toward the common goal of conserving natural resources and cultural practices.

Another strategy is employed by the organization Native Seeds/SEARCH, which works with indigenous gardeners on both sides of the border to seek out native seeds, grow larger quantities of what they collect, and return the crops to native elders (see Projects and Partnerships section).

Consult more extensively with traditional cultural practitioners to identify landscapes of significance. Cultural landscapes often are difficult to recognize, and may not come to light through the conduct of routine archeological or historical surveys. The existence and significance of such locations often can be ascertained only through interviews and consultation with traditional cultural practitioners.

Barrier 1

Potential conflicting priorities across land management agencies and border security agencies. Preservation agencies' priorities are at times in conflict with border security priorities. Each land management agency has a distinct mission and set of responsibilities. These missions involve managing the land for a variety of purposes related to the conservation, preservation, and development of natural resources.

Native American tribes have concerns regarding current and proposed border security projects exempt from federal environmental laws, such as fencing, roads, and remote monitoring stations. For example, the Border Fence Project in the San Diego, California–Tijuana, Baja California border region was exempted from such laws through a Congressional rider attached to a defense bill. This large triple fencing, approximately 30 miles long, will destroy or cover an ancient La Jolla period archeological site, and will affect several endangered plant species.

NEXT STEPS

Improve coordination and cooperation among federal, tribal, state, and local governments. Federal, tribal, state, and local governmental entities should increase cooperation to develop shared conservation goals. A combined agency effort toward completing a formal assessment of border policies on cultural and natural resources, followed by a project to inventory, monitor, evaluate and assess environmentally sensitive areas, would help mitigate impacts to cultural and natural resources.

Require compliance with federal laws on federal projects. The National Environmental Policy Act (NEPA) requires that federal agencies must prepare environmental impact statements prior to making decisions about projects that may significantly affect the quality of the human environment. Exemptions to NEPA for border security projects may harm natural and cultural resources.

Undocumented immigration and illegal drug activity, which damage archaeological sites, disturb significant natural areas, violate sacred sites and force changes in cultural practices. Tribal lands - The increased number of undocumented migrants crossing border tribal lands, coupled with the increased border security efforts by the federal government, has resulted in greater violation of tribal sacred sites, burial grounds, and changes in traditional lifestyles. Estimates from the Tohono O'odham Nation indicate that, at times, up to 1,500 undocumented migrants cross the Nation's lands each day. This increased human activity has resulted in many more unofficial roads, trails, and paths, and more off-road traffic. The higher human and mechanized traffic, in turn, has led to increased impacts on natural areas, sacred sites, burial grounds, and archaeological sites, whether inventoried or not. This human activity also has adversely affected border tribal members in the gathering of wild foodstuffs, medicinal plants, and materials used in basketry and pottery, which are essential for maintaining tribal traditions and lifestyles. Examples include cacti fruit, yucca and devil's claw fiber, nuts, clay, dyestuffs, and various medicinal plants. In addition to the vegetation damage caused by migration pressure, many border tribal members now refrain from going out to gather native fruit, plants, and other materials because of the fear for personal security out in the wild. The combined effect has sobering implications for efforts to maintain tribal cultural traditions.

National parks, national forests, and state lands – The national park system manages seven national parks along the U.S.-Mexico border, including Organ Pipe Cactus National Monument and Coronado National Memorial in Arizona; Amistad National Recreation Area; Big Bend National Park; Chamizal National Memorial; Palo Alto Battlefield National Historic Site; and Padre Island National Seashore in Texas. They share approximately 365 miles of the international border with Mexico, and are directly affected by increased illegal border activity. Other parks nearby, including Saguaro National Park; Chiricahua National Monument; Fort Bowie National Historic Site; and Tumacácori National Historical Park also feel the effects of illegal border activity.

NEXT STEPS

National forests such as the Cleveland National Forest in southern California and the Coronado National Forest in southern Arizona, as well as state-protected lands such as the Anza-Borrego State Park, also are located near or on the border. They too have been affected by the movement of undocumented persons through their landscapes. Concerns include the creation of new trails that produce erosion with winter rains, untended migrant campfires that cause wildfires, and large quantities of trash. Most of these protected areas were established to preserve some of the country's most unique natural and cultural resources, which are contained in a very fragile environment. Yet human and vehicular intrusions continue to cause damage.

FEDERAL LAWS PROTECTING CULTURAL RESOURCES

The enactment of laws to protect cultural resources began exactly 100 years ago with the Antiquities Act of 1906. Since then, others have been passed at the federal, state and local level. Listed below is a synopsis of the main points of the most relevant federal laws.

Antiquities Act of 1906 authorizes the president to designate, as national monuments, areas containing historic landmarks, historic and prehistoric structures, and objects of historic or scientific interest located on federally owned or controlled lands.

National Historic Preservation Act of 1966 authorizes the Secretary of the Interior to maintain a National Register of Historic Places; directs the secretary to approve state historic preservation programs that provide for a State Historic Preservation Officer; directs federal agencies to take into account the effects of their activities on historic properties; and establishes a National Historic Preservation Fund program.

National Environmental Policy Act of 1969 declares that it is the policy of the federal government to preserve important historic, cultural, and natural aspects of the nation's heritage, and requires that federal agencies prepare environmental impact statements prior to making decisions about projects that may significantly affect the quality of the human environment.

Native American Religious Freedom Act of 1978

Address the impacts of illegal immigration on cultural and natural resources. Impacts could be reduced by: minimizing off-road driving and the resulting creation of new roads by Border Patrol personnel; increasing education and public awareness of impacts caused by undocumented migrants crossing border tribal lands; increasing existing training of Border Patrol personnel in cultural sensitivity and appreciation of the border region's diverse cultural heritage; and providing additional funds for the removal of trash and mitigation of damage caused to cultural resources.

sets forth a policy of protecting and preserving the rights of Native Americans to freedom of religion, and allows access to sites, use and possession of sacred objects, and the freedom to worship through ceremonial and traditional rites.

Archaeological Resources Protection Act of 1979 amends the Antiquities Act of 1906. It regulates archaeological resources on federal lands by setting a broad policy that archaeological resources are important for the nation and should be protected. Violations of the law include civil and criminal penalties.

Native American Graves Protection and Repatriation Act of 1990 provides for the protection of Native American graves. It requires federal agencies and recipients of federal funds to: document Native American human remains and cultural items within their collection; to notify all Indian tribes and Native Hawaiian organizations that are or are likely to be affiliated with these holdings; and to provide an opportunity for the repatriation of appropriate human remains or cultural items.

Executive Order No. 13007: Indian Sacred Sites, May 24, 1996, Accommodation of Sacred Sites states that each executive branch agency with statutory or administrative responsibility for the management of federal lands shall, to the extent practicable, permitted by law, and not clearly inconsistent with essential agency functions, accommodate access to and ceremonial use of sacred sites by Native American religious practitioners, avoid adversely affecting the physical integrity of sacred sites, and, where appropriate, maintain the confidentiality of sacred sites.

LANDSCAPE FEATURES OF THE U.S.-MEXICO BORDER REGION

Landscapes within the region vary greatly. They include Mediterranean climates (on the Pacific Coast), deserts (Mojave, Sonoran and Chihuahuan), and subtropical conditions. Annual rainfall ranges from four inches in desert regions to 28 inches in the Lower Rio Grande Valley of Texas. Elevations range from 120 feet below sea level in Imperial Valley, California, to 8,000-plus foot mountain peaks (Guadalupe Mountains National Park, Animas Mountains, New Mexico, and Coronado National Forest, Arizona).

Moving from west to east:

- On the western edge, in California, a mixture of coastal grasslands and oak savannahs, gradually transitioning to an oak woodland near Tecate;
- The Imperial Valley of California, which historically was part of the Mojave Desert, is extremely arid and hot. Currently, much of the valley is irrigated and includes productive farmland;
- Across the Colorado River in Arizona is the Sonoran Desert, another extremely hot and dry

area. Although some irrigation exists in the Yuma/San Luis Rio Colorado area, most of the area is natural desert;

- An extensive portion of the Arizona border, from Sasabe in the west to the San Pedro River in the east, consists of uplands with live oak savannahs and woodlands. Some of the higher mountains support conifer forests;
- The valleys of the San Pedro, Sulphur Springs, and San Bernardino Wash are arid, with flora and fauna from the Chihuahuan Desert;
- Still further east, in New Mexico, another uplands area exists with oak woodlands, mountain forests, and grasslands. It begins in the Peloncillo Mountains along the Arizona border and extends to Big Hatchet Peak in Hidalgo County;
- From near Columbus–Las Palomas eastward into Texas is a long stretch of Chihuahuan Desert that extends through the Big Bend of the Rio Grande to the Southern Valley of Texas; and
- Finally, the lower valley of the Rio Grande in Texas is a subtropical area that supports an extensive farming area and a rapidly growing winter tourist industry.

NATURAL RESOURCES ALONG THE U.S.-MEXICO BORDER

A PROGRESS REPORT

In its Sixth Report to the President and Congress [www.epa.gov/ocem/gneb/gneb6threport], the Good Neighbor Environmental Board singled out four issues confronting effective management of natural resources in the borderlands:

- 1) Many different agencies help to shape conservation policy, so the process is not always coordinated;
- 2) Cattle ranchers and environmentalists may hold conflicting views on how to manage land;
- 3) Illegal immigration places great stress on the region's natural resources; and
- 4) The region's fragile ecosystems face multiple threats, including drought, invasive species, and urban sprawl.

Below is an update on these issues. In summary, the Board's view is that although progress has been made, additional federal attention is needed to adequately protect and preserve the border region's natural resources. In addition, given that the fate of natural resources is so closely linked to that of cultural resources, federal support for natural resources preservation likely would also yield benefits to the region's cultural resources, perhaps boosting its economy in the process.

Issue 1: Multiple Jurisdictions Control Conservation Policy

Sixth Report Board Recommendation

Foster cooperation across natural resources agencies; promote sustainable practices, such as prescribed burning.

The issue of multiple jurisdictions continues to be a challenge to effective management and policy-making. On the U.S. side of the border, natural resource management responsibilities continue to be shared by a plethora of groups: private landowners; the U.S. Forest Service; the U.S. Natural Resource Conservation Service; the U.S. Bureau of Land Management; the U.S. Fish and Wildlife Service; the National Park Service; state land departments; state wildlife agencies; state foresters; and a number of other individuals and agencies. In Mexico, foresters and biologists from the Ministry of Environment and Natural Resources and the National Forest Commission are involved in these efforts along the nation's northern border. Given this scenario, collaborative efforts involving multiple agencies and public interest groups will continue to be the key to more effective leveraging of resources and better cross-agency communication.

In the view of the Board, collaboration across jurisdictions has picked up pace since 2002. For example, the Malpai Borderlands Group of New Mexico and Arizona coordinated a 46,000 acre "prescribed burn" in Arizona and New Mexico, a management practice carried out to help restore the balance of the local ecosystem. The Malpai Borderlands Group is a coalition that promotes both conservation and strong livelihoods on ranchland and grazing land. In addition, a group called the Quivera Coalition of New Mexico held a collaborative conservation workshop in Albuquerque in 2005, and a follow-up workshop is scheduled for early 2006. Another example: the Southwestern Section of the Society of American Foresters and the Mexican Association of Professional Foresters held a joint meeting in Tucson, Arizona. The purpose was to discuss forestry concerns in the Sky Islands of Arizona, New Mexico, Sonora, and Chihuahua. The Sky Islands are mountain areas that are biologically isolated by intervening desert valleys.

Public education on the benefits of collaboration is also growing: During 2005, the Mexican cement company Ce-

mex, along with the Sierra Madre Group and Conservation International, published *“Transboundary Conservation: A New Vision for Protected Areas.”* The book includes a chapter on the black bear population’s self-initiated return to colonize Texas from its last holdout in Coahuila, thanks to public-private partnerships involving stakeholders on both sides of the U.S.-Mexico line.

Issue 2: Tensions Continue Between Cattle Ranchers And Environmentalists

Sixth Report Board Recommendation

Promote dialogue across groups to increase understanding of differing views, and identify common ground.

The Board is pleased to note that progress has been made on this issue since 2002. For example, the Malpai Borderlands Group (see above) was instrumental in bringing diverse interests together from 2003 to 2005 to craft a Safe Harbor Agreement for the Chiricahua Leopard Frog. Participants are hopeful that this agreement will aid conservation efforts on private lands. In addition, the Jaguar Management Committee continued its collaborative dialogue on jaguar habitat needs, as well as its research on existing jaguar populations in the Mexican state of Sonora. The committee includes both agency and non-agency representatives: the Arizona and New Mexico Game and Fish Departments; the U.S. Fish and Wildlife Service; the Malpai Borderlands Group; the Defenders of Wildlife; the Center for Biodiversity; and local citizens. As recommended for Issue 1, supporting collaborative dialogue is the most effective means for the federal government to help pick up the pace on progress already under way.

