DEPARTAMENTO DE ESTADO DE ESTADOS UNIDOS
PROGRAMAS DE INFORMACIÓN INTERNACIONAL

cuestiones mundiales

Ciudades Verdes

Soluciones para el medio ambiente urbano

Publicación electrónica del Departamento de Estado de Estados Unidos, Vol. 5, No. 1, Marzo de 2000

Enfoque | Comentario | Departamentos | Presentación

(Recoja version ASCII zipped)

De los Editores

No importa dónde estén ubicadas, las ciudades son centros de arte, cultura, negocios y gobierno. Es en su vibrante energía que se le toma el pulso a una nación. Al mismo tiempo, las ciudades cada vez más son un nexo para los desafíos medioambientales.

El informe *Estado de la Población Mundial 1999,* del Fondo Poblacional de las Naciones Unidas (FPNU), documenta la tendencia a la creciente urbanización. Un tercio de la población del mundo habitaba en zonas urbanas en 1960. Para 1999 ese porcentaje había subido al 47 por ciento. El informe pronostica que para el 2030 el 61 por ciento de la población del mundo vivirá en ciudades. *El Estado de la Población Mundial 1999* ofrece la siguiente predicción sobre la urbanización:

... la "huella" ecológica y sociológica de la ciudad se extiende en áreas cada vez más amplias, creando una continuidad urbana y rural de comunidades que comparten algunos aspectos de su estilo de vida. Cada día menos y menos lugares en el planeta escapan al efecto de la dinámica de las ciudades.

Es probable que en el siglo próximo se acaloren los debates entre los planificadores municipales y urbanistas sobre la manera más eficaz de hacer que las ciudades funcionen mejor, cuando conglomeraciones urbanas de 10 millones o más de habitantes sean más comunes y sus consiguientes problemas crezcan exponencialmente. Gran parte de estos problemas serán ambientales: idear el uso eficaz de la tierra; enfrentar la difícil tarea del transporte eficiente y ambientalmente favorable; conservar espacios abiertos; proveer agua y aire limpios. Invitamos a los lectores a

considerar algunas de las estrategias innovadoras y efectivas que actualmente surgen en Estados Unidos e internacionalmente, encaminadas a evitar o mitigar los daños que causa esta "huella ecológica" de creciente importancia.

ENFOQUE

Ciudades saludables: Soluciones para el medio ambiente urbano
El Consejo de Calidad Ambiental, que depende de la Casa Blanca, asesora a la administración Clinton-Gore en lograr equilibrio entre crecimiento económico y protección medioambiental para lograr la sostenibilidad en las comunidades de Estados Unidos.
Por George T. Frampton, Jr., director interino, Consejo de Calidad Ambiental, que depende de la Casa Blanca.

Crear movilidad y habitabilidad en comunidades de Estados Unidos
Los recientes cambios en las leyes de Estados Unidos han subrayado la importancia de las preocupaciones medioambientales en la planificación del transporte.
Por Rodney E. Slater, Secretario de Transporte de Estados Unidos.

Pasos prácticos para ciudades más saludables y un medio ambiente mundial más limpio
La Agencia de Estados Unidos para el Desarrollo Internacional administra una variedad de iniciativas en el mundo para mejorar las condiciones del medio ambiente urbano.
Por David F. Hales, viceadministrador adjunto, Centro del Medio Ambiente Mundial, Agencia de Estados Unidos para el Desarrollo Internacional.

COMENTARIO

Ideas ambientalistas para controlar la contaminación en las naciones en desarrollo
Estrategias nuevas e innovadoras para proteger el medio ambiente redefinen los conceptos de regulación, funciones del gobierno, y la responsabilidad del sector privado.
Entrevista con David Wheeler, economista principal del Banco Mundial.

Ciudades asociadas para el progreso
Un programa de USAID apoya las asociaciones entre ciudades de Estados Unidos e internacionales para ayudar a mejorar el manejo del medio ambiente.
Por Charlene Porter.

Enmiendas a ley del aire puro refuerzan lucha contra la contaminación. La Ley del Aire Puro, promulgada en Estados Unidos en 1963, era débil y poco efectiva. Las enmiendas agregadas desde entonces, en especial la decisiva legislación de 1990 aprobada con amplio respaldo de la Cámara de Representantes y el Senado de Estados Unidos, ha resultado en reducciones sustanciales en la contaminación del aire en la década pasada.
Por Jim Fuller

Lo hacemos entre todos, lo hacemos para siempre
La ciudad de Chattanooga, Tennessee, logró atención internacional por su progreso en la limpieza del medio ambiente.
Por Charlene Porter

Desarrollo sostenible: oleada de innovaciones locales.
Fragmentos de un informe del Consejo Para el Desarrollo Sostenible, que depende de la Casa Blanca, sobre cómo los gobiernos estatales y locales de todo Estados Unidos están colaborando para contener el crecimiento urbano sin control y proteger el medio ambiente.

DEPARTAMENTOS

Bibliografía
Libros, documentos, y artículos sobre temas urbanos y de medio ambiente (en inglés)

Sitios en la Internet
Una lista de sitios en la Internet con información adicional sobre medio ambiente, sostenibilidad y comunidades habitables (en inglés)

Cuestiones Mundiales

Publicación Electrónica del Departamento de Estado de Estados Unidos
IIP/T/GIC.usia.gov

Directora Judith S. Siegel; Editor William Peters; Editora Gerente Charlene Porter; Editor Asociado Jim Fuller; Editor de Internet Tim Brown; Editores Colaboradores Carlos Aranaga, Wayne Hall; Consulta e Investigación Monica Mieroszewska, Joan Taylor; Director de Arte Chloe Ellis; Ayudante de Gráficas Sylvia Scott; Junta Editorial Judith S. Siegel, Howard Cincotta, Leonardo Williams.

La Oficina de Programas de Información Internacional del Departamento de Estado de Estados Unidos ofrece productos y servicios que explican las políticas estadounidenses al público extranjero. La oficina publica cinco periódicos electrónicos que analizan los principales temas que Estados Unidos y la comunidad internacional encaran. Los periódicos --*Perspectivas económicas, Cuestiones mundiales, Temas de la democracia, Agenda de la Política exterior de Estados Unidos* y *Sociedad & valores estadounidenses*-- ofrecen análisis, comentario e información de antecedentes en sus respectivas áreas temáticas. Todos los periódicos aparecen en versiones en francés, inglés y portugués; algunos temas seleccionados aparecen también en árabe, español y ruso.

Las opiniones expresadas en los periódicos no reflejan necesariamente los puntos de vista o políticas del gobierno de Estados Unidos. El Departamento de Estado de Estados Unidos no asume responsabilidad por el contenido y acceso constante a los sitios en la Internet relacionados con los periódicos electrónicos; tal responsabilidad recae totalmente en los proveedores. Los artículos pueden reproducirse y traducirse fuera de Estados Unidos, a menos que haya restricciones específicas de derechos de autor.

Los números actuales o atrasados de los periódicos pueden encontrarse en la página de la Oficina de Programas de Información Internacional del Departamento de Estado de Estados Unidos en la World Wide Web:

http://www.usinfo.state.gov/journals/jourspa.htm

Están disponibles en varios formatos electrónicos para facilitar su lectura en la pantalla, transferencia, descarga e impresión. Se agradece cualquier comentario en la oficina local de la Embajada de Estados Unidos (Att: Sección Diplomacia Pública) o en las oficinas editoriales:

Editor, Global Issues & Communications
Office of International Information Programs
IIP/T/GIC
U.S. Department of State
301 4th Street, S.W.
Washington, DC 20547
United States of America
E-mail: ejglobal@usia.gov

Ciudades saludables:
soluciones para el medio ambiente urbano

Por George T. Frampton, Jr.
Presidente interino, Consejo de Calidad Ambiental,
que depende de la Casa Blanca

Por demasiado tiempo se supuso que una economía fuerte y un medio ambiente saludable eran metas incompatibles. En todo el mundo, la gente aceptaba como precio del progreso las aguas sucias, cielos contaminados con bruma industrial y tierras degradadas.

Bajo el liderazgo del presidente Clinton y del vicepresidente Gore, Estados Unidos ha demostrado que esta noción no solamente es obsoleta sino que está equivocada - que, de hecho, el crecimiento económico y la protección del medio ambiente pueden y deben ir de la mano. Hoy, aunque disfrutamos de la expansión económica más prolongada en la historia de nuestro país, el medio ambiente es el más puro que hemos visto en una generación y hacemos nuevas y grandes inversiones para asegurar un medio ambiente más saludable aún para nuestros hijos.

La ligazón esencial de nuestro medio ambiente con nuestra economía en ningún lugar es más importante que en nuestras ciudades. Históricamente, las ciudades crecieron y prosperaron donde la geografía, clima y otros recursos naturales eran más favorables. Y solamente pueden seguir prosperando si protegemos los recursos naturales que son puntales tanto para su economía como para su calidad de vida.

En todo Estados Unidos, las ciudades enfrentan cada día problemas que van desde la contaminación y congestión del aire hasta el crecimiento no planificado y la pérdida de espacios abiertos. En cada una de estas áreas, la administración Clinton-Gore trabaja arduamente para ayudar a las comunidades y sus líderes a encontrar soluciones locales que mejoren la economía y protejan el medio ambiente. Ayudamos a que nuestras ciudades sean fuertes, saludables y habitables -- donde las generaciones futuras no tengan que elegir entre un medio ambiente saludable o una economía fuerte, pero donde sepan que sin uno no se puede tener el otro.

Mejorar la calidad de vida

Después de terminada la Segunda Guerra Mundial, el panorama norteamericano sufrió un cambio drástico al modificar los habitantes de las ciudades sus compactos vecindarios urbanos en nuevos suburbios en las afueras de la ciudad.

Esta migración hacia afuera inició un cambio fundamental en la modalidad del desarrollo. Al desplazarse la población, las áreas urbanas empezaron a declinar y, con demasiada frecuencia, se construyeron en las nuevas urbanizaciones calles, casas, centros comerciales y complejos de oficinas sin anticipar cómo todo obrarían en conjunto; sin asegurar que tuvieran las bases para realmente convertirse en vecindarios y comunidades.

Hoy, la urbanización imprevista, la fuga de las inversiones urbanas y el deterioro de la calidad de vida, simplemente se conocen como "crecimiento no planificado". Un sondeo que el Centro Pew para Periodismo Cívico publicó en febrero de este año encontró que el crecimiento urbano no planificado ocupa la misma posición del crimen como principal problema local en lo que respecta a la población norteamericana. Esta preocupación genuina y muy comprensible refleja la realidad de que en muchos lugares de nuestro país, el crecimiento no planificado se extiende sobre el ambiente rural, agota la vitalidad de nuestras ciudades y perjudica nuestra calidad de vida.

El Departamento de Agricultura, en un estudio reciente, halló que durante los cinco años pasados la conversión de tierras abiertas a urbanizaciones ha aumentado a más del doble anualmente. Hoy, se urbaniza cada año más de 1,2 millón de hectáreas de nuestras granjas, nuestros bosques y campos abiertos.

La tasa de urbanización de los espacios abiertos excede en mucho la tasa del aumento poblacional. Por ejemplo, a partir de 1950, la población de la región de St. Louis aumentó 35 por ciento, pero entre 1950 y 1990, al desplazarse la población hacia afuera, las tierras urbanizadas aumentaron 355 por ciento.

La misma urbanización que acaba con los espacios abiertos también aleja las inversiones sacándolas de las ciudades. Entre 1994 y 1997, un estudio de siete áreas metropolitanas en Ohio halló que por cada puesto de trabajo creado en las ciudades se creaban diez en los suburbios. Al perderse los empleos en las ciudades, es más y más difícil para los residentes encontrar empleos buenos y para el gobierno proveer servicios.

A medida que los norteamericanos nos esparcimos, debemos recorrer distancias mayores entre la casa, trabajo, comercios y recreamiento. Como resultado, las familias dependen de los automóviles más y más en sus viajes diarios. Aunque la población de Estados Unidos ha aumentado aproximadamente uno por ciento anualmente, la

distancia recorrida en vehículos ha aumentado 3,2 por ciento anualmente -- tres veces más que la tasa del crecimiento de la población.