Issue 3: Illegal Immigration Places Stress On Natural Resources

Sixth Report Board Recommendation

Encourage immigration officials and conservation managers to work together more closely; support tribal initiatives to protect and sustain reservation land.

Unfortunately, in the case of this issue, the Board’s view is that the problem has become even more pressing over the past several years. Stresses on natural resources continue to grow in intensity as undocumented migration and illegal drug activities accelerate. The trend continues despite increasingly constructive discussions and cooperation between border security agencies and agencies charged with natural resources protection. During 2005, for example, the Border Patrol, the Natural Resources Conservation Service, the U.S. Fish and Wildlife Service, and the Malpai Borderlands Group produced two videos for use in training Border Patrol agents. The films are titled “Courtesy on the Range” and “Endangered Species.” More such films are being planned. Also in 2005, a joint use facility was completed in the Tohono O’odham Nation to be used by the U.S. Border Patrol and the Nation’s police department. The joint facility is located just a mile or two from the U.S.-Mexico boundary, and was built to facilitate the processing of detained undocumented migrants, as well as to provide local border O’odham communities with more efficient services from the Nation’s police department. Without this joint facility, police services would take approximately one half to one hour to arrive from Sells, the nearest police station.

Given the Board's continued concern about this serious issue, it decided that "Immigration and the Environment" should be the theme of its last meeting in 2005. The meeting took place from October 17th-19th on Tohono O'odham land near Tucson, Arizona (see 2005 Meeting Summaries, in Business Section of this report). Moreover, the Board has selected the topic of "Border Security and the Environment" as the theme for its next report, the Tenth Report to the President and Congress, scheduled for publication during the first quarter of 2007.

The choice of theme was influenced by the sobering speaker presentations it heard at the meeting, as well as the field trip that followed. For the field trip, the Board traveled to the Arizona border community of Sells to listen first-hand to border security issues voiced by Tohono O'odham tribal leaders. They also were briefed by wildlife refuge personnel from the Cabeza Prieta National Wildlife Refuge.

Issue 4: Ecosystems On Undeveloped Land Face Multiple Threats

Sixth Report Board Recommendation

Promote planning and management practices that reduce threats to natural resources.

From the Good Neighbor Environmental Board's perspective, some promising initiatives have gotten under way or have continued to make progress since 2002, but many of the threats facing border-region ecosystems on undeveloped land remain strong. Approaches such as prescribed burning to restore ecosystem balance, and sustainable grazing through moderation of stocking rates, continue to be steps in the right direction. Another extremely useful approach is the use of conservation easements. These easements take the form of legal agreements that prohibit subdivision and other environmentally detrimental uses of land. Typically, such easements are purchased and held by a "land trust" such as the Malpai Borderlands Group, the Nature Conservancy, or a government agency.

The Board also applauds the work of the Invasive Species Council, another Presidential advisory committee, and requests that additional attention is brought to border-specific invasive species. Also at the national level, actions under the National Fire Plan are producing sound fire management planning within the border region.

Two additional projects deserve mention for their focus on planning and strategic management: First, the U.S. Fish and Wildlife Service (USFWS) Lower Rio Grande/Rio Bravo Binational Ecosystem Group has completed a Binational Ecosystem Plan to address issues and threats along the South Texas-Tamaulipas, Mexico border. The four-year effort included eight agencies and two universities, as well as a number of non-governmental organizations. The goal of the plan is to identify, restore, connect, and conserve wildlife corridors along the Lower Rio Grande River on both sides of the border.

In addition, the USFWS South Texas Refuge Complex has provided basic fire training and prevention to federal, state and local governments, universities, and the Mexican military in the Mexican states of Tamaulipas and Nuevo León over the past several years. The next fire training is scheduled for early 2006 at Chipinque Ecological Park in Monterrey, Nuevo León, Mexico. This technical assistance enables skills and strategies to be exchanged across the border.

** The term "natural resources" refers to those elements that occur in nature and are of beneficial use to humans. They can be divided into two categories – renewable resources, such as trees and grass, and non-renewable resources, such as oil, gas, and minerals.*

Business Report

BUSINESS REPORT



The opportunity to see different parts of the border region first-hand, combined with input from the local community, continues to enrich the Board's deliberations. During 2005, for the first time in its history, the Board held one of its meetings on tribal land. The T'ohono O'odham Nation meeting, October 17-19, featured presentations from local tribal and community leaders, a public comment session, and an educational field trip that ended at the barbed wire fence marking the border. (Sources: Paul Ganster and Robert Varady).

BOARD HOLDS THREE MEETINGS DURING 2005

During 2005, the Good Neighbor Environmental Board held two public meetings in towns located along the U.S.-Mexico border, as well as its annual Strategic Planning meeting in Washington, D.C. The public meetings in border towns were organized around particular environmental themes and included presentations from local speakers and public comment sessions. They also included a business meeting component and an optional field trip to learn more, first-hand, about environmental issues in that portion of the border region.

The first meeting took place in Eagle Pass, Texas on February 16th and 17th, and included a briefing session at a colonias community center. Opening remarks were made by three local officials: Jose Aranda, Maverick County Judge; Magdalena Herrera, Eagle Pass Mayor Pro Tem; and Roy Bernal, on behalf of Kickapoo Tribe Chair Juan Garza. Other speakers included: Roberto Gonzalez, Eagle Pass Water Utility Director; Hector Chavez, Eagle Pass Public Works Director; Buddy Garcia, Texas Assistant Secretary of State; Ing. Luis Eustaquio Gurrola, General Manager, SIMAS, Piedras Negras; Alven Lam, HUD; Jean Parcher, USGS; Sandra Fuentes, Co-Chair of the Border Organization; community leaders Luz Liserio, Esperanza Guajardo, and Nina Polendo; Domingo Davalos of the Colonias Initiative; and Center Director Sabino Garza. The first day ended with a brief tour of the nearby Kickapoo Reservation. A routine business meeting as well as the Board's annual Strategic Planning Session were held on the second day.

The Board's annual meeting in Washington, D.C. took place on May 10th and 11th. The meeting began with presentations from William Nitze of the Center for Strategic and International Studies, and Carlos de la Parra of SEMARNAT, on how to effectively manage the border region's water resources. Additional presentations followed from experts on the topics for the Board's Ninth Report - transportation, air quality and natural and cultural resources: Gregory Pence of U.S. Customs and Border Protection; Jill Hochman of the Federal Highway Administration; Martin Rojas of the American Trucking Association; Jenny Martinez of the Sierra Club; Herb Raffaele of the U.S. Fish and Wildlife Service; and Jonathan Putnam of the National Park Service. On the second day, the Board briefed both senior administration officials and Congressional representatives on the recommendations in its Eighth Report, which had been released in March.

The final meeting of 2005 took place October 17th-19th on tribal land at the Tohono O'odham Nation Desert Diamond Casino in Sahuarita, Arizona (near Tucson). The theme of the meeting was border region security and the environment. Councilman Edward Encinas of the Tohono O'odham Nation opened the meeting with a tribal blessing. Speakers included: Mike Connolly, Campo Band of Mission Indians; Colin Soto, Cocopah Indian Tribe; Jonathan Ammon and Rose Whitehair, State of Arizona Office of Homeland Security; Judith Gans, Udall Center for Policy Studies; Paula Stigler and Hiram Sarabia, Pala Band of Indians; Rene Cordova and Flavio Olivieri, Mexican Consejo Consultivo Liaisons to the Board; Melody Sees, Los Coyotes Reservation; Art Guajardo, U.S. Customs and Border Protection; and Roger De Rosa, Cabeza Prieta National Wildlife Refuge. On October 18th, the Board traveled to the Tohono O'odham community of Sells on the Arizona border, where presentations were given by the following: Chairwoman Juan-Saunders; Gary Olson, SWMP Administrator; Richard Saunders, Chief TOPD; John Petersen, Hydrologist, TON Water Resources; Marlakay Henry, Chairwoman, Chukuk Kuk District; Fern Salicido, Chairwoman, Gu Vo District; Dave Gutierrez, Border Patrol Casa Grande Sector; Peter Steere, Archaeologist; Karen Howe, Ecologist; Tim Walls, TOUA, Quitovac Project. On the third day, the Board held its business meeting.

The first meeting of 2006 is scheduled to take place in Washington, D.C. on March 14th and 15th. The second meeting will be held in San Diego on July 18th and 19th. The Board will travel to Alpine, Texas, October 24th-26th, for its final meeting of the year.

MORE THAN 100 MEMBERS OF THE PUBLIC ATTEND 2005 BOARD MEETINGS

The Board continued to benefit from extensive interaction with the public during its meetings in 2005. Following is a list of individuals who signed the registration list at the meetings. (Disclaimer: Other members of the public may have attended. Inaccuracies in the spelling of names and affiliations is unintended.)

Eagle Pass, Texas, February 16th - 17th

Jose Aranda, Maverick County Judge; Jose Andrade, Community Colonias Organization Ildeliza Antonares, North American Development Bank; Roy Bernal, Kickapoo Traditional Tribe of Texas, Taos, New Mexico; Mike Castillo, NRCS Office, USDS; Mario Chavez, Solid Waste Planner, Carrizo Springs; James Crumley, District Conservationist, USDA, Natural Resource Conservation Service; Domingo Davalos, Office of the Secretary of State, Maverick County; Elizabeth Elizalde, citizen, Val Verde County; Rosella Even, Principal, Rosita Valley Literacy Academy, Loma Linda Colonia; Jacqueline Frausto, Regional Coordinator, Health and Human Services Commission, Office of Border Affairs; Sandra Fuentes, Co-Chair, Texas Border Organization; Sabino Garza, Director, La Central Community Center ; Esperanza Guajardo, Las Quintas Colonias representative; Ingeniero Luis Estaquio Gurrola, General Manager of SEMAS, Piedra Negras; Magdalena P. Herrera, Mayor Pro Tem, Eagle Pass; Mr. 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 Colonias leader; Ronnie Rivera, Middle Rio Grande Development Council, Eagle Pass; Johnny Ruiz, Director of Planning and Operations Division, Middle Rio Grande Development Council; Victor Wong, Texas Commission on Environmental Quality, Laredo, Texas.

Washington, D.C., May 10th - 11th

Rebecca Adamus, Imperial Valley Press, Washington, D.C.; Francisco Apodaca, New Mexico Environment Department; Mary Brandt, U.S. IBWC, Department of State; George Brokis, Bronx, N.Y.; Rosenda Chavez, FUMEC; Karen Clark, Department of Interior; Sandra Dugue, BITF, EPA; Jorge C. Garces, NADB; Jeff Gannon, SOCMA; Albes Gaona, OIA, EPA; Randy Grinnell, U. S. Public Health Service, DHHS; Bob Hardaker, Former DFO for GNEB; Milagos Hernandez, International Affairs, HUD; Margaret McMorro, Alliance to Save Energy; Jane Moore, Office of Water, EPA; Vinh Nguyen, EPA; Carolyn Olsen, Science Advisor, USDA/NRCS; Elizabeth Rezai-zadeh, HRSA, DHHS; Shauna Riley, OIA, EPA; Rick VanSchoik, SCERP, San Diego State University; Jim Stefanov, U. S. Geological Survey (USGS); Bob Stein, U. S. Department of Transportation (DOT); Sue Stendebach, EPA; Karen Stewart, HRSA, DHHS; Jose Yunis, National Resources Defense Council; Nancy Woo, EPA; Trent Wells, EPA; Daniel Zielinski, RMA.

Tohono O'odham Nation, Sahuarita, Arizona, October 17th - 19th

Joaquin Murrieta, Sonoran Institute; Mary Kasulaitis, Rancher, Arivaca, Arizona; Delma Garcia, Tohono O'odham Nation; Evelyn Juan Manuel, Tohono O'odham Nation; Gary Brasha, Santa Cruz Valley Citizens Council; Rich Bohman, Santa Cruz Valley Citizens Council; Hector Aguirre, U.S. EPA, Region 9, Pacific Southwest, San Francisco, California; Jonathan Ammon, Arizona Office of Homeland Security, Phoenix, Arizona; Darlene Andrews, Council Member, Tohono O'odham Nation, Sells, Arizona; Regis Andrew, S. F Ordar District, Arizona; Robbie Aonan, Sells, Arizona; Cornelius Antonne, Tohono O'odham Nation, Sells, Arizona; Letticia Baltazar, Pasqua Yaqui Tribe, Tucson, Arizona; Alexandra Von Barsewhisch, Berlin, Germany; Nancy Bohman, Santa Cruz Valley Citizens Council; Dan Brocious, Smithsonian Institute, Arizona; Anne Browning, Udall Center, University of Arizona; Marianne Bruonotz; Ty Cawéz, Coor-

inator, Arizona Tribal Border 2012, Tempe, Arizona; Roger DiRosa, U. S. Fish and Wildlife Service, Arizona; Gerald Fayvant, Tohono O’odham Nation; Marcom Flores; Robert Frost, Green Valley, Arizona; Ethel Garcia, Tohono O’odham Nation; Nina Hepner, Native American Environmental Protection Coalition, Temecula, California; Jason Hill, Los Coyotes Environmental, Warner Springs, California; Artemio Hops; Shanna Ioane, Tohono O’odham Nation; Laurence D. José, Sells, Arizona; L. J. Juan, Sells, Arizona; Rob Kasulaitis, Rancher, Arivaca, Arizona; John Kyl, Senator, Tucson, Arizona; Bill and Ellen Kurtz, Amado, Arizona; John Lawson, Council Member, Tohono O’odham Nation; Shela McFarlin, BLM, Tucson, Arizona; Homer Marks, Sr., Tohono O’odham Nation, RCMP, Sells, Arizona; Robert Merideth, Udall Center, University of Arizona; David B. Miller, CBP/BP, Department of Homeland Security, Tucson, Arizona; Denise Movenio, University of Arizona; Ted Noor; Fred Orosco, Tohono O’odham Nation; Paul Rasmussen, Arizona Department of Environmental Quality (ADEQ); Ana C. Rivas, Douglas, Arizona; Celia Rivas, University of Arizona; Lorinda Sam, Tohono O’odham Nation; Placido dos Santos, ADEQ, Tucson, Arizona; Hiram Sarabia, San Diego, California; Carol and Jim Siorggett, Arizona; Doralina Skidmore, Congressmen Ginjava’s Office, 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, Green Valley, Arizona; David Tautolo, Tohono O’odham Nation; Olivia Villegus, Legislative Courier, NRC, Tohono O’odham Nation; Daniel Wirth, Office of the Secretary, Department of Interior, Tucson, Arizona; Metta Young, University of Arizona.

MEMBERSHIP CHANGES

Non-federal Members

Before leaving the U.S. EPA to take up his new position as Secretary of the Department of Health and Human Services, U.S. EPA Administrator Michael Leavitt appointed three new members to the Board to represent their respective state governments: Peter Silva from the State Water Resources Control Board was appointed to represent California; David Randolph of the Arizona-Mexico Commission to represent Arizona; and Stephen Niemeyer of the Texas Commission on Environmental Quality to represent Texas. In addition, three existing members were appointed to serve a second term: Amanda Aguirre of the Regional

Center for Border Health; Kenneth Ramirez of Bracewell & Patterson; and Douglas Smith of Sony Electronics. The following non-federal members’ terms came to an end during 2005: Dora Alcalá, Mayor of Del Rio, Texas; Diana Borja of the Texas Commission on Environmental Quality; and Jerry Paz of Molson Corbin & Associates.

Federal Members

Federal members stepping down included RADM Richard Walling, U.S. Department of Health and Human Services; and John Klein, U.S. Department of the Interior.

PUBLICATIONS

Eighth Report to the President and Congress

The Board released its Eighth Report to the President and Congress on March 8th in Tucson, Arizona, at the second annual National Coordinators Meeting of the Border 2012 Program. Entitled “Water Resources Management on the U.S-Mexico Border”, the report contains three key recommendations:

- 1) Additional collaboration among institutions responsible for water resources management;*
- 2) More and better -integrated data; and*
- 3) A watershed-based, strategic approach to decision-making.*

During 2005, more than 4,000 copies of the report were distributed to border region and national officials, as well as to interested members of the public.

COMMENT LETTERS

In addition to its annual report to the president and Congress, the Board issues occasional Comment Letters. These letters enable the Board to provide advice on time-sensitive topics between its annual reports. During 2005, the Board issued two Comment Letters, one on the Border Environment Cooperation Commission and the North American Development Bank Business Process Review, and the other on diesel fuel standards in the U.S.-Mexico border region.

Full text of both Comment Letters follows.



an independent federal advisory committee
on environmental sustainability in the
U.S.-Mexico border region

Chair
Paul Ganster, Ph.D.
Telephone: (619) 594-5423
Email: pganster@mail.sdsu.edu

Designated Federal Officer
Elaine Koerner, DFO
Telephone: (202) 233-0069
Email: koerner.elaine@epa.gov

www.epa.gov/ocem/gneb

February 25, 2005

Re: Comments on the Business Process Review (BPR) for the Border Environment Cooperation Commission (BECC) and the North American Development Bank (NADB).

Dear Board of Directors of the Border Environment Cooperation Commission and the North American Development Bank:

The Good Neighbor Environmental Board appreciates the opportunity to comment on the BECC/NADB BPR. We have two main comments: one related to the resources allocated to the BECC; and the second on the role of public members in the new, merged Board.

Our first comment is that, to date, the BECC has not had the necessary resources to carry out its responsibilities to the best of its ability. For example, its operating budget has been much smaller than NADB's. As a result, although its has accomplished much, BECC has not always been optimally positioned to carry out its essential quality-control functions such as technical assistance, monitoring of sustainable development project components, and full public involvement. In addition, lack of resources has resulted in a tendency to contract out much of BECC's work, resulting in a lack of institutional memory. One example is that BECC has not had the resources to develop the geo-spatial databases necessary for prioritizing, planning, and siting infrastructure facilities. Another example of fall-out from resource limitations is that BECC has not always been able to fully explore, and then confidently recommend, the use of innovative technology in cases where it may have been beneficial.

Our second comment relates to the upcoming merger of the current BECC and NADB Boards into a new, combined Board for the two agencies. We have been very pleased with the format of the BECC Board meetings, which have encouraged public participation and promoted transparency in BECC processes and actions. This has happened largely because the BECC charter states that the Chair of the BECC Board must be a public member and cannot be one of the federal agency representatives. By contrast, the make-up of the NADB Board, as well as the format of its Board meetings, has not been conducive to public input and participation. To ensure that the new, combined Board format maximizes transparency and public participation, we strongly recommend that the Chair of the new Board be one of the public-member members. If this approach is not feasible, we recommend, at a minimum, that the Chair position be alternated between federal agency members and public members.

The Good Neighbor Environmental Board looks forward to a new stage of BECC-NADB operations in which these institutions are fully supported so that they can individually, and jointly, carry out their valuable roles to ensure strategic investment of border-region environmental infrastructure.

Sincerely,

Paul Ganster
Chair

Administrative support is provided by the U.S. Environmental Protection Agency, Office of Cooperative Environmental Management Mail Code 1601E
655 15 St. NW Suite 800
Washington, D.C. 20005 • (T) 202-233-0090 • (F) 233-0070



an independent federal advisory committee
on environmental sustainability in the
U.S.-Mexico border region

Chair
Paul Ganster, Ph.D.
Telephone: (619) 594-5423
Email: pganster@mail.sdsu.edu

Designated Federal Officer
Elaine Koerner, DFO
Telephone: (202) 233-0069
Email: koerner.elaine@epa.gov

www.epa.gov/ocem/gneb

The Honorable John Cornyn
United States Senate
517 Hart Senate Office Bldg.
Washington, DC 20510

The Honorable Jim Kolbe
United States House of Representatives
237 Cannon House Office Building
Washington, D.C. 20515-0308

June 7, 2005

Dear Representatives Cornyn and Kolbe:

As you and your Congressional colleagues prepare for your Mexico-U.S. Inter-Parliamentary Meeting taking place from June 9-12 in Newport, Rhode Island, we, the Good Neighbor Environmental Board, would like to draw your attention to a timely topic: the impact of increased trans-border truck traffic on the health of residents in the U.S.-Mexico border region. To alleviate the problem, two diesel issues must be addressed: 1) diesel fuel standards, in particular, ultra-low sulfur diesel (ULSD) fuel; and 2) diesel engine design standards. We respectfully advise that you raise both issues with your counterparts in Mexico during your meeting.

While the Board's mission is to advise U.S. (and not Mexican) officials, your upcoming meeting will provide a valuable opportunity to discuss both ULSD fuel and cleaner diesel engine standards topics with your Mexican counterparts, particularly in the context of identifying bi-national mechanisms for enhancing environmental conditions within our highly interdependent U.S.-Mexico border region.

On the first topic, from our perspective, the required use of ULSD in both countries should be strongly encouraged. Its use will help safeguard the health and well-being of communities located in the border region of both countries.

Negative effects could result if ULSD fuel is not widely used in both the U.S. and Mexico. Fortunately, U.S. availability of ULSD begins June 1, 2006, when most U.S. highway diesel fuel will be limited to a maximum of only 15 ppm of sulfur. Mexico, by contrast – despite ongoing talks with the U.S. Environmental Protection Agency and a very successful experiment with trucks using low-sulfur diesel fuel in Mexico City – has no firm timetable for adopting the stricter fuel standards.

U.S. border state officials are very concerned about this development because some areas within their states, especially along the border, already suffer from air quality degradation, and have been labeled as non-attainment, or near-non-attainment, areas for their failure to meet federal and/or state air quality standards. Failure of Mexico to adopt stricter fuel standards, combined with growing cross-border trade volumes, would exacerbate these communities' existing air quality problems.

The second topic, new design standards for diesel engines, is related to the first. In the United States, new diesel engine design standards scheduled for implementation will help reduce levels of ozone and fine particulate matter from heavy duty trucks. However, ironically, when U.S. trucks meeting these new engine standards enter Mexico, their range will be limited because the use of ULSD fuel is necessary to preserve their pollution control equipment. In the short run, U.S. truck fleets will be bifurcated; this likely scenario further strengthens the longer-term need for ULSD fuel use in both countries.

Our interest in these issues is shared by others. For example, as noted, the U.S. Environmental Protection Agency has raised the issue of ULSD fuel in various instances with SEMARNAT, its Mexican federal counterpart. It is our understanding that



an independent federal advisory committee
on environmental sustainability in the
U.S.-Mexico border region

Chair
Paul Ganster, Ph.D.
Telephone: (619) 594-5423
Email: pganster@mail.sdsu.edu

Designated Federal Officer
Elaine Koerner, DFO
Telephone: (202) 233-0069
Email: koerner.elaine@epa.gov

www.epa.gov/ocem/gneb

a primary concern in Mexico has been the capital costs that refineries owned by PEMEX, the national petroleum agency, will incur to produce ULSD fuel. While sensitive to this concern, we believe this cost will be offset by cost reductions associated with improvements to public health and the environment. In cities like Monterrey and Mexico City, the concentration of fine particulate matter (to which diesel emissions make a very significant contribution) runs about three times higher than the U.S. health-based air quality standards.

The discussion of these issues with Mexican officials during your upcoming meeting is important to ensuring a healthy environment in the U.S.-Mexico border region. We would appreciate knowing the outcome of your meeting, and extend our best wishes for productive bi-national dialogue.

[Note on the Board: The Good Neighbor Environmental Board is a federal advisory committee created to advise the President and Congress on environmental and infrastructure issues and needs within the states contiguous to Mexico. It was created by the Enterprise for the Americas Initiative Act of 1992 (EAIA 7 U.S. Code Section 5404)]

Sincerely,

Paul Ganster
Chair

U.S. FEDERAL AGENCY 2005 BORDER-REGION ACTIVITIES

Senior officials from nine U.S. federal agencies serve on the Board, constituting approximately one-third of its membership. These federal representatives work alongside members from a variety of other sectors: state and local government; tribal government; the non-profit sector; the private sector; and academia.

For this annual report, each federal agency member was asked to submit a summary of his or her federal agency's 2005 border region activities related to the board's mission. These summaries follow.

U.S. Department of Agriculture

Natural Resources Conservation Service

U.S. Department of Agriculture (USDA) representation on the Good Neighbor Environmental Board comes from the agency's Natural Resources Conservation Service (NRCS). NRCS is responsible for the conservation of soil, water, air, wildlife, and other natural resources on privately-owned land. The agency carries out its work through partnerships with locally-controlled soil and water conservation districts, units of state government, other federal agencies, and international initiatives. All of the agency's work is directed by local needs. NRCS provides funds to the State Conservationist, who then determines priorities in consultation with locally elected District Supervisors from the Soil and Water Conservation Districts.