Los norteamericanos que viven en los suburbios también pagan por el crecimiento no planificado -- en tiempo, dinero y frustración. En 1999, una importante encuesta sobre tránsito reveló que a nivel nacional, el tiempo que los norteamericanos desperdician en atolladeros de tránsito casi se duplicó en la década pasada. El informe estima que los norteamericanos desperdician todos los años más de 25 mil millones de litros de gasolina en atascos del tráfico, y que el costo de la congestión excede ahora 72 mil millones de dólares anuales.

Además, el crecimiento urbano no planificado en áreas suburbanas frecuentemente hace que aumenten los impuestos, dado que se necesita pagar la infraestructura necesaria: calles, alcantarillado, agua, escuelas, protección por la policía y bomberos. Un estudio reciente en el estado de Washington concluyó que cada vez que una familia se muda a una nueva casa en la región del Puget Sound, el costo de este tipo de servicios es de 20.000 a 30.000 dólares, y por lo menos algunos de los costos son pagados por los contribuyentes.

La Iniciativa de Comunidades Habitables, propuesta bajo el liderazgo del vicepresidente Gore y emprendida el año pasado, reconoce que muchas comunidades del país tratan de encontrar mejores soluciones. La iniciativa ayuda a las comunidades -- grandes y pequeñas -- a crecer en formas que mejoren su calidad de vida y aseguren un crecimiento económico fuerte y sostenible.

Para coordinar el trabajo, la administración estableció en la Casa Blanca el Grupo Especial sobre Comunidades Habitables. El grupo trabaja con 18 agencias federales para expandir las opciones que las comunidades tienen para revitalizar las ciudades, pueblos y suburbios más antiguos en Estados Unidos, estimular nuevas inversiones, revitalizar vecindarios históricos, desarrollar métodos de transporte alternativos, aumentar la cooperación regional, proteger el medio ambiente, crear parques, preservar los espacios abiertos y fomentar un crecimiento más inteligente.

Este año, el presidente Clinton ha propuesto para la Iniciativa de Comunidades Habitables 9.300 millones de dólares, un aumento de 14 por ciento. El presupuesto incluye agregar 468 millones de dólares para ampliar un fondo para el transporte ferroviario de pasajeros, que se utilizará para mejorar el servicio ferroviario y hacer las mejoras necesarias en los trenes de alta velocidad.

El sector del transporte es un ejemplo de lo que ya se ha hecho para mejorar la calidad de vida. En 1998, el presidente Clinton firmó la Ley de Igualdad en el Transporte del Siglo XXI (TEA-21). A instancias de la administración, esta legislación histórica provee a las comunidades la flexibilidad para transferir fondos de la construcción de carreteras al transporte público, para ayudar a superar la congestión en el tránsito. El año pasado, se utilizaron más de 960 millones de dólares en apoyar proyectos como vías para vehículos con múltiples pasajeros, viajes compartidos en vehículos, senderos para bicicletas y peatonales, instalaciones de transporte público mejoradas y embellecimiento de los paisajes.

El presupuesto propone también la creación de un programa de Bonos para un Mejor Estados Unidos, que permitirá a las comunidades comprar tierras o adquirir derechos de paso permanentes para preservar los espacios abiertos, crear o restaurar parques urbanos, proteger la calidad de las aguas, restaurar zonas pantanosas, proteger tierras de labranza y limpiar sitios industriales abandonados. Esta propuesta de crédito tributario por 700 millones de dólares, de ser aprobada, permitirá a los gobiernos estatales, locales y tribales emitir -- exentos de interés -- durante un período de cinco años, unos 10.750 millones de dólares en bonos.

La propuesta de la administración contiene además elementos que proveerán donaciones para aumentar la cooperación regional en materia de planificación, así como programas para combatir la delincuencia y aumentar la seguridad en las comunidades. Al invertir en las comunidades existentes, se benefician las zonas urbanas, los pueblos y suburbios más viejos, dado que ya existe en esos lugares la infraestructura para sostener el crecimiento -- y que ya está pagada.

Limpieza de terrenos abandonados

Los sitios industriales abandonados son demasiado comunes en Estados Unidos. Desocupados e improductivos, los terrenos descartados arruinan los vecindarios, fomentan la delincuencia y gravan a los contribuyentes.

La administración Clinton-Gore, respondiendo a las preocupaciones de alcaldes, ciudadanos y otros, creó en 1994 la Iniciativa de Terrenos Abandonados. Este programa fue aumentado en 1997 cuando el vicepresidente Gore anunció la Asociación Nacional para Terrenos Abandonados, que ofrece a las comunidades ayuda financiera y técnica de más de 25 agencias federales y asociados.

Como parte de esta medida, se eligieron 16 comunidades con terrenos abandonados para que sirvieran de modelo

de lo que puede hacerse cuando todos los niveles del gobierno -- al actuar en sociedad con líderes empresariales y comunitarios -- concentran sus esfuerzos.

La necesidad de esta medida era clara: mientras los terrenos estaban abandonados, se urbanizaban millones de hectáreas de espacios abiertos. Esta pérdida de tierra tiene consecuencias medioambientales. La Agencia de Protección Ambiental (EPA) estima que una playa de estacionamiento con una superficie de un acre genera 16 veces más desperdicios que una pradera, descargando sustancias químicas tóxicas y otros contaminantes en nuestras aguas, lagos y zonas costeras, tornándolas muchas veces en inservibles para la fauna silvestre y peligrosas para las familias.

Mientras se pavimentaban esos campos, había cientos de miles de hectáreas de terrenos abandonados. Un informe publicado en febrero por la Conferencia de Alcaldes Norteamericanos estimó que la reurbanización de terrenos abandonados podría producir hasta 2.400 millones de dólares anuales en ingresos tributarios, crear más de 550.000 empleos nuevos y aliviar a nuestras granjas y bosques una parte de la presión del desarrollo urbano.

Dado el esfuerzo de la administración con los terrenos abandonados, hacia fines de 1999 se había provisto a las comunidades locales más de 385 millones de dólares para la reurbanización de tierras abandonadas y otros 141 millones de dólares en garantías de crédito. En Dallas, una de las comunidades modelo originales, unos 1.900 millones de dólares en apoyo financiero y técnico ayudaron a atraer 109 millones de dólares en inversiones privadas, con el resultado de un nuevo estadio deportivo en lo que antes era un terreno abandonado.

En total, el programa de terrenos abandonados tuvo resultados asombrosos: cada dólar que invirtieron el gobierno federal y las autoridades estatales y locales para revitalizar los terrenos abandonados, atrajo casi dos dólares y medio en inversión privada.

¿Y dónde ocurre esto? En algunos lugares que más lo necesitan: vecindarios de gente de ingresos bajos y de grupos minoritarios.

En base a este éxito, se designarán diez nuevas comunidades modelos con terrenos abandonados en un proceso competitivo a iniciarse este año. A los 307 sitios existentes se agregarán 50 nuevos proyectos de demostración y el fondo de Préstamos Renovables para Limpieza de Terrenos Abandonados agregará otros sesenta proyectos. Además se otorgaron proyectos de capacitación de trabajo en 21 lugares y se adjudicaron 30 millones de dólares a estados y tribus para acrecentar los programas de limpieza voluntaria.

Crear y restaurar parques y zonas verdes

Cuando los norteamericanos, en su mayoría, piensan en los grandes paisajes naturales, piensan en Yellowstone, Yosemite y el Gran Cañón del Colorado -- nuestros tesoros nacionales. Pero la mayoría de los residentes urbanos, casi un 80 por ciento de la población, nunca visitará alguno de estos tesoros nacionales. Sus patios, barrios ribereños y parques vecinales son sus tesoros.

Lamentablemente, muchos residentes se sienten desconectados del ambiente natural -- las carreteras reducen el acceso a los ríos y lagos, y los parques algunas veces son inaccesibles. Al mismo tiempo, numerosos estudios revelan que los parques y espacios abiertos urbanos desempeñan un papel importante en la salud de las comunidades, reducen la delincuencia juvenil, ayudan a mejorar los resultados educativos y aumentan el valor de las propiedades inmobiliarias.

Una solución es reconectar los residentes urbanos a su medio natural aumentando nuestras inversiones en sus entornos más cercanos: parques y espacios abiertos urbanos. Los parques urbanos mejoran la calidad del aire, crean hábitats para la fauna silvestre, reducen los desperdicios en las aguas de lluvia y reducen la temperatura de las "islas de calor" en las ciudades.

Pero, lo más importante, los parques urbanos ofrecen a niños y padres lugares donde jugar y a la gente donde conocer a sus vecinos en un entorno seguro. En pocas palabras, los parques urbanos muchas veces son la piedra angular de una comunidad urbana vital y saludable. Si bien hay numerosos programas que ayudan a la creación y restauración de parques, el presidente ha propuesto en su presupuesto dedicar 20 millones de dólares adicionales exclusivamente a parques urbanos -- un aumento de 900 por ciento sobre los niveles de financiamiento anteriores.

Aumentar la cooperación y las asociaciones

Durante siete años la administración Clinton-Gore ha demostrado que una economía en auge y un medio ambiente saludable pueden ir de la mano. Lo uno no tiene que existir a expensas de lo otro.

Pero sostener la prosperidad económica y proteger el medio ambiente requiere asociaciones y cooperación, no solamente entre el gobierno federal y los gobiernos estatales y locales, sino también con el sector privado.

Para el sector federal, ser buen socio significa que debemos reexaminar continuamente la manera en que procedemos y resistir los esfuerzos de depender de soluciones generalizadas. Debemos fomentar la cooperación entre comunidades vecinas, agregar a nuestros programas flexibilidad e incentivos, y buscar nuevas maneras de proceder. Debemos colaborar con las comunidades, empresas, organizaciones y gobiernos locales y estatales.

La administración coopera ahora con ciudades y condados de todo el país en desarrollar una serie de asociaciones regionales que permitan modelos de cómo las comunidades pueden obrar eficazmente para mejorar su calidad de vida y su medio ambiente.

Es obvio que este país ha hecho, y continúa haciendo, importantes inversiones en la protección y mejoramiento de su medio ambiente. Sin duda, es importante dónde vivimos, cómo vivimos, y la manera en que convivimos unos con otros. Y es importante que nuestro medio ambiente sea saludable y nuestra economía fuerte. Nuestras comunidades, hogares y vecindarios forman parte de nuestro medio ambiente y son manifestaciones concretas de nosotros mismos como pueblo.

Reconocemos que todavía queda mucho por hacer, pero hoy, dada la exitosa disciplina fiscal y política de la administración Clinton-Gore, nos encontramos ante una era en que nuestras restantes metas medioambientales y económicas están a nuestro alcance.

Crear movilidad y habitabilidad en comunidades de Estados Unidos

Por Rodney E. Slater
Secretario de Transporte de Estados Unidos

Las cuestiones ambientales reciben atención especial en la planificación del transporte.

Al cruzar el umbral del nuevo milenio, el problema que se nos presenta es satisfacer las futuras demandas del transporte y al mismo tiempo tratar de asegurar la salud de nuestro medio ambiente. La Agenda de Habitabilidad Clinton-Gore, iniciada el 11 de enero de 1999, sienta las bases para ayudar a nuestras comunidades a lograr una alta calidad de vida y posibilitar a todo norteamericano participar de la generosa prosperidad económica y al mismo tiempo proteger nuestro medio ambiente.

El departamento de Transporte no sólo se ocupa de cemento, asfalto y acero. Somos la avanzada en la agenda de habitabilidad de la administración y nos proponemos encontrar nuevas formas de solucionar la congestión del tránsito, de mejorar la calidad del aire y de conservar los espacios verdes. Con visión y desvelo estamos atendiendo nuestras necesidades de transporte, para legar a las generaciones del siglo XXII una nación con aire y aguas limpias, "un lugar de encanto natural", como la describiera recientemente el vicepresidente Gore.

La Ley de Igualdad en el Transporte en el siglo XXI (TEA-21), es un compromiso para mejorar el medio ambiente para las generaciones de hoy y las futuras --una herramienta que utiliza esta administración en apoyo de las comunidades habitables. Según esta ley de 1998, conocida como TEA-21, los estados y comunidades actualmente tienen más opciones que nunca para mejorar la movilización de pasajeros y de carga con moderada contaminación del aire y aguas, polución con ruidos y ayude a conservar los recursos históricos y naturales.

El transporte afecta el medio ambiente y por tanto el gobierno de Estados Unidos está comprometido en hacer inversiones de infraestructura que salvaguarden tanto la salud humana como la planetaria. Es esencial que al proveer carreteras, parques de estacionamiento y combustible para vehículos e industrias, consideremos las decisiones que afectan nuestros ecosistemas y el hábitat de especies silvestres y suministremos ayuda para evitar y mitigar efectos adversos sobre el medio ambiente. La planificación eficaz del transporte, con amplia gama de opciones, que examine las consecuencias de las que se escojan, es la clave para llegar a decisiones de inversión atinadas.

La TEA-21 faculta a nuestras comunidades para examinar sus necesidades y escoger las opciones de transporte que más les convengan a sus ciudadanos en este nuevo milenio. Estas opciones pueden incluir transporte público y carreteras, posibilidades alternativas a ferrocarriles, bicicletas, vías peatonales y programas de transporte compartido.

Las alternativas amigables con la Tierra pueden ayudarnos a cumplir las metas de la TEA-21, reduciendo el total de kilómetros recorridos por vehículos en nuestras congestionadas zonas urbanas y disminuir las emisiones contaminantes y de gases que producen el efecto de invernadero que contribuyen al calentamiento de la atmósfera.

La TEA-21 reemplaza una ley anterior, la Ley de Transporte Terrestre Plurimodal y Eficiente (ISTEA) aprobada en 1991. Estas dos leyes han hecho una contribución sin precedentes a la forma en que el transporte puede mejorar la calidad de vida. Actualmente quienes formulan las políticas incorporan los intereses de la comunidad en los planes de transporte y consideran los efectos sobre la seguridad y medio ambiente.

La ISTEA también estableció el programa para mitigar la congestión del tráfico y mejorar la calidad del aire (CMAQ). Dicho programa subraya la importancia de la relación entre transporte y calidad del aire y ha suministrado unos 8.000 millones de dólares en financiación para que estados y ciudades apliquen proyectos de transporte y programas que aseguren la calidad del aire. En muchas áreas, por consiguiente, se podrán llevar a la práctica Medidas de Control del Transporte (TCM), en cumplimiento del mandato de la Ley del Aire Limpio, así como otros proyectos que reduzcan las emisiones del transporte.

Un aspecto innovador del programa CMAQ es la flexibilidad que ofrece con proyectos y programas que reúnen condiciones para la financiación. El programa fue diseñado para apoyar los TCM tradicionales, pero también estimula la innovación en el diseño de estrategias y tecnologías nuevas para el control de emisiones. Comprende proyectos para mejorar la circulación del tráfico y el transporte, y proyectos como transporte compartido, inspección de emisiones y programas de mantenimiento de vehículos y programas para bicicletas y peatones.

El programa CMAQ es una herramienta importante a disposición de planificadores y constructores que se esfuerzan por hacer realidad la nueva visión ambiental de nuestro país.

En los años noventa las leyes ISTEA y TEA-21 crearon un enfoque sistemático para incluir las inquietudes ambientales en el diseño de planes de transporte, pero, por décadas el departamento de Transporte ha estado buscando métodos más favorables a la Tierra en la planificación y construcción de carreteras, puentes y demás enlaces de transporte. En 1969, antes que en 1970 se celebrara el primer Día de la Tierra en Estados Unidos, el ex Secretario de Transporte, John Volpe, creó un cargo en la oficina del Secretario para atender cuestiones del medio ambiente.

Por esa época empezaron a surgir profundas inquietudes por el efecto ecológico de las decisiones. Un juicio entablado por ciudadanos contra un proyecto para la construcción de una discutida carretera en Memphis, Tennessee, concluyó en 1971 con el fallo de la Corte Suprema de Estados Unidos que subrayó la prioridad de la conservación de los espacios verdes en la planificación del transporte.

En el caso de Memphis los proyectistas proponían abrir una importante carretera interestatal a través de un parque muy apreciado por la localidad. La Corte Suprema de Estados Unidos, basándose en una disposición contenida en la ley que creó el departamento de Transporte, detuvo la propuesta con la opinión legal del entonces magistrado de la Corte, Thurgood Marshall, diciendo: "Los pocos refugios verdes que son parques públicos no deben perderse a menos que se presenten factores realmente inusitados".

Con las medidas de la administración Clinton-Gore, la legislación promulgada por el Congreso y la orientación por la Corte Suprema estamos ayudando a que las comunidades consideren primero a los ciudadanos y logren metas que mejoren la vida de todos. Queremos que nuestros hijos respiren aire fresco y jueguen en los lugares de recreo del vecindario en los días soleados. Queremos que nuestros padres, en su vejez, disfruten del aire primaveral y puedan entretenerse en los parques. Queremos tener la posibilidad de hacer largos recorridos en bicicleta por caminos sin preocuparnos por automóviles que pasen zumbando, emitiendo gases dañinos.

Unidos podemos garantizar la salud de nuestro medio ambiente, crear comunidades más habitables para nuestros ciudadanos y mantener la prosperidad económica que goza a nación. Unidos podemos preparar este mundo para el nuevo milenio y más allá.

Pasos prácticos para ciudades más saludables y un medio ambiente mundial más limpio

Por David F. Hales
Viceadministrador adjunto, Centro del Medio Ambiente Mundial,
Agencia de Estados Unidos para el Desarrollo Internacional

Los programas estadounidenses ayudan a las ciudades de todo el mundo que se esfuerzan por reducir la contaminación. Un alto funcionario de USAID explica por qué y cómo Estados Unidos apoya estas iniciativas.

La preocupación por el deterioro de las condiciones ambientales urbanas y sus implicaciones de largo alcance se ha convertido en un componente crítico de las iniciativas de política exterior de Estados Unidos. Las ciudades del mundo en desarrollo crecen con rapidez. En estas áreas urbanas de impetuosa expansión, el ritmo y escala del crecimiento han sobrepasado la capacidad de mantener normas aceptables de salud pública, seguridad ambiental y crecimiento económico sostenible. Las enormes cargas que implican la mala salud y la reducida calidad de vida afectan a los habitantes de esas ciudades. Más aún, esas condiciones exacerban los problemas ambientales mundiales y plantean amenazas muy reales a los intereses nacionales de Estados Unidos.

Los efectos inmediatos en las comunidades locales son graves. Una frecuencia elevada de problemas respiratorios, enfermedades vinculadas a servicios sanitarios deficientes y dolencias debidas a la exposición a substancias tóxicas les roban a las familias la salud, el vigor y la dignidad. La calidad de vida se reduce. Los niños aprenden menos, o más lentamente y pierden mucho de su educación escolar. Los gastos en cuidado médico y medicinas son excesivos. Cuando los desastres naturales golpean, son mayores las pérdidas de vidas, las lesiones y el daño a viviendas y propiedades. En diversos grados, todas las familias están expuestas, pero las más gravemente afectadas son las familias más pobres que viven en los congestionados sectores centrales de las ciudades y en las comunidades de viviendas improvisadas.

Las ciudades deficientemente administradas contribuyen, en medida creciente, a varios problemas ambientales mundiales. Las economías en crecimiento necesitan ampliar los suministros de energía y de combustibles, pero los sectores de generación de energía ineficientes y contaminantes, las deficientes políticas de transporte y el despilfarro en el uso de energía vuelcan innecesariamente en la atmósfera grandes cantidades de gases del efecto de invernadero. La falta de una infraestructura ambiental urbana básica en la mayoría de las ciudades del mundo en desarrollo canaliza hacia ríos, lagos y zonas costeras un torrente de aguas servidas y desperdicios, dañando los ecosistemas y amenazando la productividad y seguridad de los caudales de agua.

Estos problemas son más intensos en las ciudades donde se originan, pero también amenazan los intereses de Estados Unidos en una cantidad de maneras diferentes. Los problemas ambientales urbanos socavan la expansión económica sostenible. Las economías inestables pueden desembocar en una marea creciente de refugiados por razones económicas. Las ciudades donde cada vez es menos posible vivir son más susceptibles al desasosiego social e inestabilidad política. Nuevas y robustas cepas de enfermedades "exóticas" que aparecen primero en los arrabales congestionados de las ciudades del extranjero deficientemente administradas, aparecen con frecuencia creciente en las comunidades estadounidenses, importadas inadvertidamente por visitantes, viajeros que regresan o cantidades cada vez mayores de refugiados por razones ambientales que abandonan sus ciudades cada vez menos habitables.

Las preocupaciones humanitarias y la necesidad de proteger a los ciudadanos estadounidenses motivan el marcado interés de este país en ayudar a otras naciones a mejorar su administración del crecimiento urbano y las condiciones ambientales. Este esfuerzo de ayuda opera a través de varios canales gubernamentales, y USAID maneja la mayoría de las iniciativas ambientales urbanas en el exterior.

¿Qué ayuda ofrece USAID?

Cada ciudad es diferente, y cada una enfrenta retos exclusivos al tratar los problemas ambientales urbanos, pero hay cinco factores -- y un contexto que estimula la participación amplia y asegura la transparencia de la información -- son cruciales en cualquier enfoque efectivo:

- La comprensión ampliamente generalizada e informada de los problemas y las soluciones posibles.
- La estructura legislativa y reguladora apropiada.
- Capacidad y competencia en los sectores gubernamentales, empresariales y cívicos.

- Tecnologías apropiadas.
- Opciones de financiamiento realistas.

USAID ofrece apoyo en cada uno de estos importantes factores. Muchas de las herramientas, técnicas y enfoques que se han desarrollado en el mundo industrializado en décadas de investigación, inversión y experiencia práctica pueden adaptarse y aplicarse útilmente en las ciudades en desarrollo. La USAID aprovecha en gran medida la experiencia y pericia estadounidense -- tanto del sector público como del privado -- para ayudar a preparar iniciativas de administración ambiental urbana que han tenido éxito en otras naciones.

Comprensión informada: El primer paso consiste en lograr una mejor comprensión de lo que son los problemas, qué potencial de soluciones puede haber y qué requerirán esas soluciones.

USAID apoya el desarrollo de planes para la administración ambiental, que se basan en la recolección de datos sólidos y en la evaluación de los riesgos que la contaminación plantea a la salud pública. Por intuición sabemos que el aire que huele a gases de escape está impregnado de plomo y monóxido de carbono, que es insalubre. Pero sólo en años recientes hemos desarrollado técnicas para medir cuántos años de vida y productividad le costará a una nación ese aire contaminado. La información de este tipo actúa para unir entre sí a partes que pueden tener una historia común de antagonismos.

El desarrollar una comprensión informada de los problemas y sus posibles soluciones, la participación genuina, ampliamente incluyente -- base firme de los sistemas democráticos de gobierno -- es crucial. Demasiado a menudo, los que corren más peligro -- mujeres, niños y pobres -- son los que tienen menos probabilidades de ser incluidos. Sólo los enfoques verdaderamente participativos pueden asegurar que se les escuchen sus opiniones, que se considere sus necesidades y que su sabiduría y visión especial enriquezca las deliberaciones.

Un estudio en la ciudad Gujarati, en Ahmedabad, del Centro de la India para la Planificación y la Tecnología Ambientales (CIPTA) con apoyo de USAID, muestra la importancia de establecer esta comprensión informada. El hallazgo individual más importante del estudio del CIPTA fue que, al contrario de opiniones generales en torno al medio ambiente local, los problemas de calidad del agua en Ahmedabad no eran tan graves como los relacionados con la calidad del aire. Este hallazgo, substanciado por la metodología rigurosa empleada por CIPTA, permitió al gobierno municipal e industrias locales cambiar sus prioridades de inversión en administración ambiental, lo que llevó a un uso más eficiente de los fondos limitados de Ahmedabad.