NRCS activities in the U.S.-Mexico border region are coordinated by offices located in Temple, Texas; Albuquerque, New Mexico; Phoenix, Arizona; and Davis, California. The agency provides soil science expertise leadership for soil surveys and the National Resources Inventory, an assessment of natural resource conditions and trends in the United States. In addition, it provides technical assistance to foreign governments, and participates in international scientific and technical exchanges. Presently, NRCS does not work in direct partnership with any counterpart Mexican agencies, although the possibility of doing so in the future is being explored.

Following is a summary of NRCS accomplishments in the U.S.-Mexico border region during 2005, with a special focus on environmental benefits.

Irrigation Water Management on Cropland (Deming, New Mexico)

- Thousands of irrigated acres were converted from surface systems to subsurface drip systems, thus improving efficiencies from 40 to 90 percent and saving ground water.
- Irrigation systems in river basins were improved 10 to 30 percent by installing metering devices, high flow turnouts, concrete ditch lining, field laser leveling, and irrigation water management.
- Dairies continued to implement Comprehensive Nutrient Management Plans, addressing all resource needs. They concentrated on managing the waste water produced in the milk houses, with many dairies needing additional storage and pond lining.
- Circle irrigation systems were installed, and improved water use efficiency by 30 to 40 percent, thus increasing crop yields on the same acres using the same amount of water.

Rangeland Management (Hebbronville, Texas)

- Prescribed grazing continued, characterized by livestock management techniques such as rotational grazing. This approach incorporates recognition of unique environmental land resource concerns. Benefits of prescribed grazing, realized through improved vegetation management, include: improved soil stability (which minimizes blowing soil); aquifer recharge; improved health and nutrition of wildlife; and increased ecosystem health, thus reducing noxious and invasive plant species.
- Water developments on rangelands also continued; they provided benefits including improved wildlife distribution and less stress on wildlife populations, which use these watering systems as an alternative to riparian areas.
- Brush management projects were used to restore ecosystems invaded by undesirable woody vegetation to a more desirable state, closer to the historical climax plant community. Benefits include increased herbaceous vegetation, thus improving aquifer recharge and reducing blowing soil and water run off; and improved habitat for wildlife species, including ground nesting neo-tropical birds.
- Riparian restoration gained momentum across the region. Its components include structural stream channel stabilization, and creation of a riparian forest buffer that establishes riparian plant species to enhance wetland functions. Benefits of riparian restoration included aquifer recharge; wildlife habitat improvement with emphasis on threatened and endangered species; improved water delivery to downstream users; flood flow mitigation; and forage production, including drought reserves.

Contact:

Rosendo Treviño III
State Conservationist
Natural Resources Conservation Service
U.S. Department of Agriculture
6200 Jefferson Street, Northeast
Albuquerque, NM 87109-3734
Tel: 505-761-4401
Fax: 505-761-4481
Email: Rosendo.Trevino@nm.usda.gov
www.nrcs.usda.gov

U.S. Department of Commerce

Economic Development Administration

Representation on the Board from the U.S. Department of Commerce (DOC) comes from its domestic economic development arm, the Economic Development Administration (EDA). DOC is charged with promoting the nation's economic development and technological advancement. Within this broader charge, EDA provides direct grants, on a cost-share basis, for projects that will create and retain private-sector jobs and leverage public and private investment in distressed areas.

EDA administers four grants programs: Planning Assistance; Technical Assistance, Public Works; and Economic Adjustment. EDA's special focus is innovation and competitiveness. Its grant programs to the four U.S. border states are administered by two EDA regional offices. The Austin, Texas regional office administers grant programs in Texas and New Mexico. The Seattle, Washington regional office administers grant programs in Arizona and California.

The Planning Assistance program provides funding to Economic Development Districts, Native American organizations, states, sub-state planning regions, urban counties, cities, and other eligible applicants to perform long-term economic development planning activities designed to mitigate the economic problems in the region.

In 2005, EDA awarded planning grants to the following border-region entities:

- \$60,000 to Imperial County in El Centro, California;
- \$35,000 to the Quechan Tribe located in Yuma, Arizona;
- \$57,000 to the Western Arizona Economic Development District located in Yuma, Arizona;
- \$60,000 to the Southeast Arizona Governments Organization located in Bisbee, Arizona, which includes the Cochise and Santa Cruz border counties;
- \$150,000 (in a three year grant) to the Southwest New Mexico Council of Governments located in Silver City, New Mexico, which includes the Hidalgo and Luna border counties.

Existing three-year planning grants of \$150,000 were awarded to:

- The South Central New Mexico Council of Governments, located in Elephant Butte, New Mexico, which includes Dona Ana County;
- The Southeastern New Mexico Economic Development District located in Roswell, New Mexico, which includes Otero, Eddy, and Lea border counties;
- The Middle Rio Grande Development Council located in Carrizo Springs, Texas, which includes the Val Verde, Kinney, Maverick and Dimmit border counties;
- The West Texas Economic Development Council located in El Paso, Texas, which includes El Paso, Hudspeth, Jeff Davis, Presidio and Brewster border counties;
- The South Texas Development Council located in Laredo, Texas, which includes Webb, Zapata, and Starr border counties; and
- The Lower Rio Grande Valley Development Council located in McAllen, Texas, which includes Hidalgo and Cameron border counties.

A short-term Planning Assistance grant for \$412,000 was awarded to Webb County, Texas in 2005. The purpose of this grant is to develop a master plan for the proposed railway to bypass downtown Laredo. The goal is to ease rail and traffic congestion in downtown Laredo and facilitate the flow of rail traffic from Mexico.

The Technical Assistance Program provides funding for studies or issues affecting economic development, and includes the University Center program. The University Center program provides funding to institutions of higher education to help resolve economic problems in their region. The following border state universities received EDA funding in 2005: the University of Southern California; the University of Arizona; the University of Texas at El Paso; and the University of Texas-Pan American, located in Hidalgo, Texas. This last university will provide services throughout Cameron, Hidalgo, Starr and Willacy counties.

The Public Works program provides grants for physical infrastructure that support economic development activities. In 2005, EDA awarded Public Works grants to the following recipients in the border region: Delta Region Regional Council in Edcouch, Texas; Rio Grande Valley Livestock Show in Mercedes, Texas; University of Texas in El Paso, Texas; and University of Texas-Pan American in Edinburg, Texas.

Contact:

A. Leonard Smith
Regional Director - Seattle
Economic Development Administration
U.S. Department of Commerce
915 Second Ave., Suite 1890
Seattle, WA 98174
Tel: 206-220-7660
Email: lsmith7@eda.doc.gov
www.eda.gov

U.S. Environmental Protection Agency

The U.S. Environmental Protection Agency (EPA) is responsible for protecting human health and the environment. For the U.S.-Mexico border region, EPA focuses its efforts through a bi-national program called Border 2012. The Border 2012 program includes six goals and 23 measurable objectives that address: reducing pollution in water, air, and on land; improving environmental health; reducing exposure to chemicals from accidental releases or terrorism; and improving environmental performance through compliance, pollution prevention and the promotion of environmental stewardship.

Border 2012 is implemented primarily by EPA, Mexico's Secretariat for Environment and Natural Resources (SEMARNAT), the U.S. Department of Health and Human Services (HHS), the

Mexican Secretariat of Health (SS), the ten states on both sides of the border, and U.S. tribes. The EPA has two lead regional offices implementing the Border 2012 Program: the South Central office (Region 6) which includes the states of Texas and New Mexico; and the Pacific Southwest office (Region 9), which covers the states of Arizona and California.

During 2005, in EPA Region 6, more than \$800,000 in federal grants were awarded under the Border 2012 program. Projects included watershed monitoring and education, improvement of public health, biodiesel market development, waste tire cleanup and planning, solid waste management, reduction of illegal dumping, health professional capacity building, pesticides exposure reduction, health capacity building in colonias, joint hazardous material education and response, and environmental education. In addition, \$600,000 in Air Program grants were awarded. These included grants to “Smartway” and other projects such as:

- The University of Texas at Austin for \$60,000 to reduce the emissions of air toxics and to improve environmental health for the people in the Texas-Coahuila-Nuevo León-Tamaulipas region.
- El Paso Hispanic Chamber of Commerce for \$75,000 to implement a community-based, voluntary approach to emission reductions in the small business community through both stationary and mobile-source emission reduction strategies.
- The FEMAP Foundation for \$60,000 to reduce air pollution. Reduce air pollution by observing a reduction in sulfur dioxide emissions, and promote environmental stewardship by integrating waste grease producers as bio-fuel marketers. Identify waste grease generators, report total waste grease generated in the Paso del Norte region, utilize bio-diesel in a donated vehicle and promote the use of bio-diesel through its use.
- Alamo Area Council of Governments for \$294,179 that will test emissions of Mexican diesel trucks using standard diesel fuel from Mexico vs. cleaner burning fuels.
- New Mexico Environment Department for \$104,862 to locate and install an air quality monitoring station in Luna County, New Mexico and report its data to EPA’s Air Quality System database and AirNOW; and for support to existing monitors in Dona Ana County.

In Region 9, 16 new projects were awarded through the Border 2012 Competitive Grants Program and the Region 9 media programs (totaling approximately \$1 million). For example, to reduce air emissions, the San Diego-Tijuana Diesel Retrofit Project identified appropriate heavy-duty border fleets and retrofit technologies. Region 9 provided more than \$200,000 to retrofit over 12 vehicles, and also funded the Western Governors’ Association completion of the first Inventory of Mexican Air Pollution Emissions. The Emissions Inventory is a critical tool for targeting future emission reduction strategies. Other projects included:

- Water and sanitation improvements at three indigenous communities in Baja California;
- Childhood lead poisoning prevention campaigns in Arizona;
- Training on Response to Chlorine Releases in Arizona-/Sonora;
- A Diesel Emissions Reduction Pilot project in San Diego-Tijuana; and
- Cleanup of Tire Piles in Mexicali.

For more information on the Border 2012 Program and on-going activities of EPA along the U.S.-Mexico border, please visit [www.epa.gov/usmexicoborder/] or

Contact:

Carl Edlund, Director
Multimedia, Planning and Permitting Division
U.S. Environmental Protection Agency
1445 Ross Ave., Suite 1200 (6PD)
Dallas, TX 75202
Tel: 214-665-7200
Email: edlund.carl@epa.gov

U.S. Department of Health and Human Services

The U.S. Department of Health and Human Services (HHS) is charged with protecting the health of all Americans and providing essential human services, especially for those who are least able to help themselves.

The U.S.-Mexico Border Health Commission, and the HHS Secretary’s role as U.S. Co-Commissioner, provide a binational venue for federal, state and local stakeholders along the

U.S.-Mexico border to engage in environmental health activities. The Commission provides international leadership to optimize health and quality of life along the U.S.-Mexico border. It is comprised of the U.S. and Mexican Secretaries of Health, the chief health officers of the ten border states and prominent individual health professionals and academics from both countries. The Commission's health promotion agenda, known as Healthy Border 2010, promotes community-based action in border health priority areas, including environmental health goals such as improving household access to sewage disposal, and reducing the rate of hospitalization for asthma. The Commission also enjoys a collaborative relationship with the U.S. Environmental Protection Agency (EPA) in support of its Border 2012 program (see EPA section above).

HHS's Centers for Disease Control, Environmental Hazards and Health Effects Program (EHHE), located in Atlanta, Georgia, also takes a lead in environmental health activities along the U.S.-Mexico border by participating in initiatives such as the Border 2012 program. Border 2012's Environmental Health Work Group (EHWG) serves as the main conduit for addressing binational environmental health concerns, and EHHE plays a central role within this work group.

Over the past several years, EHWG has focused on research, training, education and communication. More recently, the work group focus has expanded to also include the development and application of indicators to assess changes in specific human exposure and health conditions. Ongoing border environmental health projects include:

- Ground-Level Ozone Concentrations in Support of Border 2012 Environmental Health Decisions
- Assessment of Assets and Needs of Federally Funded C/MHCs' Ability to Address Respiratory and Cardiovascular Illness Related to Air Pollution
- Binational Surveillance of Disease Related to Air Pollution in Imperial County and the Municipality of Mexicali
- Effects of Diesel Exposure and Traffic Related Air Pollution on Asthmatic Children in Ciudad Juárez, Chihuahua
- Clinical Impacts Text of Promotoras-led Education on Child Pesticides Exposure
- Pilot Study to Identify an Approach to Measure Neurobehavioral Effects of Pesticides in

Children Multimedia

- U.S./Mexico Border Binational Environmental Health Connections E-Group
- Identifying Regional Environmental Health Indicators
- Inventory/Assessment of Environmentally-related Disease and Environmental Databases in the California-Baja California Border Region
- Binational Tracking Network of Environmentally Related Diseases
- Environmental Health Indicators Initiative

EHHE is collaborating with EPA and the Pan American Health Organization's (PAHO's) field office in El Paso, Texas to develop indicators of binational environmental health problems. Pilot projects will collect data on both sides of the border using key environment and health information as indicators of environmental health problems. This binational activity will exchange information between state and local agencies and academic institutions in the United States and Mexico. In addition, several workshops have been sponsored to identify, score and rank environmental health indicators to focus on areas of local, state, and health agency concerns. The collaborative PAHO project also will also help demonstrate improvements in environment and public health as a result of the Border 2012 program.