En Nueva Delhi, alrededor del 70 por ciento de la flota vehicular está compuesta por motonetas y motocicletas de dos ruedas, casi todas con motores de dos tiempos que son contaminantes. Se examinaron y se hizo mantenimiento a más de 65.000 vehículos en un programa auspiciado por USAID y la Sociedad de Fabricantes de Automóviles de India. Los centros de inspección ayudaron a aumentar la conciencia ciudadana de los beneficios del mantenimiento apropiado para ayudar a reducir la grave contaminación del aire en Nueva Delhi, y resulto en importantes datos que fabricantes y planificadores urbanos usarán para reducir las emisiones.

Marco para la acción: USAID ayuda a elaborar y establecer un marco apropiado de leyes y regulaciones para atender los problemas ambientales urbanos. A menudo el reto no estriba en redactar legislación nacional, sino en encontrar la combinación de regulaciones y prácticas que den vigor a las leyes. Si bien la ejecución de la ley es importante, se pueden lograr ganancias aún mayores encontrando maneras efectivas de ampliar el cumplimiento voluntario de parte de todos los que intervienen.

En la Conferencia Internacional sobre Regulaciones y Normas para la Protección del Medio Ambiente Urbano, celebrada en Santiago de Chile en 1998, el Programa de Derecho Ambiental de USAID ofreció a funcionarios de las ciudades y a representantes de asociaciones municipales de toda la región un panorama de los medios reguladores que favorecen la administración ambiental urbana sostenible.

La reunión posibilitó que los expertos compartieran valiosa experiencia legal y de administración urbana. Los problemas que se trataron incluyeron la reducción de la contaminación, provisión de servicios urbanos, estrategias reguladoras innovadoras y cuestiones especiales en la aplicación de la ley que encaran las ciudades de la región. El resultado principal fue una mayor atención hacia las estrategias de eficacia comprobada en el uso de la ley y en las políticas ambientales para lograr una administración urbana sostenible.

Las actividades de USAID en Europa y Eurasia demuestran todavía más vínculos importantes entre política ambiental y reformas económicas y políticas más amplias:

- el fortalecimiento de las Organizaciones no gubernamentales (ONG) ha aumentado la capacidad local de análisis y desarrollo de políticas.

- el desarrollo de instrumentos de protección ambiental basados en el mercado (por ejemplo, multas por contaminar, canje de emisiones y efluentes) ha reducido los costos del cumplimiento, ha resultado en aire y agua más limpios para todos y ha generado ingresos para financiar agencias reguladoras.

- la descentralización a nivel local de las decisiones para la administración de recursos, las comisiones sobre cuencas fluviales y las asociaciones para uso del agua resultado en una administración de recursos más eficiente y ha provisto modelos a las instituciones democráticas locales y de participación pública.

- el desarrollo de fondos ambientales y la preparación de proyectos bien concebidos han generado recursos incrementados para la inversión ambiental y han estimulado el desarrollo de mercados de capital privado.

Capacidad: Aun si se contara con una comprensión mejorada de los problemas y un apropiado conjunto de leyes y regulaciones, la mayoría de las naciones en desarrollo necesitan desarrollar recursos para usar con efectividad la información y las reglas. Los recursos son una combinación de ciencia, liderazgo, pericia administrativa, paciencia y creatividad. Deben ser guías que orientan a los gobiernos locales, ONGs, escuelas, asociaciones comunitarias, organizaciones académicas y de investigación y al sector empresarial privado. Cuando todas estas organizaciones e instituciones comparten una comprensión común de sus problemas y metas, puede lograrse un auténtico progreso.

USAID apoya el desarrollo de esa capacidad mediante una amplia variedad de recursos, que incluyen ayuda técnica, entrenamiento, visitas de intercambio y asociaciones con empresas, organizaciones de investigación y gobiernos locales de Estados Unidos. Con apoyo y guía de USAID, Exnora, una ONG de India, y el gobierno estatal ayudaron a transformar a los nómadas Narikuravas de desocupados pobladores del arrabal en "embellecedores de calles" que se ganan la vida recogiendo y convirtiendo la basura en abono y reciclando desechos. Exnora, que se basa en la consigna "EXcelente, NOvedosa y RAdical", les ha permitido a los Narikuravas y otras comunidades de los arrabales mejorar su propia condición económica y ayudar a resolver los problemas de administración de desperdicios sólidos en ciudades de los estados indios de Tamil Nadu y Kerala.

En India, Indonesia, Corea, Nepal, Filipinas, Sri Lanka, Taiwán y Tailandia, la Asociación Ambiental Estados Unidos-Asia (US-AEP), programa regional de USAID, ha concedido donaciones a 53 ONG para crear ambientes mejorados mediante asociaciones empresariales. Por ejemplo, en Hyderabad, el Centro de Recursos Educativos colaboró con el Grupo Maderero Ravela para proponer mejoras en procesos que disminuyeron el desperdicio de recursos y mejoraron las condiciones de trabajo, al optimizar el empleo de la energía y reducir costos de producción. En Bali, la Fundación Wisnu colaboró con la industria hotelera para mejorar los métodos de disposición final de desperdicios, que ahora incluye el reciclado de la mitad de esos desperdicios. Asociaciones parecidas no sólo han resuelto problemas específicos, sino que también han hecho mucho para superar las relaciones antagónicas de antes entre estos grupos y mejorar las perspectivas de colaboración en el futuro.

Las asociaciones entre entidades estadounidenses y sus contrapartes en el extranjero han demostrado ser una de los medios más efectivos que dispone USAID para crear capacidad de administración ambiental urbana mejorada. Algunos de los intercambios más exitosos han sido los que vinculan a funcionarios estadounidenses con gobiernos municipales del mundo en desarrollo en relaciones destinadas a resolver problemas. (En otra parte de esta publicación se describe el Programa de Recursos de Ciudades).

Las asociaciones ayudan a moderar los problemas ambientales en el extranjero causados por la actividad industrial y generación de energía. En los últimos siete años, al colaborar con la Asociación Estadounidense de la Energía, el Programa de Asociaciones de Energía ha vinculado más de 35 compañías de servicios públicos y organismos reguladores del extranjero con sus contrapartes estadounidenses. Las asociaciones han mejorado operaciones y servicios públicos, mitigado el impacto en el ambiente de la generación de energía, estimulado las ventas de tecnologías estadounidenses y abierto la puerta de los mercados emergentes a las empresas de servicios públicos de Estados Unidos.

Tecnologías: casi siempre se requieren mejores tecnologías para que las comunidades hagan una transición a un medio ambiente más saludable. Pero "mejores" tecnologías no significan necesariamente tecnologías avanzadas o costosas. Mejores tecnologías son las que le permiten a una ciudad evitar el deterioro ambiental en lugar de tener que lidiar con sus consecuencias. Las mejores tecnologías se acomodan al nivel local de capacidad administrativa y pueden ser mantenidas por técnicos locales. Los sistemas de tratamiento de aguas servidas sumamente mecanizados, por ejemplo, pueden ser satisfactorios en la ciudad de Washington DC, pero totalmente inapropiados en ciudades del mundo en desarrollo si el suministro de electricidad, substancias químicas y repuestos no es seguro.

La grave degradación ambiental en Varanasi, una de las ciudades más sagradas de la India, es un ejemplo que se impone. El sistema de tratamiento de aguas servidas, mecanizado y dependiente de la disponibilidad de electricidad, rutinariamente inunda la ciudad con reflujo, derrama aguas servidas sin tratar en lugares de culto religioso sobre el río Ganges y ha contaminado los suministros de agua subterránea de los aldeanos que viven cerca de la planta de tratamiento. El gobierno de la ciudad, en colaboración con la ONG ambientalista Fundación Sankat Mochan, quiere instalar un moderno sistema de estanques de diseño estadounidense que generará de modo confiable efluentes menos peligrosos y condiciones ambientales mejoradas a una fracción del costo de mejorar la eficiencia del sistema actual de acuerdo con normas apropiadas. USAID ayuda a Varanasi y la Fundación Sankat Mochan a elaborar un plan factible para poner en práctica esta importante iniciativa.

El mejoramiento de los niveles de vida y los niveles crecientes de industrialización conducen a un mayor consumo de electricidad per cápita, la mayor parte en las ciudades, de modo que las iniciativas de USAID para mejorar la eficiencia de las plantas de energía, flotas vehiculares, industrias y gobiernos locales son una manera efectiva de ayudar a reducir la creciente degradación ambiental urbana. Las naciones que colaboran con USAID han podido "evitar" entre 1995 y 2000 más de 6,1 millones de toneladas de bióxido de carbono, al mejorar la confiabilidad y eficiencia de sus sectores energéticos e industriales.

Es difícil exagerar la importancia de este logro. No sólo ha resultado en mejoras significativas en las condiciones ambientales y calidad de vida en las comunidades directamente beneficiadas, sino que también:

- Ha permitido una base más robusta para el crecimiento económico sostenido.
- Reducido significativamente el efecto de las emisiones de los gases del efecto de invernadero en el ambiente mundial.
- Colocado a las naciones en desarrollo en mejor posición para ser participantes activas y contribuir a la surgiente tarea de administrar mejor las áreas ambientales comunes;
- Y ha creado oportunidades valiosas para la participación estadounidense en un enorme nuevo mercado de bienes, servicios y asociaciones ambientales.

Opciones financieras: las soluciones traen aparejado un costo, y USAID ayuda a las ciudades en desarrollo a encontrar estrategias apropiadas para pagar las inversiones que necesitan. Uno de los retos más difíciles es pagar por la infraestructura ambiental urbana básica que carece la mayoría de los países en desarrollo -- agua satisfactoria, administración de sistemas de aguas servidas y de desperdicios sólidos.

Las estrategias actuales del financiamiento para la infraestructura ambiental urbana básica son autolimitantes, impredecibles y no están bajo control de los gobiernos locales. A falta, en gran parte del mundo, de mercados de capital nacionales desarrollados, los recursos para pagar por la infraestructura ambiental urbana básica vienen primordialmente de presupuestos nacionales o créditos de donantes y bancos de desarrollo --Banco Mundial y varios bancos regionales de desarrollo. A largo plazo, estas fuentes serán insuficientes.

Una opción factible parece ser la adopción de un mecanismo financiero similar al que se usa en la vivienda y mercado de bienes inmobiliarios en la mayoría de las naciones, que canaliza recursos a corto plazo y mediano con préstamos a largo plazo para poner la vivienda al alcance de familias de todo el espectro económico. Otra opción es

mejorar las perspectivas de los gobiernos locales para ser participantes activos en los mercados de capital, en el plano nacional como internacional. El acceso a la financiación a largo plazo, con subsidios selectivos, pueden poner la infraestructura ambiental al alcance de todas las ciudades, con excepción de las más pobres. Dadas las inversiones a largo plazo que se requieren, una parte importante del esfuerzo ha sido demostrar que políticas fiscales nacionales sólidas crearán un ambiente receptivo para préstamos a largo plazo.

Parece que va en contra de la intuición, pero cobrar a los usuarios el costo real de los servicios hace que la estructura esté al alcance de los pobres al igual que de los ricos. Los enfoques que se basan en la recuperación plena del costo pueden incluir un plan de financiamiento que sea sostenible en gran escala en el tiempo, que permita subsidios cuidadosamente dirigidos. Tales enfoques son una mejora substancial en comparación con la mayoría de los sistemas actuales, que satisfacen primordialmente a los residentes de altos ingresos en vecindarios bien establecidos, y dejan a las comunidades nuevas y más pobres con poco o ningún acceso a los servicios.

Por medio de diversos programas innovadores, USAID ayuda a los gobiernos locales y a participantes del sector privado a desarrollar las asociaciones y las herramientas financieras que necesitan para hacer la tarea. En India, a través del proyecto de Reforma y Expansión de Instituciones Financieras (FIRE), USAID apoya el trabajo de organizaciones públicas, empresariales y basadas en la comunidad. Los principales objetivos del proyecto FIRE son:

- Desarrollo de proyectos de infraestructura ambiental urbana comercialmente viables que tengan en cuenta las necesidades de los pobres.
- Desarrollo de un sistema de financiamiento de estructuras sostenibles y estímulo a la participación del sector privado en la provisión de servicios.
- Creación de recursos en organismos urbanos locales para planificar, poner en efecto, operar y mantener los servicios de infraestructura ambiental urbana.
- Establecer una red efectiva de entrenamiento gerencial urbano.