EHHE also works in partnership with the environmental health program of Instituto Nacional de Salud Publica (INSP), an independent entity supported by Mexican federal funds. The goal is to identify and fill research and information gaps, and to increase the number of people working in the environmental health field. Through the collaboration, INSP has conducted several activities such as training environmental health professionals at the masters and doctoral levels, and performing environmental health epidemiological studies and surveillance activities.

In addition, EHHE is investigating the effects of diesel exposure and traffic-related air pollution on asthmatic children in Ciudad Juárez, Chihuahua. The purpose is to develop "proximity to major traffic roads" as an environmental indicator, by characterizing the air pollution exposure in relation to the distance from major roads using Geographical Information Systems (GIS). EHHE will link GIS exposure data to health effects in at-risk populations, such as children who have asthma. Results from this study will characterize exposure to traffic-related air pollution in Ciudad Juárez, and will examine associations between this expo-

sure and health outcomes in populations susceptible to respiratory problems. One potential outcome is a change in traffic regulations, such as reducing heavy vehicular traffic flows in certain areas during school hours. Furthermore, the study may serve as the basis to develop similar models.

Finally, results of the following studies are being prepared for publication:

- Two binational pediatric lead assessments in Arizona-Sonora and New Mexico-Chihuahua using portable blood-lead analyzing technology.
- A retrospective study on the association between pediatric asthma and ambient air quality in the Paso del Norte airshed in the El Paso, Texas, area.

Contact:

Thomas Mampilly
International Health Officer
Office of Global Health Affairs
Office of the Secretary
Department of Health and Human Services
Tel: 301 443-1774

Marilyn DiSirio
Associate Director
Office of Global Health – NCEH/ATSDR
1600 Clifton Road NE; M/S E-28
Atlanta, GA 30333
www.hhs.gov

U.S. Department of the Interior

United States Geological Survey

The United States Geological Survey (USGS) is the sole science agency within the U.S. Department of the Interior. Its mission is to provide reliable, impartial scientific information to minimize loss of life and property from natural disasters; manage water, biological, energy, and mineral resources; and enhance and protect the quality of life. Activities include map-making; providing data on the quality and quantity of the nation's water resources; providing earth-science information on natural hazards, mineral and energy resources, and the environment; and assistance with understanding the status and trends of biological resources, as well

as the ecological factors affecting living resources.

USGS offices in the four U.S. border states (Texas, New Mexico, Arizona, and California) have conducted interdisciplinary work along much of the U.S.-Mexico border. In addition, scientists from USGS offices in Denver, Colorado, Reston, Virginia, and Columbia, Missouri have done biological and geological research at a number of locations within the border region.

During 2005, the USGS continued work on a binational project called the "Internet Map Service (IMS) for Environmental Health in the U.S.-Mexico Border Region." The goal is to develop a binational, web-based geographic information system (GIS) containing natural resource data that can be applied to clarify links between the condition of the physical environment and environmental and human health issues. Representatives from all four USGS disciplines (water, geology, biology, and geography) are working on the project. Mexican agencies also have provided data.

Accomplishments in FY 2005 include:

1. Development of a website, [<http://borderhealth.cr.usgs.gov>], that includes background project information, methodology for binational data set integration, links to publications and references, and spreadsheets with health statistics as well as data on colonias;
2. Satellite imagery, orthoimagery and integrated geology, hydrology, transportation, geographical names, potential sources of contaminants and boundary datasets added to the IMS;
3. Integrated demographic data for population density, income levels, and education, hydrology, disease cases and rates, potential sources of contaminants, air monitoring stations, and Nexrad daily weather;
4. Creation of on-line static maps and a data table library to provide an alternate method of accessing information served on the IMS;
5. Publication of Version 1 of a binational geological dataset for a pilot area in southernmost Texas and parts of Tamaulipas and Nuevo León, Mexico;
6. Development of methodology for compiling bi-national geology datasets in the pilot area, based on remote sensing techniques, which will serve as a

template for the entire US-Mexico border;

7. Several outreach activities with U.S. and Mexican federal agencies, such as EPA, SEMAR NAT, PEMEX, Department of Homeland Security, and the National Geospatial-Intelligence Agency.

Contact:

Jim Stefanov, Deputy Director
USGS Texas Water Science Center
8027 Exchange Drive, Austin, TX 78754
Tel: 512-927-3543
Email: jestefan@usgs.gov
www.usgs.gov

***International Boundary and Water Commission,
United States and Mexico***

United States Section

The International Boundary and Water Commission (IBWC) is responsible for applying the boundary and water treaties between the United States and Mexico and settling differences that arise in their application. As such, the Commission is actively involved in projects related to water quantity and quality along the U.S.-Mexico border. It is the only agency serving on the Good Neighbor Environmental Board that has both a U.S. Section and a Mexican Section. The Commissioner of the U.S. Section serves as the Board representative.

During 2005, the Commission resolved Mexico's longstanding Rio Grande water debt, with the support of the U.S. Department of State and Mexico's Ministry of Foreign Relations. Under a 1944 treaty, Mexico is to deliver to the United States a minimum volume of water from six of its Rio Grande tributaries in cycles of five years. Starting with the 1992-1997 five-year cycle and continuing into the next cycle, Mexico accumulated a deficit in those deliveries of over one million acre-feet. In March 2005, the two countries reached agreement for Mexico to pay off its deficit entirely by September 30, 2005. A significant portion of the debt payment was accomplished through transfers of water from Mexican ownership to U.S. ownership in the international reservoirs on the Rio Grande - Falcon and Amistad Dams. Additionally, Mexico committed to meet the minimum annual average

delivery in each year of the 2002-2007 cycle so as to avoid incurring a deficit in the current cycle.

The Commission also sponsored the Binational Rio Grande Summit in McAllen, Texas-Reynosa, Tamaulipas, with participation from hundreds of water experts from the United States and Mexico. The summit recommendations are intended to assist the Commission in planning for the long-term sustainable management of the Rio Grande Basin.

In addition, the United States Section of the Commission (USIBWC) made considerable progress in addressing sanitation issues at the San Diego-Tijuana border. It completed a Supplemental Environmental Impact Statement for development of a wastewater treatment plant in Tijuana, Baja California. The new treatment plant would provide secondary treatment of effluent from the USIBWC's existing plant in San Diego, which currently provides advanced primary treatment of up to 25 million gallons per day of wastewater from Tijuana. The planned Tijuana treatment plant, which would have a capacity of 59 million gallons per day, is being developed under a public-private arrangement. The new plant is expected to be operational by September 30, 2008.

Efforts to rehabilitate and raise Rio Grande flood control levees in the Lower Rio Grande Valley of Texas also advanced significantly. By year's end, construction had begun on levee improvements near Hidalgo, Texas, and preliminary studies had been completed for levee work in other critical reaches. Overall, Commission levees provide flood protection for more than three million residents of the U.S.-Mexico border region.

In September, President Bush named Carlos Marin to serve as Acting U.S. Section Commissioner following the resignation of Commissioner Arturo Q. Duran. Marin is a civil engineer who has worked for the USIBWC since 1979.

Contact:

Sally Spener, Public Affairs Office
International Boundary and Water Commission,
United States and Mexico, United States Section
4171 N. Mesa Street, Suite C-100
El Paso, TX 79902
Tel: 915-832-4100
Fax: 915-832-4195
Email: sallyspener@ibwc.state.gov
www.ibwc.state.gov

U.S. Department of Transportation

The U.S. Department of Transportation (USDOT), as part of its transportation mission, seeks to protect the environment, and provides federal assistance to state transportation agencies (DOTs) for the improvement of transportation facilities. The state DOTs coordinate transportation planning and environmental management processes to ensure individual transportation projects are compatible with the regional environmental planning objectives. USDOT's involvement is to support the state DOTs in accomplishing their agency's mission of enhanced mobility and safety, in an environmentally sound manner.

The department has responsibility for the U.S.-Mexico Joint Working Committee on Transportation Planning (JWC), which coordinates planning processes for border transportation activities. Established in 1994, the group is co-chaired by the USDOT's Federal Highway Administration Office of Planning and Environment, together with the Mexican Secretariat of Communications and Transportation (SCT).

In addition to USDOT and SCT, JWC membership includes representatives from the State Department, the Mexican Secretariat of Foreign Relations, the four U.S. border states' departments of transportation, and the six Mexican border states. Meetings are held every six months in alternate locations, one in the U.S. and one in Mexico. For 2005-2007, projects include:

- The identification and finance of short term/low cost/high impact projects;
- A Safety Conscious Planning Seminar and follow up actions;
- The development of a Regional Operations Model;
- A Border Wizard/Sin Fronteras Pilot regional study in the El Paso-Ciudad. Juárez and San Diego-Tijuana areas;
- A Border Technology Exchange Program Strategic Plan Update; and
- The development and implementation of outreach strategies.

In addition, USDOT is committed to the North American Free Trade Agreement (NAFTA) and Mexican motor carrier access to U.S. markets. The decision by the Supreme Court in June 2004 overturning a Ninth Circuit decision requiring an Environmental Impact Statement opened the way for the USDOT

to continue working with Mexican authorities to move forward with long-haul bus and truck operations. At the same time, the agency is committed to a comprehensive approach to guarantee that trucks and buses operating within the U.S. are in compliance with all applicable safety and environmental standards.

Contact:

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

U.S. Department of State

The State Department's U.S.-Mexico Border Affairs Unit is responsible for coordinating binational relations along the border. Border Affairs is the principal Washington liaison for U.S. consulates located in Mexico's border states, as well as for U.S. state and local governments in the border region. Border Affairs also helps coordinate binational dialogue and debate on many issues, including bridges and land border crossings, shared water resource management (Rio Grande and Colorado river systems), environment (BECC/NADBank – Border Environment Cooperation Commission/North American Development Bank), health (Border Health Commission), education (Border Education Commission), and state/federal relations (Border Governors Conference). The Border Affairs Coordinator serves as the State Department's representative on the Good Neighbor Environment Board. The State Department's Deputy Assistant Secretary for North America represents the department on the BECC/NADBank Board of Directors. During 2005, Border Affairs promoted environmental development along the border, primarily through its participation at the XXIII Border Governors Conference, the Bridges and Border Crossing Conference, and also on the BECC/NADBank Board of Directors.

The XXIII Border Governors Conference took place July 14-15, 2005 in Torreón, Coahuila. The conference agenda

was extensive, and addressed key environmental issues. Participants identified priority areas, and agreed to promote the production of Ultra Low Sulfur Diesel Fuel (ULSDF) by Mexican Petroleum (PEMEX) refineries; implement and promote comprehensive waste management programs throughout the border region; petition Mexico's federal and border state legislatures to regulate emissions requirements for vehicles imported to Mexico; and request that authorities in both countries help enforce vehicle emission laws.

The Bridges and Border Crossing Conference in Reynosa, Tamaulipas, May 2-5, 2005, focused on identifying binational priority border crossing projects and better harmonization of the permitting process for such projects. Key to the issuing of a permit is demonstrating that a project does not have a significant adverse environmental impact, in accordance with the requirements of the National Environmental Policy Act.

Regarding BECC and NADBank, both are NAFTA-related institutions that support local communities in developing and implementing environmental infrastructure projects related to water treatment and wastewater and solid waste management. BECC identifies, assists and certifies projects for financing consideration from NADBank and other sources. As of September 30, 2005, BECC had certified a total of 105 projects - 69 in the U.S. and 36 in Mexico. The sponsors of 91 of these projects have requested financial assistance from NADBank. The BECC/NADB Board of Directors continues to discuss strategies for improving the productivity of both institutions.

Finally, the State Department's North America Desk in the Bureau for Oceans and International Environmental and Scientific Affairs (OES) also interacts with public/private environmental organizations and academic institutions along the border to promote scientific and educational exchanges with Mexican counterparts under the Science and Technology Umbrella Agreement of 1972. The office also grants C-175 authority

for U.S. federal agencies to negotiate agreements with Mexican counterparts. OES's present efforts include policy negotiations to facilitate the movement of scientific research vessels and equipment across the US-Mexico border.