¿Cómo ofrece USAID esta ayuda?

Las misiones de USAID operan en 73 países en desarrollo y en transición de todo el mundo. Muchas colaboran activamente con sus contrapartes del país anfitrión en una diversidad de actividades para mejorar el medio ambiente urbano. Las estrategias varían para acomodarse a cada escenario y, a menudo, se encuadran en iniciativas más amplias para refinar y fortalecer el tejido subyacente en un gobierno democrático. Atender los problemas reales y conspicuos que afectan la salud, los medios de vida y las perspectivas de familias y comunidades urbanas es el ejemplo perdurable del valor de la amplia participación representativa de todos los sectores de la sociedad. Lograr resultados tangibles trabajando unidos en problemas comunes -- a menudo por primera vez -- es un complemento poderoso de la reforma electoral y judicial.

Las misiones individuales de USAID cuentan con respaldo de una red de Oficinas de Desarrollo Urbano Regionales (RUDO) ubicadas en Asia, Africa, América Latina y Europa Oriental. Estas RUDO proveen apoyo técnico y administrativo a las misiones y organizaciones del país anfitrión que se muestran activas en hacer que las ciudades funcionen. En coordinación con las misiones, las RUDO realizan también una diversidad de actividades ambientales urbanas regionales y redes de información, como la serie de Seminarios de Finanzas Municipales Regionales al sur y sudeste de Asia, un Seminario de Finanzas Municipales y Mercados de Capital Regionales en Africa, un programa de Seminario de Administración Ambiental Urbana Regional en el sur de Asia y el Centro Latinoamericano de Administración Urbana.

Las RUDO apoyan también misiones y contrapartes en el país anfitrión con el Programa de Crédito del Desarrollo, a cargo de USAID, importante recurso para ayudar a las naciones en desarrollo a avanzar más rápidamente hacia la autosuficiencia financiera en sus requerimientos para la financiación de infraestructura.

Otro importante recurso de USAID es el programa de la Asociación Ambiental Estados Unidos-Asia (US-AEP), que opera a través del gobierno, la industria y las ONG para atender la contaminación urbana e industrial. US-AEP mejora el acceso del Asia a las soluciones ambientales y proporciona a las empresas estadounidenses acceso a los mercados ambientales asiáticos. El programa provee ayuda técnica, subsidios, intercambio empresarial y giras de estudio.

Conclusión

La responsabilidad de administrar las condiciones ambientales urbanas en el extranjero recae en último término en los gobiernos, empresas, organismos científicos y las propias comunidades de otras naciones, pero la experiencia demuestra que la participación de Estados Unidos puede acelerar y fortalecer el progreso al mejorar las condiciones ambientales urbanas. Estados Unidos se enorgullece en ser socio para enfrentar el reto cada vez más urgente de hacer habitables a las ciudades.

Para obtener más información sobre los programas ambientales urbanos, visite http://www.genv.org/mcw/ o entre en contacto con

United States Agency for International Development
Global Environment Center
(202) 712-1750 (TEL)
(202) 216-3174 (FAX)

C. Lindsay Elmendorf, de la Oficina del Medio Ambiente y Programas Urbanos de USAID, colaboró en la redacción de este artículo.

Ciudades asociadas para el progreso

Por Charlene Porter

Programa de la Agencia de Estados Unidos para el Desarrollo Internacional promueve asociaciones entre ciudades de Estados Unidos y ciudades internacionales para ayudar a mejorar la administración del medio ambiente. Este artículo analiza la manera en que esas asociaciones han afectado tanto a las ciudades participantes internacionales como a las de Estados Unidos.

"Piensa mundial, actúa local" es un lema ampliamente difundido por el movimiento en favor del medio ambiente. Si bien los lemas pueden conmover y motivar, el verdadero progreso con el medio ambiente se logra día a día con la enorme profusión de cambios, medidas y decisiones que adoptan particulares y gobiernos en todo el mundo. Si la planificación bien formulada, incluyendo buena administración, financiamiento responsable y gestión acertada, es parte del proceso de toma de decisiones, entonces es más probable que se logren avances con el medio ambiente.

Valerie Lemmie, administradora municipal en Dayton, ciudad de Ohio, ayudó a funcionarios del gobierno de Lusaka, Zambia, a mejorar sus operaciones de recogido de desperdicios sólidos. "No se trata únicamente de una cuestión ambiental. Es, en realidad, una cuestión comunitaria, una cuestión de organización y una cuestión de recursos".

Lemmie colaboró con funcionarios de Lusaka al participar en el Programa de Recursos para Ciudades auspiciado por la Agencia de Estados Unidos para el Desarrollo Internacional (USAID) y dirigido por la Asociación Internacional de Administración de Ciudades y Condados (ICMA). El programa hace posible que funcionarios de ciudades de países en transición aprendan de las experiencias, fracasos y éxitos de sus homólogos en ciudades estadounidenses que han afrontado muchos de sus mismos problemas. Estas asociaciones entre ciudades abordan una amplia gama de cuestiones que afectan el entorno urbano: protección del medio ambiente, desarrollo económico, preservación histórica y estrategias de planificación.

El Programa de Recursos para Ciudades "busca a profesionales, es decir, personas que diariamente son responsables del funcionamiento de los servicios públicos, y los emplea como asesores técnicos y consejeros de sus colegas", dijo Lemmie. Su ciudad fue emparejada con Lusaka, ciudad de dos millones de habitantes en un programa

de intercambio de dos años financiado con una donación de USAID. "El programa fue muy bueno", dijo Wilson Lungu, director de recogido de desperdicios sólidos de Lusaka.

Este programa, que se inició en 1997, llega en un momento en que se descentraliza el poder de los gobiernos en todo el mundo. Los participantes de Estados Unidos se esfuerzan por ayudar a los funcionarios municipales en establecer gobiernos más eficientes que respondan mejor al público, en tanto que lidian con cambios políticos y luchan con los requerimientos de áreas urbanas en rápido crecimiento. Se han establecido 31 asociaciones en virtud de este programa en todo el mundo en los que participan más de 60 ciudades estadounidenses e internacionales, así como asociaciones municipales. Se estima que, en los próximos dos años, se formarán 20 nuevas asociaciones, según informa ICMA.

Johanesburgo, Sudáfrica y Houston, Texas

Los funcionarios a cargo de la administración de desperdicios de las ciudades de Johanesburgo y Houston se unieron inicialmente en 1997 en un momento de cambios violentos en Sudáfrica. El fin de la segregación racial creó para los gobiernos locales la necesidad de proporcionar servicios a todos los ciudadanos, sin importar su raza, y establecer mayor igualdad y oportunidades entre los empleados de la ciudad que daban los servicios.

En medio de este trastorno nacional, no sorprende que hubiera poca conciencia pública sobre el medio ambiente. "No hay conciencia ninguna", dijo Christa Venter, funcionaria ejecutiva de la administración de desperdicios del Consejo Metropolitano Este en Johanesburgo, uno de cuatro consejos de una ciudad de 3,5 millones de habitantes. Cuestiones básicas, como la supervivencia, son más apremiantes para la gran mayoría de la población urbana de escasos recursos económicos que las preocupaciones por el medio ambiente, dijo Venter durante una entrevista por teléfono desde Johanesburgo.

Sin embargo, ateniéndose a las experiencias de los funcionarios encargados de la administración de desechos en Houston, Venter y sus asociados han desarrollado una campaña de reconocimiento por parte del público en apoyo de un programa para reciclaje de desechos en Johanesburgo.

"Si se empieza por intentar enseñar a la gente sobre reciclaje, es probable que empiecen a pensar sobre lo mismo en su casa", explicó Venter. Siguiendo el ejemplo de la ciudad de Houston, los funcionarios de la administración de desechos establecieron una asociación con una empresa privada para establecer un programa de "recompra", que tiene el doble beneficio de reciclar material y proporcionar ingresos a la gente pobre y desempleada de las áreas urbanas.

"La gente recoge papeles sin que le cueste nada y los trae a un centro donde se les paga unos 20 centavos por kilogramo o algo por el estilo", dice Venter. "Todas las personas desempleadas en este momento se aprovechan del programa y están ganando algo de dinero".

Según Venter, su participación en el Programa de Recursos para Ciudades la ayudó a elaborar un "plan total" para el recogido de desechos, que ha resultado en la ampliación del servicio a áreas que antes no tenían esa atención, así como campañas de educación sobre medio ambiente y nuevas asociaciones para reciclaje con el sector privado.

Para el director de la administración de desperdicios sólidos de Houston, el Programa de Recursos para Ciudades le ha dado la rara oportunidad de trabajar en una sociedad "en medio de una transformación radical, de una sociedad en otra sociedad". Everett Bass deseaba mostrar a sus homólogos en Johanesburgo cómo la diversidad había fortalecido el gobierno de esa ciudad multicultural. "Era importante que ellos tuviesen la oportunidad de ver personas de raza negra en posiciones de administración y toma de decisiones, desde arriba hasta abajo, en la jerarquía de la administración de desperdicios sólidos".

Christa Venter reconoció que Johanesburgo se integró al Programa de Recursos para Ciudades cuando los encargados se esforzaban por resolver los problemas de la transición de una estructura gerencial "dominada por hombres blancos" a un sistema más inclusivo. Venter agregó que su departamento ahora está en proceso de cambio después de observar cómo Houston había convertido en ventaja la diversidad racial del personal con el sistema de administración de desperdicios. "Todos participan verdaderamente en la toma de decisiones, no solo el personal directivo superior".

Al reflexionar sobre su participación en el Programa de Recursos para Ciudades, Bass dijo que Johanesburgo ha logrado un progreso considerable al lograr un mejor sistema de administración de desperdicios, pero que su recompensa personal no es menos importante. "Soy afronorteamericano y ha sido verdaderamente grato sentirme parte de la creación de una nueva Sudáfrica. Ha sido un placer indescriptible esa oportunidad de participar".

Lusaka, Zambia y Dayton, Ohio

El recogido y eliminación de desperdicios sólidos es uno de los problemas más graves de Lusaka, ciudad que experimenta un crecimiento poblacional sin precedente con sus consecuentes problemas de superpoblación, congestión y condiciones de vida en un medio ambiental muy pobre. La práctica ilegal de descargar desechos se ha descrito como "muy extendida" en el informe de ICMA sobre la asociación Lusaka-Dayton, dada la falta de equipo y recursos de la ciudad para proporcionar servicios de recogido en áreas localizadas fuera de los mercados del centro y de los distritos comerciales.

"La situación es ahora mejor que antes", dijo Wilson Lungu en una entrevista por teléfono en la que abordó su participación en el Programa de Recursos para Ciudades. La elaboración de un plan general administrativo para el recogido de desechos es una de las lecciones que aprendió y aplicó en Zambia después de observar las operaciones de sus homólogos en Dayton.

"Si se tiene un buen sistema de administración de desperdicios sólidos, se tiene buena planificación; planificación en lo relacionado a depósitos, recogido y transporte. Si se tiene esta planificación luego muchas cosas van cayendo en su sitio", dijo Lungu.

Lemmie ha sido testigo de la mejoría que se nota en Lusaka como resultado de la asociación con Recursos para Ciudades. "La ciudad formuló más eficazmente un proceso para el recogido rutinario y eliminación de desechos".

La concientización de los ciudadanos sobre la importancia para la salud y del ambiente por la eliminación correcta de los residuos ha sido otro resultado positivo, dijo Lungu. "Hay que enseñar a la gente que deben manejar la basura de esta u otra manera, porque sin conciencia de ello, hay otro problema", dijo Lungu. Agregó que su departamento ha iniciado una campaña de educación pública con folletos, anuncios por radio y foros públicos para crear más conciencia. "La respuesta y los resultados que hemos logrado son muy alentadores".

Una de las innovaciones en Lusaka y que más ha impresionado a Lemmie ha sido cómo los funcionarios de Zambia han trabajado para integrar a ciudadanos y organizaciones no gubernamentales en el proceso de reforma del sistema para recogido y eliminación de basura. La funcionaria de Dayton vio cómo sus homólogos en Lusaka "trabajaban colectivamente en asociaciones para mejorar la calidad del medio ambiente".

El Programa de Recursos para Ciudades no ha dado soluciones mágicas a todos los problemas de la eliminación de desechos en Lusaka, pero Lungu tiene más claros los objetivos que su ciudad necesita lograr: construir un vertedero con las condiciones sanitarias apropiadas, mejorar el recogido y transporte de desechos, así como mantenimiento del equipo, y perfeccionar la capacitación del personal.

Para Valerie Lemmie y sus colegas en Dayton, su participación en la asociación con Lusaka ha resultado en la reafirmación de su compromiso de servir a sus propias comunidades. Agregó que la relación entre Dayton y Lusaka durará más allá del período de la donación que financió la asociación para el Programa de Recursos para Ciudades. " Hemos conocido a gente que creo que serán amigos y socios de la ciudad de Dayton para siempre".

Charlene Porter escribe sobre cuestiones mundiales en la Oficina de Programas de Información Internacional del Departamento de Estado de Estados Unidos.

Enmiendas a Ley del Aire Puro refuerzan lucha contra la contaminación

Por Jim Fuller

La Ley del Aire Puro, originalmente promulgada en Estados Unidos en 1963, debió ser enmendada para hacerla una herramienta verdaderamente efectiva en el mejoramiento del medio ambiente. Particularmente efectiva fue la decisiva legislación aprobada en 1990 con amplio respaldo de la Cámara de Representantes y el Senado de Estados Unidos. Esta legislación resultó en reducciones sustanciales en la contaminación del aire en la década pasada.

Hace apenas una década, había en Estados Unidos gran preocupación por el daño que se infligía a la capa de ozono en la estratosfera terrestre que protege a la gente contra las cataratas y el cáncer de la piel. La lluvia ácida,

que prácticamente a nadie le importaba, causaba daños a la vida acuática, bosques y edificios. El smog -o niebla contaminada- ligado a enfermedades respiratorias y asma, excedía en 98 ciudades los niveles saludables. Y millones de toneladas de contaminantes nocivos para el aire que las industrias emitían todos los años -- y que potencialmente causan cáncer y desórdenes del sistema nervioso -- se derramaban sin que hubiera regulaciones a nivel federal.

En 1990, el congreso de Estados Unidos aprobó una histórica legislación bipartidista que fortaleció sustancialmente la Ley del Aire Puro. Las enmiendas de 1990 tuvieron respaldo abrumador en la Cámara de Representante y el Senado y establecieron metas ambiciosas para reducir la contaminación del aire. La Ley del Aire Puro, originalmente promulgada en 1963, fue enmendada solamente dos veces -- en 1970, al formarse la Agencia de Protección Ambiental (EPA) y otra vez en 1977.

Robert Perciasepe, administrador adjunto en la Oficina de Aire y Radiación de EPA, dijo recientemente ante una subcomisión del Senado que las enmiendas de 1990 resultaron en reducciones sustanciales a la contaminación del aire durante los últimos nueve años.

"La legislación tenía por meta obtener resultados reales -- y lo ha conseguido", afirmó. "Hemos hecho grandes adelantos en combatir la contaminación del aire en ciudades, la contaminación tóxica del aire, el agotamiento de la capa de ozono en la estratosfera y la lluvia ácida".

La Ley del Aire Puro ordena a EPA establecer Normas Nacionales para la Calidad del Aire Medioambiental para reducir seis de los principales contaminantes del aire, y peligrosos para la salud, a veces denominados contaminantes de "criterio": monóxido de carbono, plomo, dióxido de nitrógeno, dióxido de azufre, ozono a nivel del suelo, y materia particular u hollín.

Según el último informe de EPA sobre la calidad del aire -- basado en la medición de concentraciones de contaminantes en ciudades y otras zonas del país -- las emisiones de los contaminantes "criterio" bajaron 31 por ciento entre 1970 y 1997. Esto incluyó una reducción del 32 por ciento en las emisiones de monóxido de carbono, 35 por ciento de dióxido de azufre, 75 por ciento de hollín y 98 por ciento en emisiones de plomo.

La casi total eliminación de la contaminación por plomo, de especial interés para la salud por su impacto en las enfermedades neurológicas, es considerado uno de los éxitos más grandes de la Ley del Aire Puro. La reducción de las emisiones de plomo se logró con la eliminación gradual del plomo en la gasolina. Otro factor importante, según un reciente estudio publicado en marzo 2000 en Ciencia Medioambiental y Tecnología, fue limitar la incineración municipal de desperdicios sólidos, que contienen materiales como pintura y soldadura. Investigadores científicos de las universidades Rensselaer y Columbia de Nueva York afirman que los hallazgos del estudio son de importancia vital para evaluar el efecto de la incineración no reglamentada de desperdicios sólidos en muchos países del mundo.

Perciasepe dice que además de las importantes reducciones en los contaminantes "criterio" del aire como el plomo y el dióxido de azufre, se espera que los reglamentos aplicados desde 1990 reducirán las emisiones tóxicas de industrias como fábricas de productos químicos y tintorerías en 1,5 millones de toneladas anuales -- unas diez veces de las reducciones logradas antes de 1990. Se sabe o se sospecha que muchos de estos peligrosos contaminantes del aire, como el cloruro de vinilo, arsénico y benceno, causan cáncer o tienen otros efectos adversos en la salud.

"El aire en las ciudades de nuestro país es considerablemente más limpio que en 1990", afirmó Perciasepe. "A nivel nacional, los niveles medios de calidad del aire en 1997 fueron los mejores que se registraron con los seis contaminantes comunes sujetos a las normas sobre calidad del aire. Los niveles de 1998 fueron igualmente buenos o mejores para todos los contaminantes excepto el ozono.

"A partir de 1993, un número sin precedente de ciudades ha cumplido las normas nacionales para la calidad del aire medioambiental basadas en la salud", añadió. "Por ejemplo, de las 42 áreas de estudio del monóxido de carbono que en 1991 fueron señaladas por no haber cumplido las metas, solamente seis siguen experimentando niveles no saludables de monóxido de carbono". Se le concede la condición de "no haber alcanzado las metas" al área que no satisface debidamente las normas de EPA para el aire limpio.

Dijo Perciasepe que una razón principal para estas mejoras en la calidad del aire es que las enmiendas de 1990 a la Ley del Aire Puro exigen que los vehículos automotores con gasolina funcionen en forma más limpia. En una ciudad típica de Estados Unidos, los gases del escape de los automóviles representan hasta un 90 por ciento del monóxido de carbono y un 60 por ciento del óxido de nitrógeno en el aire. En gran medida, se debe a las mejoras en los convertidores catalíticos, que convierten las moléculas del monóxido de carbono y óxido de nitrógeno nocivos en sustancias químicas inocuas, que los automóviles de hoy funcionen con 95 por ciento más de limpieza que en 1970.

En 1997, EPA ayudó a que los estados y las compañías automotoras norteamericanas llegaran a un acuerdo según

el cual las fábricas de automóviles producirían vehículos más "limpios" que hasta entonces.

Los funcionarios de EPA destacan que todas las mejoras en la calidad del aire ocurrieron en una época de aumento poblacional y sólido crecimiento económico. Desde 1970 hasta 1997, el producto interno bruto de Estados Unidos creció 114 por ciento, la población aumentó 31 por ciento, y la cantidad de kilómetros recorridos por los vehículos automotores aumentó 127 por ciento.

"Todas éstas son presiones que empujan todo en dirección opuesta -- a una mayor contaminación --", afirmó en la EPA una portavoz de la Oficina de Aire y Radiación. "Sin embargo, durante ese período de gran crecimiento económico, hemos logrado reducir la contaminación del aire. Creo que esta es una buena manera de destacar el éxito de la Ley del Aire Puro".

Conforme a la Oficina de Evaluación Tecnológica del Congreso, el costo de cumplir con todas las regulaciones medioambientales combinadas asciende a 1,5 por ciento del producto interno bruto de Estados Unidos. Y sin embargo, según un informe de EPA requerido por el Congreso, la Ley del Aire Puro ha producido beneficios para el medioambiente y la salud humana que exceden los costos en una proporción de más de 40 a 1.

"También hemos realizado un estudio prospectivo, desde 1990 hasta 2010, y nuevamente los beneficios exceden los costos a una razón de cuatro a uno", señaló la portavoz. "De cualquier manera, los beneficios de estos programas sobrepasan grandemente los costos".

Según Perciasepe, las reglamentaciones medioambientales han obligado a que se desarrollen tecnologías nuevas, menos contaminantes -- frecuentemente a costo más bajo que los previstos originalmente.

Los requerimientos de la Ley del Aire Puro han creado en el mercado oportunidades y presiones en favor de los adelantos tecnológicos y mejoras en el rendimiento", dijo. "La industria ha respondido siempre... al producir adelantos como las alternativas a las sustancias químicas que agotan el ozono y los catalizadores de rendimiento superior para las emisiones de los automóviles".

Señaló Perciasepe que existen muchos ejemplos de tecnologías que diez años atrás no podían obtenerse comercialmente, pero que ahora son componentes importantes en los programas de control de la contaminación, como la gasolina reformulada, la reducción catalítica selectiva para las emisiones de óxido de nitrógeno de centrales eléctricas, y estufas que queman la madera en forma más limpia.

"EPA ha identificado también una cantidad de tecnologías nuevas, desde células combustibles hasta catalizadores destructores del ozono, que pueden ser prometedores en lograr reducciones adicionales y económicamente eficientes del smog, del óxido de nitrógeno y de los contaminantes atmosféricos", dijo.

Una de las ideas más novedosas para controlar la contaminación ha sido un programa basado en el mercado, que permite a las empresas de servicios públicos "trocar" las reservas de emisiones para reducir la lluvia ácida. Cuando el dióxido de azufre y los óxidos de nitrógeno de los combustibles fósiles quemados se mezclan con el agua y el oxígeno del aire, forman ácidos sulfúricos y nítricos que caen a la tierra en forma de precipitación, dañando árboles y acidulando lagos y ríos. Los niveles más altos de sulfato en el aire aumentan también la frecuencia y gravedad del asma, bronquitis y otras condiciones respiratorias.

La investigación denominada Estudio de las Aguas Nacionales de Superficie encontró que cientos de lagos de las montañas Adirondack del estado de Nueva York se han tornado demasiado ácidas como para sostener una multitud de especies de peces, y algunos de los lagos y sus estuarios en la región son completamente estériles para especies delicadas como las truchas de arroyo.

A las centrales eléctricas que operan con carbón o petróleo se debe aproximadamente un 70 por ciento del dióxido de azufre y un 50 por ciento del óxido de nitrógeno que se emite cada año en Estados Unidos. Conforme al sistema de trueque de reservas de contaminación, una reserva equivale al derecho de emitir una tonelada de dióxido de azufre por año. Una empresa de servicios públicos que emite menos que esa cantidad acumula créditos de contaminación, que puede vender o ahorrar para uso futuro. Hasta el momento, las compañías de servicios públicos han trocado más de 23 millones de reservas en más de 660 transacciones.

"Los resultados han sido espectaculares", dijo Perciasepe. Hasta este momento, las emisiones de dióxido de azufre en el país fueron reducidas en más de cinco millones de toneladas, en su mayoría gracias a este programa -- a un costo más bajo que el previsto. Como resultado, la lluvia en el este de los Estados Unidos es hasta un 25 por ciento menos ácida y en Nueva Inglaterra algunos ecosistemas muestran señales de recuperación".

Indicó que se espera que los requerimientos separados para el control del óxido de nitrógeno por las empresas de

servicios públicos reduzcan esas emisiones en dos millones de toneladas a partir del año próximo.