Contact:

John Ritchie, Border Affairs Coordinator
U.S. Department of State
2201 C St. NW, Rm. 4258
Washington, DC
Tel: 202-647-9894
Fax: 202-647-5752
Email: RitchieJA@state.gov
www.state.gov

THIRD GENERATION OF SEMARNAT'S ADVISORY BOARD: THE "CONSEJOS"

Providing the Good Neighbor Environmental Board with a citizen-driven mechanism for dialogue on opportunities for cross-border cooperation.

Prepared by Flavio Olivieri, Baja California Business Sector representative, Northwest Regional Board, Citizens Sustainable Development Advisory Board

On June 5, 2005, President Vicente Fox swore in the Third Generation of SEMARNAT's Citizens Sustainable Development Advisory Board. The ceremony took place in Monterrey, Nuevo León, Mexico, during the World Environment Day Celebration. This advisory board, in Spanish the "Consejo Consultivo para el Desarrollo Sustentable" (CCDS), or "Consejos", provides the Mexican federal government a structured and systemic mechanism for involving citizens in the decision-making process on environmental policy and related governmental programs. The structure of the Consejos, and its member selection process, guarantees SEMARNAT a broad, regionalized, plural and professional sounding board for environmental issues, concerns and priorities throughout Mexico.

Within these broader national environmental policy discussions, specific discussions take place on the environmental issues of the U.S.-Mexican border region. These border-specific discussions are the springboard for the ongoing dialogue that takes place between the Consejos and the Good Neighbor Environmental Board (GNEB). The structure of the Consejos is the key to its success, and the reason why it provides GNEB with a citizen driven perspective from the northern Mexican border on border region environmental and infrastructure policy issues.

CCDS History and Structure

The CCDS has its roots in the efforts of the United Nations to develop a global sustainable development agenda, beginning in the early 1980s, and especially at the Rio de Janeiro Earth Summit in 1992. Based on the recommendations set forth by Agenda XXI, which was adopted at the summit, and its fundamental principle of broad public participation, the Mexican Government established the first CCDS in April 1995. Its charge was to provide a public consultation mechanism on environmental issues, and to share the responsibility with society for protecting the environment and promoting sustainable growth. Mexico, through SEMARNAT, entered into an agreement with the United Nations Development Program [www.undp.org/], which provided seed funding and continues to provide technical assistance and oversight.

SEMARNAT, Mexico's environmental protection agency, leads the CCDS and provides the staffing, budget and organizational support necessary for its successful operation. The CCDS is comprised of a National Board and five Regional Boards for the Northwest, Northeast, Center, West-Center and South-Southeast. The National Board is formed by 55 appointed members from the principal groups listed below, and 42 representatives from the Regional Boards. The appointed members are selected from formal recommendations made by each group of people with proven track records and subject knowledge. To ensure broad representation, the appointments are allocated proportionally, with representatives from CONAP (Consejo Nacional de Areas Protegidas—National Council of Protected Areas), JPAC (Joint Public Advisory Committee of the Commission for Environmental Cooperation), the Mexican National Advisory Council for the Commission for Environmental Cooperation Senate, the National Congress, NGOs for gender equality, Indian populations and youth, social organizations, professional colleges (associations), environmental NGOs, higher education institutions,

and industrial and business organizations.

The 42 regional representatives include the five presidents and secretaries of the regional boards, and one elected representative for each of the 32 states of Mexico. The regional boards have 192 members, six representatives and their alternates for each of the 32 states from the social, academic, business, NGO, local Congress and state government sectors. The representatives are elected democratically within their own peer group.

The members advise the Secretary of the Environment on environmental policy, programs and specific actions, including recommendations for legislative changes. The boards are organized into technical committees and work groups addressing specific areas such as water and air quality, natural protected areas, waste management, biodiversity, climate change, environmental education, environmental infrastructure, and international affairs. The technical committees analyze reports and policies and share their experiences. They provide recommendations to their regional or national boards for discussion and approval as formal recommendations for SEMARNAT.

The Secretary of the Environment has the obligation to respond to each recommendation. Many times the response is a matter of clarification or of providing additional information; and sometimes it requires concrete actions from SEMARNAT. During the period 2001-2003, the Consejos provided 281 formal recommendations, 39 of them resulting in policy changes, environmental programs or specific actions. Some of the most relevant recommendations have evolved into significant environmental reforms in regional environmental planning and zoning, particularly for the Gulf of California and the Burgos Basin (Cuenca de Burgos).

International Affairs

The National Board, as well as the Northwest and Northeast Regional Boards, have technical commissions addressing international and U.S.-Mexico border affairs. The ongoing dialogue between the Consejos and GNEB primarily takes place during meetings attended by representatives from these three boards.

At the national level, the technical Commission

on International and U.S.-Mexico Border Affairs is led by anthropologist René Cordova, and includes six additional members, including a liaison with the North American Commission for Environmental Cooperation (CEC) and GNEB. As one of its main priorities, the Commission follows Mexico's participation in international conventions such as Stockholm POPS Elimination, Johannesburg Sustainable Development, Kyoto Protocol, BDC Biodiversity, Earth Council and Gulf of Mexico's Environmental Zoning. In addition, the Commission provides recommendations and participates in follow-up activities within Border 2012, CEC, BECC/NADBANK, GNEB, Southern Border Environmental Program and Agenda XXI. The Commission made the following recommendations to SEMARNAT in the last plenary session of November 25, 2005:

- Establish a national coordination committee for the application of the Stockholm Convention agreements, involving public participation from the initial planning phase;
- Promote alternative recycling methods for waste tires, besides using them as a fuel source in cement factories in the border region;
- Harmonize chemical substance reporting levels and classification to a comparable listing with the U.S. and Canada;
- Integrate a National Agenda XXI, in order to comply with commitments from the Rio de Janeiro and Johannesburg summits; and
- Include in the CCDS Mexico's representative at BECC/BANDAN (NADBANK).

The Northwest Regional Board established a Committee on Pollution Prevention and Border Affairs, lead by René Cordova, and six additional members. In their September 2005 regional meeting, the committee presented the following recommendations to SEMARNAT:

- Allocate the financial resources necessary for the complete remediation of the Metales and Derivados contaminated industrial site in Tijuana and of CYTRAR in Hermosillo, for the total removal of the hazardous waste;

- Keep or augment the Mexican contribution to the budget of the Commission for Environmental Cooperation's budget of \$3 million US dollars;
- Allocate additional resources in the 2006 budget for the implementation of the Toxic Release Inventory (RETC) in order to double the number of complying companies;
- Enhance support and participation of SEMARNAT in Border 2012 Task Force activities.

The Northeast Regional Board also has established a Committee for Border Affairs, NAFTA and Financing, lead by Oscar Marmolejo, and three additional boardmembers.

CCDS Liaisons to GNEB

The national and regional boards have designated three representatives to participate in GNEB meetings and policy deliberations:

Lead Representative:

Flavio Olivieri, for the National Board.

Alternate:

René Cordova, for the Northwest Region.

Alternate:

Oscar Ochoa, for the Northeast Region.

BOARD MOVES FORWARD ON ASSESSING ITS EFFECTIVENESS

The following is an update on the activities of the Board's Performance Measures Workgroup, prepared by Workgroup Coordinator and Board Member Robert G. Varady.

Most organizations, at some point in their institutional lifetime, would like to know whether they are functioning efficiently and in ways that meet stated objectives. For some institutions, such assessments can be relatively straight forward. Advisory boards and official commissions, by contrast, present unusual challenges to such an exercise. The Good Neighbor Environmental Board (GNEB), whose stated mission is to advise the U.S. president and Congress on U.S.-Mexico border environmental issues, is subject to constraints that are due to the indirect and difficult-to-attribute nature of the board's potential influence.

The GNEB does not promote or draft legislation; it does not become directly involved in policy discussions; and it does not have the power to finance projects on the ground. Its official mission is to serve as an expert advisor. Therefore, at first blush, it would seem that the appropriate measure of its effectiveness would be whether or not its advice is taken.

Yet, according to David Flitner, Jr, author of the 1986 book, "The Politics of Presidential Commissions: A Public Policy Perspective," attempting to measure the worth of an advisory board or commission solely by seeing if its recommendations lead to legislation "misses the point." The value of such bodies cannot be established via what Flitner calls a "legislative box score." Rather, he notes, their job is to educate . . . and that is no small thing in a democracy." While this observation applies well to the GNEB, it is no easier to evaluate the Board's success in educating various publics than in causing certain actions.

With these caveats in mind, beginning in 2003 the GNEB, then chaired by Placido Dos Santos, began considering ways to gauge its effectiveness. At one of that year's meetings — in Del Rio, Texas — current Board Chair Paul Ganster drafted a list of indicators, and suggested an approach for collecting data and drawing conclusions from them. A half-year later, the Board began in earnest to implement some

of Ganster's suggestions. A Performance Measures Committee, coordinated by Robert Varady, refined the indicators list and developed a two-prong assessment strategy. First, by means of a simple survey instrument, the Board would seek to collect baseline information over a specific timeframe on some relatively easy-to-quantify measures (for example: attendance at Board meetings, hours expended, and participation in various Board activities such as report-writing and planning for meetings). The instrument would also seek to capture effectiveness-related outcomes such as documented instances of GNEB influence. The strategy's second stage would be to develop and implement a Web-based site that would be used by Board members to continuously enter effectiveness-related information, so as to permit continual analysis of the Board's performance.

The first prong of the assessment strategy already has been carried out. At the October 2005 GNEB meeting, hosted by the Tohono O'odham Nation, the committee distributed a questionnaire to Board members designed to elicit data on their previous year's Board-related activities. An analysis of 15 returned survey forms (about a 75 percent response rate) revealed the following highlights about member activities:

Attendance at Board meetings was 86 percent;

Each Board member, on average, expended 121 hours on GNEB work during the year; in addition, their staffers spent another 20 hours;

- 80 percent of Board members participated in drafting the 8th annual report;
- 60 percent of the members took part in drafting GNEB letters to the president;
- 73 percent participated on planning committees;
- 93 percent distributed annual reports at conferences, symposia, meetings, and other venues;
- 53 percent helped identify and invite guest speakers for Board meetings;
- 60 percent of the members participated in briefings with members of Congress, border officials, local politicians, and/or other decision-makers; and
- 73 percent had contact with, or exchanged information with, fellow Board members on non-Board topics related to their work.

Besides capturing the level of Board member involvement, the questionnaire also asked three broader questions aimed at capturing benefits that related to, but went beyond, the Board's core mission of advising the president and Congress. For the period in question, respondents were asked to provide examples of: (a) how the Board's work made a difference, (b) recommendations that have served as catalysts for action, and (c) how membership brought benefits to the member and/or the member's organization.

Among the responses, the following anecdotes emerged:

- Although cause and effect are inextricably entangled, it may be significant that the Board's 2003 Comment Letter on the IBWC's Nogales international wastewater treatment plant was followed in 2005 by a US\$59.5 million grant to upgrade the Nogales facility. (In addition to issuing an annual report, the Board also produces occasional short Comment Letters on timely border-region environmental issues.)
- Regarding the GNEB's relationship to the binational Border 2012 program, an EPA Border 2012 Region 9 official noted: "The GNEB [Eighth] Report is an excellent report, concurring with a lot of problems with data collection, especially the data gaps. The report is a mirror image of what we have been doing along the border to establish our baseline for reporting and the next steps... ."
- The Board received this message regarding its Seventh Report (on children's environmental health) from an official of the California Water Boards: "This is a very good report that I will be sharing at our next Regional Advisory Committee meeting. We've considered some of the recommendations made in this report, and we can use this to reinforce our approaches."
- In regard to the Board's two Comment Letters calling attention to transborder problems caused by invasive aquatic plants and by ULSD fuel, a member wrote, "It seems that the Board got some good attention . . . [which] should help to advance efforts to deal with these issues. A meeting was

established with a federal invasive species council, border lawmakers expressed an interest in getting the Board Comment Letter . . . and [it appeared that] Mexico had taken some additional steps. . . ."