Una vez puesto en práctica plenamente en el año 2010, el Programa de Lluvia Acida, aprobado como parte de las enmiendas de 1990 a la Ley del Aire Puro, logrará que se reduzcan las emisiones de dióxido de azufre en diez millones de toneladas por año. Un estudio realizado por la industria en 1989 predijo que el costo de poner plenamente en práctica el programa costará entre 4.100 y 7.400 millones de dólares. Pero las estimaciones más recientes de la Oficina de Contaduría General de Estados Unidos calcula que el costo ascenderá solamente a 2.000 millones de dólares, y según estimaciones hechas por economistas independientes, el costo no ascenderá a más de 1.000 millones de dólares.

Sin embargo, a pesar de las continuas mejoras en la calidad del aire, EPA dice que en 1997 unas 107 millones de personas vivieron con aire insalubre en condados de Estados Unidos. Las emisiones de óxido de nitrógeno, que contribuyen a la formación de ozono o smog a nivel del suelo, aumentaron 11 por ciento entre 1970 y 1997. El smog puede reducir la capacidad de los pulmones y la minar la resistencia del cuerpo para combatir infecciones.

Hasta algunos parques nacionales han experimentado niveles elevados de contaminantes de aire transportados a grandes distancias desde su lugar de origen. Por ejemplo, las concentraciones de smog en lugares remotos del Parque Nacional de Montañas Great Smoky, al este de Estados Unidos, han aumentado casi 20 por ciento durante los últimos diez años.

En 1997, EPA estableció nuevas normas nacionales de calidad del aire para el hollín y el smog, dos de los contaminantes de "criterio" más perjudiciales y persistentes. Con los nuevos reglamentos se procuró controlar hasta las partículas más pequeñas del hollín -- tan pequeñas que apenas miden 2,5 micrones de diámetro (un cabello humano mide 40 micrones de ancho). Se redujo los niveles permisibles de smog de 120 partes por cada mil millones a 80 partes por cada mil millones.

Las nuevas normas se basaron en el examen más serio que EPA haya emprendido, que incluyó 250 estudios científicos evaluados por otros científicos, sobre los contaminantes atmosféricos y el ozono, así como tres evaluaciones realizadas por el Congreso.

Pero en mayo de 1999, en un pleito que entablaron varios grupos industriales y estados que dependen del carbón, un tribunal federal de apelaciones anuló las nuevas reglamentaciones de la agencia sobre el smog y hollín, diciendo que EPA se había excedido en su autoridad constitucional. El mismo tribunal sostuvo su propio fallo en octubre de 1999, al rechazar una apelación de EPA. El Departamento de Justicia ha presentado una petición para que el caso sea visto por el Tribunal Supremo de los Estados Unidos, pero llevará algún tiempo para que éste decida si se decide a ver el caso.

Mientras tanto, Perciasepe ha expresado su preocupación porque durante los últimos dos años el progreso en reducir el smog parece haberse aminorado o detenido en ciertas áreas, y que en algunas áreas "estamos en peligro de volver hacia atrás". Afirmó que el nivel medio nacional del ozono aumentó cinco por ciento en 1998. Asimismo, en veranos recientes, la agencia ha visto un aumento en las ocasiones en que la calidad del aire excedía las normas nacionales en ciertas ciudades y parques nacionales.

La mayoría de los ambientalistas concuerda en que se necesitan normas mejores para el ozono y los contaminantes atmosféricos. Frank O'Donnell, de la entidad Fondo para el Aire Limpio, con sede en Washington DC, señaló que las nuevas normas anuladas por el tribunal "constituían una actualización de la ciencia y obviamente darían una mayor protección de la salud -- a un mayor número de personas".

Por otro lado, el departamento de Justicia acaba de anunciar la conciliación de un importante proceso judicial pertinente con la Ley del Aire Puro, contra una empresa de servicios públicos en la Florida, que impedirá que se descarguen todos los años en la atmósfera decenas de miles de toneladas de contaminantes del aire. En el proceso se acusó a la empresa de hacer mejoras mayores en sus antiguas centrales eléctricas, aunque sin instalar el equipo requerido para controlar el smog, la lluvia ácida y el hollín.

La conciliación -- que podría influir el resultado de otros procesos judiciales contra empresas de servicios públicos que incluyen 32 antiguas centrales eléctricas en diez estados, no tiene precedente en cuanto a su alcance, y señala un paso mayor en los esfuerzos del gobierno para terminar con la contaminación que ilegalmente descargan las centrales eléctricas operadas por carbón.

Jim Fuller escribe sobre temas mundiales para la Oficina de Programas de Información Internacionales del Departamento de Estado de los Estados Unidos.

Lo hacemos entre todos, lo hacemos para siempre

Por Charlene Porter

La ciudad norteamericana de Chattanooga, en Tennessee, ha concitado la atención internacional por su progreso en la limpieza de su medio ambiente urbano. La participación ciudadana y las asociaciones fueron cruciales para este éxito.

Una multitud se agrupa en el salón de reuniones en una escuela pública cuando el crepúsculo invernal se asienta en las montañas Cumberland que rodean a Chattanooga, ciudad ribereña de Tennessee. La reunión nocturna culmina la serie de cuatro días de sesiones de trabajo en las que centenares de ciudadanos se congregaron para intercambiar ideas y visiones de cómo puede revitalizarse el barrio de Alton Park en la ciudad.

Alton Park necesita ayuda desesperadamente. La escuela donde se celebra la reunión está rodeada por cuadras de lóbregos edificios de vivienda pública en ruina. El área está salpicada de comercios cerrados, industrias abandonadas y peligrosos basurales, bordeando Chattanooga Creek, considerada una de las vías fluviales más contaminadas en el sudeste de Estados Unidos.

Un consultor presenta la visión de lo que quiere la comunidad: viviendas nuevas, comercios y restaurantes nuevos, un parque junto al arroyo, todo conectado a una red de "senderos verdes" que atraviesen la ciudad y con el paseo ribereño de Chattanooga, un sendero recreativo de 12 kilómetros que sigue los meandros del río en su curso a través de las arboladas montañas.

El plan parece ambicioso, si no inalcanzable, en un barrio en que la pobreza y la desesperación parecen dominar las calles. Pero Chattanooga es una ciudad que ha aprendido a "pensar en oportunidades", que ha demostrado que un vertedero de desechos industriales junto al río puede ser transformado en un espacio público de tanta elegancia e innovación que visitantes de todo el mundo llegan para maravillarse ante esa renovación urbana. Considerando la transformación experimentada por Chattanooga durante los últimos 30 años, la revitalización de un vecindario pobre como Alton Park parece una meta que puede alcanzarse.

Historia

En 1969, el gobierno federal hizo un estudio nacional sobre la calidad del aire y determinó que Chattanooga, Tennessee, tenía el aire más contaminado que cualquier otra ciudad de Estados Unidos. El contenido de partículas de materia - hollín- en el aire era tres veces mayor que el nivel de seguridad determinado por las normas sanitarias federales. Los residentes de Chattanooga que recuerdan esos días todavía hablan de cómo los conductores de automóviles tenían que manejar con las luces de sus vehículos encendidas durante el día, de cómo los comerciantes se cambiaban de camisa al mediodía después de una mañana expuestos al hollín que flotaba en el aire.

"No se podía ver la montaña Lookout (elevación de 600 metros) desde apenas cuatro cuadras de distancia", recordó Bobby Davenport, comerciante dedicado ahora a la preservación de la tierra cuya familia se radicó en la ciudad en la década de 1860. "Teníamos reputación de ser un lugar asqueroso, con aire sucio y agua sucia y sin visión para el futuro".

"La gente vivía avergonzada", recordó Elizabeth Bryant, directora de desarrollo del Tennessee River Gorge Trust. Bryant cree que los residentes de Chattanooga comenzaron a movilizarse para mejorar el medio ambiente por amor propio.

Robert Colby es director de la Oficina de Control de Contaminación del Aire del condado Chattanooga-Hamilton, la principal autoridad reguladora en el área. En una entrevista dijo que después que se hiciera nacional la determinación de la pobre calidad del aire de la ciudad, los habitantes de Chattanooga se movilizaron rápido para actuar. "La comunidad se unió. Los grupos cívicos, el gobierno, la comunidad médica y la industria se unieron para hacer algo".

Se adoptaron nuevas normas de calidad del aire y se instituyeron nuevas técnicas de control. Los líderes industriales comenzaron a dar el ejemplo limpiando sus emisiones. En apenas unos pocos años el esfuerzo rindió sus frutos, y Chattanooga volvió a ganar notoriedad nacional, esta vez por su progreso para revertir la polución del aire.

Pero otras fuerzas también trabajaban en esta mediana ciudad sureña. Estaba asediada por muchos de los mismos problemas que atribularon a las ciudades estadounidenses de costa a costa durante las décadas de 1970 y 1980. La industria pesada cayó en épocas malas. Se cerraron plantas y dejaron atrás lugares abandonados, contaminados. Un desplazamiento de la población hacia los suburbios resultó en la declinación de los distritos céntricos.

Davenport dice que estas tendencias hicieron dar cuenta de algo más a los residentes de Chattanooga. "A fin de crear un lugar, un ambiente para atraer nuevas actividades, nuevos empleos, nueva riqueza, teníamos que rehacer Chattanooga".

En la década de 1980 comenzó un proceso que involucró a los ciudadanos en la renovación de su ciudad de una manera que es rara en una comunidad en la que el poder había sido retenido estrechamente por un círculo pequeño. Los líderes comenzaron a buscar ayuda afuera e involucrar al público en las decisiones. En vez de acudir a consultores y expertos en busca de ideas nuevas, los funcionarios de la ciudad de Chattanooga buscaron la opinión pública sobre cómo revitalizar la ciudad, de cómo crear una nueva visión para su futuro.

"El centro del pensamiento era el pueblo", dijo el concejal municipal David Crockett, quien primero actuó como activista comunitario en la transformación de la ciudad y presta servicios en el gobierno desde 1990. Acredita a estas sesiones de participación popular la fuente inicial de las ideas que finalmente se convirtieron en proyectos reconocidos ahora como los pilares del renacimiento del centro de Chattanooga: el acuario junto al río, un teatro con pantalla gigante, el paseo de la ribera y un puente peatonal sobre el río Tennessee.

"Una de las razones por las cuales se aprecia tanto lo que hemos hecho es porque mucha gente participó para hacerlo en esa forma y manera", dijo Davenport. "Y ello fue un gran cambio en la manera de hacer las cosas".

Virtualmente cada ciudad estadounidense ha tenido problemas urbanos similares durante los últimos 30 años, que se han debatido en busca de soluciones. Pero lo que coloca a Chattanooga aparte es el grado de consideración dado a la preservación medioambiental a través de estos esfuerzos, y el grado en el cual el propio medio ambiente ha sido la clave de la renovación de la ciudad, y que es un elemento crucial de su futuro.

Contactos

El concejal Crockett lleva a un visitante a uno de los parques construidos junto al sinuoso recorrido de la ribera y señala las garzas azules que han regresado al área desde que comenzó la limpieza medioambiental. Saluda a otros visitantes junto al borde del agua -- trotadores, caminantes, ciclistas, pescadores -- gente de todas las clases sociales, colores, profesiones y vecindarios de Chattanooga, el centro urbano de una región metropolitana con una población de casi 450.000 habitantes.

"El paseo de la ribera ha hecho más por unir a la gente que cualquier otra cosa", dijo. Cree que este recurso recreativo al aire libre no sólo ha unido a gente que de otra manera tendría poco contacto social, sino que también ha restablecido el contacto de la gente con el río y ha vuelto a despertar en ella su responsabilidad personal por la ciudad, expresada en el lema "Lo hacemos entre todos, y lo hacemos para siempre".

El concejal Crockett, descendiente del legendario hombre de la frontera estadounidense David Crockett, insiste en que los estadounidenses urbanos han perdido el contacto con el mundo natural. Consideran que el origen del agua que beben es la canilla de la cocina, y no conectan sus propias vidas y bienestar con los recursos hídricos naturales que abastecen a sus ciudades. Crockett dijo que el paseo de la ribera ha restablecido esa conexión en los habitantes de Chattanooga, y a su vez ha ayudado a crear una conciencia creciente de la importancia de preservar la calidad del agua y otras protecciones medioambientales.