- Commenting on benefits gained from membership, one member noted that, partly through its membership on the Board and the networks that were established, the USDA's Natural Resources Conservation Service (NRCS) was able to establish relationships with Mexico, specifically with SEMARNAT (Mexico's federal environmental protection agency). "SEMARNAT," he noted, "has asked the NRCS to share our technical expertise and experience in serving the public. UNEP will establish a Center for the Conservation of Natural Resources (CCNR) in Monterrey, Mexico. The NRCS will be asked to be on the advisory board for this center."
- As a final example, another member, in referring to the Board's Eighth Report, stated that "One of the key recommendations was to use the Mimbres Basin as a possible pilot project for applying groundwater management approaches in the U.S.-Mexico border. This recommendation has been brought to the attention of the Hewlett Foundation within the context of permitting the New Mexico Water Resources Research Institute to expand its area of research to encompass the Mimbres aquifer. Moreover, this idea became the basis of a proposal presented in late 2005 in Santa Fe to the New Mexico-Chihuahua Commission (chaired by the governors of the two states, who were in attendance) to financially support a binational data/GIS mapping project using the Mimbres aquifer as a pilot area."

During the year ahead, the Board intends to continue collecting, archiving, and analyzing information bearing on its performance. The Performance Measures Workgroup will strive to achieve an increase in activity of this sort, and continue moving toward institutionalizing the evaluation process. The foundation for this work remains a firm belief that a better understanding of the Board's past performance can only strengthen its effectiveness in the future.



UNITED STATES ENVIRONMENTAL PROTECTION AGENCY

WASHINGTON, D.C. 20460

Dr. Paul Ganster
Director
Institute for Regional Studies of the Californias
San Diego State University
5500 Campanile Drive
San Diego, CA 92182-4403

Dear Dr. Ganster:

I am pleased to respond, on behalf of the Executive Office of the President, to the Eighth Report of the Good Neighbor Environmental Board to the President and Congress of the United States, entitled Water Resources Management on the U.S.-Mexico Border.

The Bush Administration appreciates your thorough and thoughtful analysis of water resources management along the U.S.-Mexico border. We value your recommendations on fostering stronger cross-institutional collaboration, enhancing data collection, and implementing a border-region strategic planning process based on a watershed approach.

The U.S. Environmental Protection Agency's Border 2012 Program, particularly Goal 1: Reduce Water Contamination, provides an excellent framework for a binational, results-oriented approach to the recommendations you have provided. The Agency supports the planned assessment of shared and transboundary surface waters to facilitate the collection, management and exchange of environmental data essential for effective water management. We plan to release a report in early 2006 about the first stage of this binational environmental data collection effort. Our effort directly supports your recommendation on data-sharing and also will facilitate stronger strategic planning and cross-institutional collaboration.

The current Border 2012 Workplan provides for improving water quality along the border through a range of pollution-control sanitation projects. The goal is to address water quality problems in a number of key shared and transboundary surface waters by the year 2012. For example, EPA and Mexico's National Water Commission will increase the number of home connections to potable water systems, thus reducing health risks to residents who lack access to safe drinking water. Similarly, by increasing the number of homes with access to basic sanitation, EPA and its partners will reduce the discharge of untreated domestic wastewater into surface water and groundwater. In addition, the Agency will continue to support public health protection at border-area coastal beaches as well as improvements in water and wastewater service provider operations. Here again, our view is that this infrastructure work supports your recommendations on cross-institutional collaboration.

Your report is a valuable resource for enhancing our existing program and focusing our long-term planning. On behalf of President Bush and the millions of people living along the U.S.-Mexico border, I thank you for a job well done. I offer you and the Board best wishes for continued success as you prepare your Ninth Report of the Good Neighbor Environmental Board to the President and Congress.

Sincerely,

A handwritten signature in black ink, appearing to read "S. Johnson", is placed below the word "Sincerely".

Stephen L. Johnson

Internet Address (URL) • <http://www.epa.gov>

Recycled/Recyclable • Printed with Vegetable Oil Based Inks on 100% Postconsumer, Process Chlorine Free Recycled Paper

GOOD NEIGHBOR ENVIRONMENTAL BOARD MEMBERSHIP ROSTER

Note: The list below includes all members who served during 2005. Asterisk() indicates individuals who completed their service during the year. See website for current membership list (www.epa.gov/ocem/gneb).*

Non-Federal Members (Non-Governmental, State, Local, Tribal)

Paul Ganster, Ph.D., Chair

Director, Institute for Regional Studies of the Californias
San Diego State University
5500 Campanile Drive
San Diego, CA 92182-4403
619-594-5423; 619-594-5474 fax
email: pganster@mail.sdsu.edu

Amanda Aguirre

CEO/President
Regional Center for Border Health, Inc.
P. O. Box 1669
San Luis, AZ 85349
928-627-9222; 928-627-8315 fax
email: amanda@rcfbh.com

Dora Alcala*

Mayor, Del Rio
109 W. Broadway
Del Rio, TX 78840
830-774-8558
email: mayor@wcsonline.net

Larry S. Allen

Board of Directors
Malpai Borderlands Group
1310 Sara Way
Rio Rancho, NM 87124
505-898-3424
email: Larry9869@msn.com

Diana Borja*

Director, Border Affairs (MC 121)
Texas Commission on Environmental Quality
P.O. Box 13087
Austin, TX 78711-3077
512-239-3603; 512-239-3515 fax
email: dborja@tceq.state.tx.us

Gedi Cibas, Ph. D.

Manager, Border Programs
New Mexico Environment Department
1190 St. Francis Drive, P.O. Box 26110
Santa Fe, NM 87502-6110
505-827-2176; 505-827-2836 fax
email: Gedi_Cibas@nmenv.state.nm.us

Gary Gillen

President, Gillen Pest Control
205 S. 10th Street
Richmond, TX 77469
281-342-6969
email: gary@gillenpestcontrol.com

Stephen M. Niemeyer

Texas Commission on Environmental Quality
12100 Park 35 Circle
Austin, TX 78753
512-239-3606
email: sniemeye@tceq.state.tx.us

Ned L. Norris, Jr.

Vice Chairman
The Tohono O'odham Nation
P.O. Box 837
Sells, AZ 85634
520-383-2028; 520-383-3379 fax
email: Ned.Norris@tonation-nsn.gov

Jerry Paz*

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

Kenneth Ramirez

Brown McCarroll, LLP
111 Congress Ave, Suite 1400
Austin, TX 78701
512-479-9711
email: kramirez@mailbmc.com

David Randolph

Border Coordination Officer
Arizona-Mexico Commission
1700 W. Washington, Suite 180
Phoenix, AZ 85007
602-364-0338; 602-542-1411 fax
email: drandolph@az.gov

Diane Rose

Mayor, Imperial Beach
825 Imperial Beach Boulevard
Imperial Beach, CA 91932
619-423-8303; 619-429-9770 fax
email: dianehomeloans@yahoo.com

Peter S. Silva

Vice Chair
State Water Resources Control Board
1001 I Street
Sacramento, CA 95814
916-341-5607
email: psilva@waterboards.ca.gov

Douglas S. Smith

Director, Corporate Environmental Safety and Health
Sony Electronics, Inc.
16450 West Bernardo Drive
San Diego, CA 92127
858-942-2729
e-mail: Douglas.Smith@am.sony.com

Robert Varady, Ph.D.

Deputy Director
Udall Center for Studies in Public Policy
The University of Arizona
803 East First Street
Tucson, AZ 85719
520-884-4393; 520-884-4702 fax
e-mail: rvarady@email.arizona.edu

Ann Marie A. Wolf

President
Sonora Environmental Research Institute (SERI), Inc.
3202 E. Grant Road
Tucson, AZ 85716
520-321-9488
e-mail: aawolf@seriaz.org

Federal Members

Department of Agriculture

Rosendo Treviño III

State Conservationist
Natural Resources Conservation Service
U.S. Department of Agriculture
6200 Jefferson Street, Northeast
Albuquerque, NM 87109-3734
505-761-4401; 505-761-4481 fax
email: Rosendo.Trevino@nm.usda.gov

Department of Commerce

A. Leonard Smith

Regional Director - Seattle
Economic Development Administration
U.S. Department of Commerce
915 Second Ave., Suite 1856
Seattle, WA 98174
206-220-7660
email: lsmith7@eda.doc.gov

Department of Health and Human Services

RADM Richard Walling*

Director, Office of the Americas and the Middle East
Office of Global Health Affairs
U.S. Department of Health and Human Services
Room 18-74, Parklawn Building
Rockville, MD 20857
301-443-4010; 301-443-6288 fax
email: rwalling@osophs.dhhs.gov

Department of Housing and Urban Development

Shannon H. Sorzano

Deputy Asst. Secy. for International Affairs
U.S. Department of Housing and Urban Development
451 7th St. S.W. - Room 8118
Washington, DC 20410
202-708-0770; 202-708-5536 fax
email: shannon_h._sorzano@hud.gov

Department of the Interior

John Klein*

Associate Regional Hydrologist
U.S. Geological Survey, DOI
520 North Park Avenue
Room 106 C
Tucson, AZ 85719
520-670-5018; 520-670-5006 fax
email: jmklein@usgs.gov

Department of Transportation

Linda L. Lawson

Director, Safety, Energy and the Environment
U.S. Department of Transportation
400 Seventh Street S.W.
Washington, DC 20590
202 366-4416; 202-366-7618 fax
email: linda.lawson@ost.dot.gov

Department of State

John Ritchie

Border Coordinator
Office of Mexico Affairs
U.S. Department of State, Room 4258-MS
2201 C Street N.W.
Washington, DC 20520
202-647-8529; 202-647-5752 fax
e-mail: RitchieJA@state.gov

Environmental Protection Agency

Laura Yoshii

Deputy Regional Administrator
U.S. Environmental Protection Agency, Region 9
75 Hawthorne Street
San Francisco, CA 94105-3901
415-947-8702; 415-977-3537 fax
email: Yoshii.Laura@epa.gov

Designated Federal Officer

Elaine M. Koerner

Designated Federal Officer
Good Neighbor Environmental Board
U.S. Environmental Protection Agency
655 15th St. N.W. (at G St.)
Suite 800 – Mail Code 1601A
Washington, DC 20005
202-233-0069; 202-233-0060 fax
e-mail: koerner.elaine@epa.gov

Resource Specialists

Federal Agency Alternates

Manuel Ayala

Natural Resource Manager
Natural Resources Conservation Service
U.S. Department of Agriculture
1400 Independence Avenue S.W., Room 4237-S
Washington, DC 20250-1081
202-720-1883; 202-720-0668 fax
e-mail: Manuel.Ayala@usda.gov

William Luthans

Deputy Director
Multi-Media Planning and Permitting
U.S. EPA, Region 6
Suite 1200 Mail Code 6PD
1445 Ross Avenue
Dallas, TX 75202
214-665-8154; 214-665-7263 fax
e-mail: luthans.william@epa.gov

Jacob Macias

Economic Development Administration
Seattle Regional Office
U.S. Department of Commerce – Room 1890
Seattle, WA 98174
206-220-7666; 206-220-7657 fax
email: jmacias@eda.doc.gov

Thomas Mampilly

International Program Officer
U.S. Department of Health and Human Services
5600 Fishers Lane, Room 18C-17
Rockville, MD 20857
301-443-3656; 301-443-6288 fax
e-mail: tmampilly@osophs.dhhs.gov

Tomas Torres

Director, San Diego Border Office
U.S. EPA Region 9
610 West Ash Street, Suite 703
San Diego, CA 92101
619-235-4775; 619-235-4771 fax
email: torres.tomas@epa.gov

Region 6***Gina Weber***

U.S.-Mexico Border Program Coordinator
U.S. EPA Region 6
1445 Ross Avenue, 12th Floor
Dallas, TX 75202-2733
214-665-8188; 214-665-7263 fax
email: weber.gina@epa.gov

Norma Duran*

Director, El Paso Border Office
U.S. EPA Region 6
4050 Rio Bravo, Suite 100
El Paso, TX 79902
915-533-7273; 915-533-2327 fax
email: duran.norma@epa.gov

Paul Michel

Manager, Southwest/Border Office
U.S. EPA Region 9
75 Hawthorne Street (WTR-4)
San Francisco, CA 94105-3901
415-972-3417; 415-947-3537 fax
email: michel.paul@epa.gov

Christina Machion Quilaqueo

Program Analyst
U.S. Department of Housing and Urban Development
451 7th St. S.W. - Room 8118
Washington, DC 20410
202-708-0770; 202-708-5536 fax
e-mail: christina_a._machion@hud.gov

Benjamin Muskovitz*

Office of Mexico Affairs
U.S. Department of State, Room 4258-MS
2201 C Street N.W.
Washington, DC 20520
202-647-8529; 202-647-5752 fax
e-mail: muskovitzbi@state.gov

Sally Spener

Public Affairs Officer
International Boundary and Water Commission
4171 N. Mesa, Suite C-100
El Paso, TX 79902
915-832-4175; 915-832-4195 fax
email: sallyspener@ibwc.state.gov

EPA Regional Office Contacts***Region 9******Hector Aguirre***

U.S. EPA Region 9
75 Hawthorne Street
San Francisco, CA 94105-3901
415-972-3213
e-mail: aguirre.hector@epa.gov

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 concentran 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. NW 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 disel, 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 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.



RESUMEN

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 diesel, 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 mas 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 Limites 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 transito 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

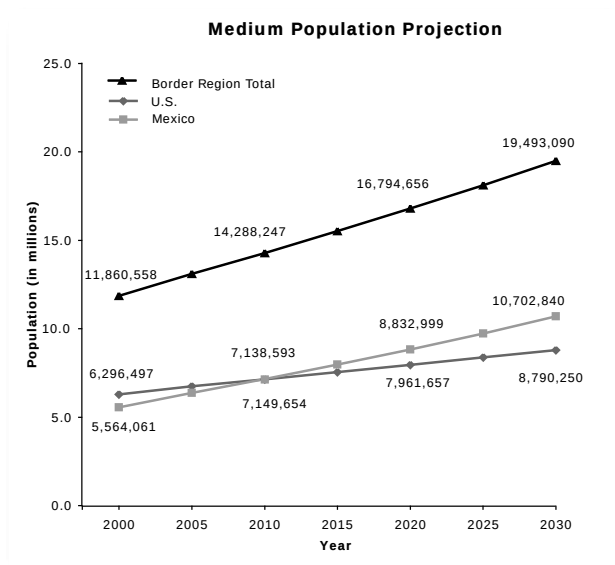
de salida.

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 transito 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 transito en los dos lados de la frontera—y especialmente el transito cruce-fronterizo—seguirá aumentando en un futuro cercano. [www.sandag.org/index] El transito 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 transito 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 transito 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

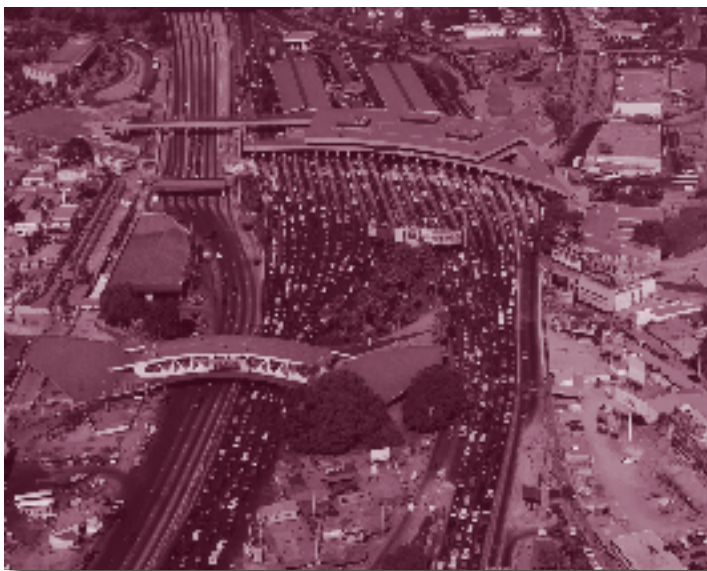
RECOMENDACIÓN - *Reforzar la infraestructura, tecnología, personal y actividades relacionadas mediante nuevos fondos sustanciales e intensificar la planificación a largo plazo y coordinación a niveles binacionales, nacionales, estatales y locales para hacer frente al congestionamiento en los cruces fronterizos 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 Memorándum 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 Transito Comercial en los Cruces Fronterizos. El CBP ha creado varios programas para reducir el proceso de cruzar la frontera para transito 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

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.

BARRERAS RESTANTES, SIGUIENTES PASOS

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 transporte necesaria (como ocurrió en Otay Mesa), o para evitar construir “caminos 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 esta invirtiendo casi \$100 millones. Desafortunadamente, mientras el estado esta avanzando, el proyecto puerto de entrada federal esta 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 esta 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 seria 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 disel, 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 disel 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 disel 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 disel. 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 disel 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, anuncio el plan de México para reducir agresivamente los niveles de sulfato en los combustibles de gasolina y disel empezando en el 2006 y una Carta de Intento para la Cooperación en la Reducción de Emisión de Disel. A fines del enero del 2006, SEMARNAT revelo un mayor plan nacional para reducir las emisiones de sulfato.

Para reducir las emisiones de disel 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 disel o un filtro para partículas; y 2) el uso de combustibles alternativos o combustibles mas 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 disel 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 disel vendido para camiones pesados en los EE.UU. tendrá que ser disel 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 esta 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-disel—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 evaluaran 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) reportó 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 animados 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 diesel 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 guialdres 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)</i> <i>(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>¹Rainbow Lines³</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-equipo 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, Calxico 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

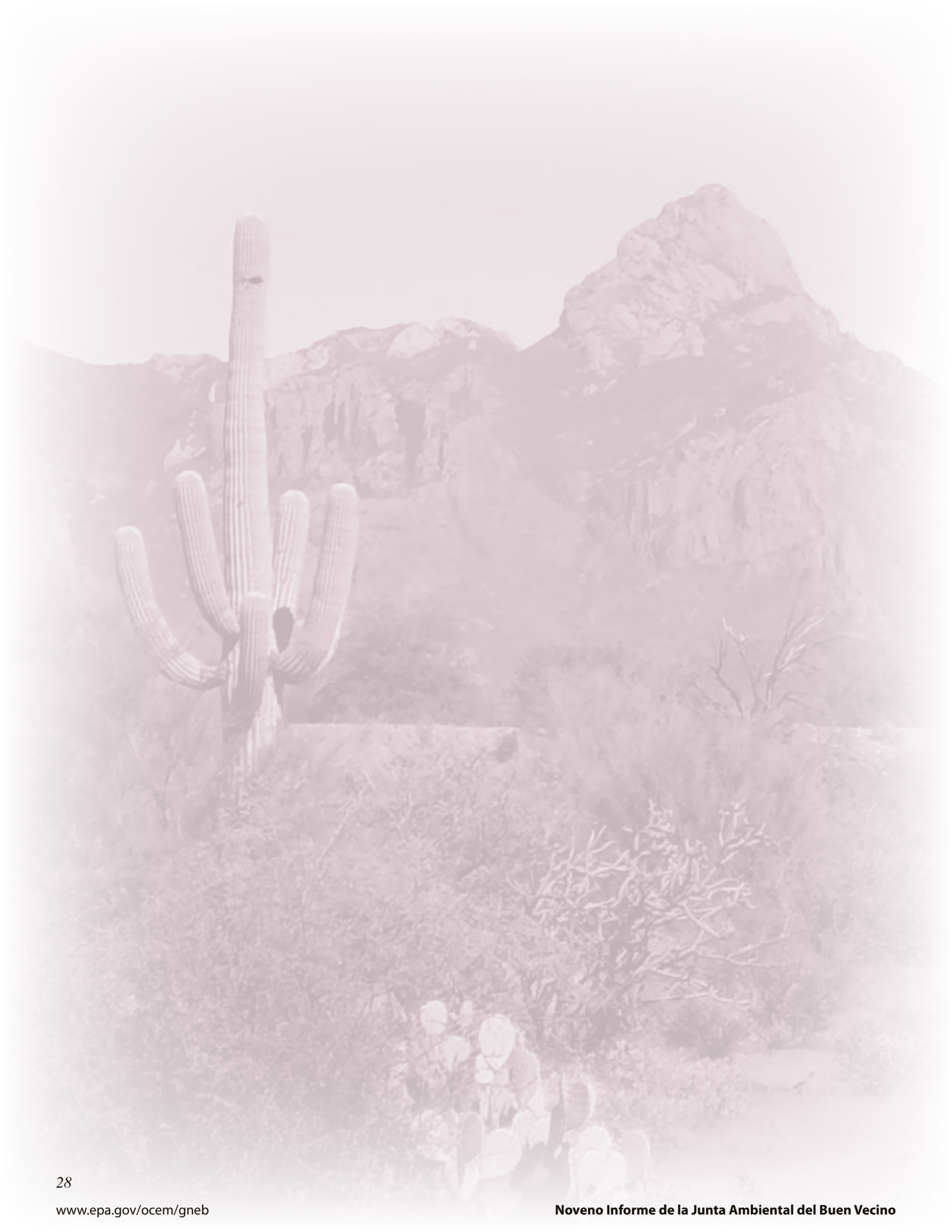
Conflicto de intereses entre la facilitación de tránsito cruce-fronterizo y aumentando la seguridad de la patria. Los intereses de proteger el medio ambiente y asegurando la salud pública por medio de disminuir la congestión y tiempos de espera en los puertos de entrada muchas veces son puestos en contra 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 mas 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. Recoleccionistas 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 seguido 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/htcaminos.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 publica. 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.



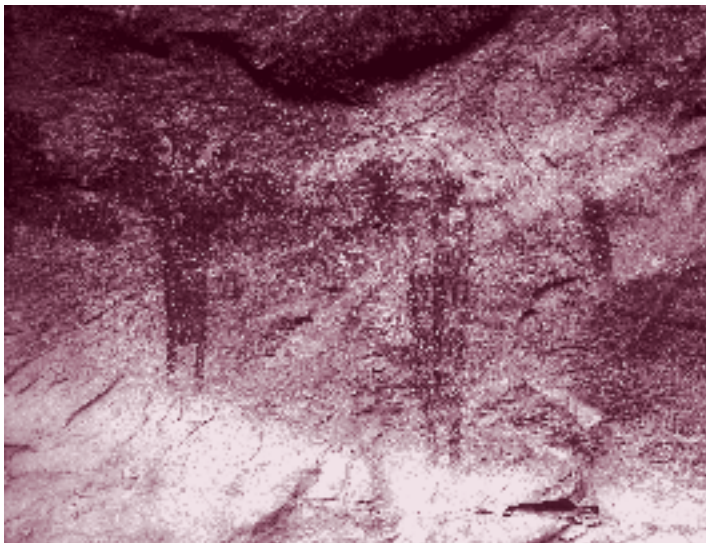
Protegiendo los recursos culturales y naturales en área remotas de la región fronteriza es extremadamente difícil por la insuficiencia de recursos humanos. Restos de una chimenea histórica encontrada en las tierras del Embalse Falcón en Texas. (Origen: USIBWC)

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 mas 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 antiguas 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).

Simposio 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-limites 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 despilfarro 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 mas 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 perdida 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'itoy, 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 mas 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.

CRECIMIENTO

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 arrasados 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 Pacífico), 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 Áreas”. El libro incluye un capitulo 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, asi 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, asi 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, así como el viaje de estudio que siguió. Para el viaje de estudio, la Junta viajó 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 incluyó a ocho agencias y dos universidades, así 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 termino 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 frontera EE.UU.-México, así como su reunión 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; Jose Aranda, Juez del Condado Maverick; Magdalena Herrera, Alcalde Pro Tem de Eagle Pass; y Roy Bernal, en parte de la tribu Kickapoo Director Juan Garza. Otros presentadores incluyeron a: Roberto Gonzalez, Director de Eagle Pass Water Utility; Hector Chavez, Director de Eagle Pass Public Works; Buddy Garcia, Secretario Asistente de Estado en Texas; Ing. Luis Eustaquio Guirrola, 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; Martin 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, Organizacion 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; Milagos Hernandez, Asuntos Internacionales, HUD; Margaret McMorro, 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 Brocius, Instituto Smithsonian, Arizona; Anne Browning, Centro Udall, Universidad de Arizona; Marianne Bruonotz; Ty Cawéz, 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 Movenio, 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 Siorgetti, 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 asi 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 Congresistas 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 15St. 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 subterráneos, 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 Compreensivo 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 se 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 biodisel, 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 biodisel en un vehículo donado y promover el uso de biodisel mediante su uso.
- El Consejo de los Gobiernos del Área de Álamo por \$294,179 cual inspeccionara emisiones de camiones disel Mexicanos que usan combustible de disel 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 Disel 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 Disel 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 basada en la comunidad en las áreas fronterizas de prioridad de salud, incluyendo metas de salud ambiental como mejorara el acceso al desagüe 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 disel 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 continuo 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 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 servirá 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 está 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 acumuló 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 patrocinó 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) realizó un progreso considerable dirigiendo asuntos de salubridad en la frontera de San Diego-Tijuana. Completó 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, está 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 avanzó 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 involucración 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 significant 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-de-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 así 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 próxima reunión del Comité de Conferencia 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

Dirección de Internet (URL) • <http://www.epa.gov>

Reciclado / reciclable- Impreso con tintas basadas en aceites vegetales sobre papel 100% reciclado, Papel reciclado libre de proceso de cloro.

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@wcsonline.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