"Es ese el contacto que importa", dijo Crockett. Y en su criterio esos contactos deberían ser de interés principal en toda innovación que emprenda la ciudad. "Los senderos verdes son contactos".

El paseo de la ribera, de 12 kilómetros de largo, será extendido a más de 35 kilómetros. Es parte de un plan más grande para preservar espacios verdes y crear parques en toda la región metropolitana, todos vinculados por una red de senderos verdes que serán no sólo lugares de recreación sino también senderos para ciclistas que podrán dejar sus automóviles en casa e ir al trabajo en bicicleta.

El parque Greenway es un espacio verde de 200 hectáreas, una granja dentro de la ciudad, adquirida por el gobierno municipal para uso público. Un arroyo de coloración azulada por la piedra caliza del lugar, se desliza bajo los árboles arqueados; un prado cubierto de hierba se extiende a continuación de una colina arbolada. Crockett dice que el proyecto de ese espacio verde es el más importante de los que ha emprendido la ciudad, y extiende los brazos hacia el escenario diciendo: "uno no puede construir esto".

"Lo que me fascinó del concepto del espacio verde fue la capacidad de conectar con el centro de la ciudad todas las iniciativas públicas y privadas de conservación de la tierra que rodean a la ciudad", dijo Davenport, que dirige el Trust for Private Land, organización sin fines de lucro que actúa en la adquisición y preservación de espacios verdes para uso público.

Las organizaciones privadas, complementando la tarea de la ciudad, han sido actores decisivos en la campaña de los espacios verdes. "Una gran cantidad de gente se ha unido en la década pasada para decir que estos son lugares realmente importantes, que merecen nuestro afecto y que merecen ser preservados", dijo Davenport.

El Tennessee River Gorge Trust es otro grupo privado, que trabaja para proteger un cañón único del río que bordea la ciudad. Desde que se creó en 1986, el grupo ha asegurado la protección de más de la mitad de las 10.000 hectáreas del cañón. Al igual que muchos de los esfuerzos que han contribuido a la revitalización de Chattanooga, el River Gorge Trust es una creación especial, por ciudadanos que aman la tierra y sienten una responsabilidad particular con su comunidad. El director James Brown dijo que "no necesitábamos que el gobierno nos dijera cómo hacer estas cosas. Lo hicimos solos, y lo hicimos de manera amorfa, suelta".

Asociación

Los sectores privado y público -- empresas y gobierno de la ciudad -- tienen un historial poco común de asociaciones exitosas en el renacimiento de Chattanooga. Muchos de quienes han participado en el proceso a través de los años citan esos arreglos como la clave para el éxito de la ciudad.

"Es esta cosa catalítica.... El gobierno está allí para asociarse con el sector privado", dice Stroud Watson, director del Centro de Planificación y Diseño de la Ribera y Zona Céntrica. Habla del progreso de Chattanooga en una oficina abarrotada de modelos, bocetos y fotografías de la ciudad durante las diversas etapas de esta transformación urbana.

El propio Centro de Diseño ofrece un testimonio adicional de la importancia de las asociaciones en Chattanooga. Actúa como un recurso de planificación y diseño de proyectos de desarrollo urbano, ya sean propuestos por intereses privados o el gobierno. Su misma existencia es el resultado de la visión cooperativa y de los arreglos de financiamiento entre el organismo regional de planificación, la Universidad de Tennessee y una fundación privada.

Quizás el ejemplo de más éxito en la asociación creativa es la campaña que ha convertido a Chattanooga en una precursora internacional en la fabricación y uso de vehículos híbridos eléctricos. Autobuses eléctricos de pasajeros que brindan servicios de transporte en la zona céntrica, como parte del sistema de la Dirección de Transporte Regional del Area de Chattanooga (CARTA).

Los autobuses con fabricados por la compañía local Advanced Vehicle Services (AVS), creada para cumplir la orden de CARTA de una alternativa de transporte libre de contaminación en la zona céntrica. AVS, CARTA y otros grupos interesados en tecnología de vehículos eléctricos son socios en lo que describen como un "laboratorio viviente", el funcionamiento verdadero de estos vehículos innovadores por calles de la ciudad todos los días. El desempeño de los autobuses es controlado cuidadosamente, y AVS puede usar esa información para modificar los procedimientos de fabricación.

"Hacemos la cosa, la rompemos, la arreglamos y volvemos a tratar", dijo Rick Hitchcock, presidente de AVS. También elogia a CARTA por aceptar una flota de vehículos en constante evolución, y por trabajar con una compañía privada en un experimento continuo con tecnología de avanzada.

AVS ha fabricado más de 110 autobuses eléctricos híbridos desde que comenzó la producción hace siete años. Según las estimaciones locales, casi un millón de personas usa estos vehículos como transporte, en lugar de sus automóviles personales, manteniendo bajos los niveles de contaminación del aire y aliviando la congestión de vehículos en la ciudad. AVS está creando un mercado para los vehículos fuera de Chattanooga, y sus autobuses ya transitan en calles de una cantidad de ciudades también interesadas en reducir la contaminación del aire, incluyendo a Los Angeles, California; Tempe, Arizona, y Miami y Tampa, Florida.

Pero los autobuses eléctricos híbridos que se desplazan silenciosamente en ambas direcciones por la calle principal desde la mañana hasta la noche han hecho algo más en la campaña de Chattanooga por ser una de las ciudades más verdes de Estados Unidos. "El programa de autobuses eléctricos es el elemento más visible y exitoso en esta amplia gama de ideas sostenibles", dijo Hitchcock. A medida que los autobuses de aire limpio se convirtieron en característica de la vida diaria en Chattanooga, la gente se ha familiarizado con los conceptos más amplios de preservación medioambiental y vida sostenible.

"No solamente transportamos gente que sabe cómo escribir sostenible... transportamos a todos. Y todos se

enorgullecen de saber que viajan en un sistema de transporte único", dijo Hitchcock en una entrevista en la fábrica de AVS.

El futuro

Hitchcock es ahora presidente de una compañía que trabaja con tecnología de punta, pero ha desempeñado varios papeles relacionados con el gobierno de la ciudad, como activista comunitario y como miembro del directorio de CARTA. Dice que la ciudad ha seguido una estrategia múltiple para el cambio en los últimos 20 años, estrategia que también le dará forma a su futuro. "Algo favorable es que en vez de concentrarnos en una sola cosa pusimos en marcha 20 cosas", dice. "De manera que cuando 11 tuvieron éxito, cuatro se demoraron y cinco fueron fracasos totales, y todavía tenemos un resultado neto positivo".

Las prioridades de la ciudad son la expansión de la red de senderos verdes, mejora de la ribera y nuevos proyectos de renovación urbana. Pero el plan más general que se está desarrollando ahora trata de revitalizar aún más el distrito comercial de la zona céntrica al mismo tiempo que establece a Chattanooga como un centro de innovación en el diseño y tecnología del medio ambiente.

El concejal Crockett maneja su automóvil pasando junto a lotes vacantes y depósitos abandonados en el área conocida como Southside, y describe la visión de la ciudad que vendrá. Crockett describe un proyecto que "dará gran impuso a los sistemas de construcción, energía y transporte" con la construcción de un centro de comercio, un centro de conferencia y toda una gama de otras instalaciones en esa área.

En la construcción de esas instalaciones la ciudad empleará las técnicas y tecnología más avanzadas para reciclar agua, generar electricidad y crear edificios virtualmente autosuficientes, conforme a planes actualmente en marcha. La ciudad trabajará para que la ciudad llegue a ser un centro internacional de conferencias y reuniones sobre medio ambiente y crecimiento sostenible.

El "laboratorio viviente" es una etiqueta que se le adjudicó inicialmente al experimento de Chattanooga con los autobuses eléctricos híbridos, pero Crockett imagina una época en la que toda la ciudad esté involucrada en el concepto del laboratorio. "La meta es ser un lugar que defina los nuevos adelantos en todo lo que es sostenible", expresa.

Mayor información sobre Chattanooga (en inglés) está disponible en el sitio electrónico: http://www.chattanooga-chamber.com/

Charlene Porter escribe sobre temas globales para la Oficina de Programas de Información Internacional del Departamento de Estado de Estados Unidos".

Desarrollo sostenible: oleada de innovaciones locales

El Consejo para el Desarrollo Sostenible, dependiente de la presidencia, establecido en 1993, es una de la principales fuerzas del movimiento en fomentar la prosperidad y las oportunidades en las distintas comunidades y al mismo tiempo reducir la presión sobre el medio ambiente. Las metas están reforzados por la previsora declaración del consejo en favor de una "Tierra, sostén de vida", que respalde una "existencia digna, pacífica y equitativa". En mayo de 1999, el consejo emitió el informe titulado "Construyendo Comunidades Habitables para el Siglo XXI: Informe de la Administración Clinton-Gore".

En el prefacio del informe se lee: "El consejo, tomando en cuenta la sabiduría de ciudadanos y dirigentes del sector público y privado, ha tratado en este informe de reflejar el objetivo de un Estados Unidos sostenible en términos de ideas concretas, ejemplos de éxito y de propuestas para la política nacional. Desde medios innovadores para eliminar la contaminación a hipotecas que combaten el crecimiento urbano incontrolado, el informe del consejo destaca distintos métodos que han dado buenos resultados y establecido un consenso en torno a ideas innovadoras". A continuación un fragmento del informe publicado en la World Wide Web, http://www.livablecommunities.gov/blc.htm.

No se pueden originar en Washington DC todas las respuestas a los retos y oportunidades que

presenta el nuevo panorama norteamericano. Estas respuestas deben surgir en las comunidades del país, como resultado de la asociación de ciudadanos interesados con autoridades cívicas y empresariales.

Efectivamente, una oleada de innovaciones locales se extiende por todo el territorio de Estados Unidos. Las comunidades y regiones adoptan medidas creativas para resolver los problemas económicos, sociales, ambientales y de seguridad que plantean nuestras nuevas modalidades de desarrollo. Esta oleada de actividades que tiene su origen en la comunidad fue recientemente descrita en el informe final de la Comisión Nacional de Renovación Cívica, que presiden William Bennett y el ex-senador Sam Nunn.

Así, en barrios, ciudades y comunidades de Estados Unidos se ha puesto en marcha un nuevo movimiento ciudadano que ha decidido unir sus fuerzas para resolver los problemas comunitarios. Es un movimiento no partidario que cruza jurisdicciones tradicionales y opera con un presupuesto mínimo. Es un movimiento que comienza con el diálogo cívico y se concreta en la acción pública.

En muchos casos, las comunidades están logrando resultados no al tratar sus problemas aisladamente, sino al hacerlo con otras vecindades y regiones. En algunos lugares surgen nuevas asociaciones cuando ciudades, barrios residenciales de las afueras y zonas rurales empiezan a trabajar juntos, al reconocer que sus problemas --como las tierras baldías en las ciudades y pérdida de espacios abiertos en los suburbios-- están relacionados entre sí. Otras asociaciones surgen como resultado de las actividades conjuntas del sector privado y grupos comunitarios con dirigentes cívicos para hacer frente a los problemas económicos, sociales, ambientales y de seguridad que tienen sus comunidades.

Algunas comunidades comienzan a poner en tela de juicio conceptos generalmente aceptados sobre el crecimiento y desarrollo. Si bien el desarrollo es esencial para mantener nuestra prosperidad, los ciudadanos y comunidades que participan en estas asociaciones comienzan a evaluar los costos de las modalidades actuales de crecimiento. Cuestionan los costos económicos de abandonar la infraestructura en las ciudades sólo para reconstruirla en barrios residenciales de las afueras. Cuestionan los costos en calidad de vida del constante aumento de la congestión de tráfico. Es decir, ciudadanos y comunidades buscan están establecer una distinción entre tipos de crecimiento que resuelven o impiden el surgimiento de problemas y los que causan estos problemas. Desean promover el crecimiento sostenible --del empleo, salarios, nivel de instrucción y horas con la familia-- pero no el crecimiento de la contaminación, la pobreza, las horas pasadas en ir y volver del trabajo y el crimen.

Quienes hacen estas distinciones no abogan por "cesar el crecimiento", o incluso por el "crecimiento lento". Quieren trabajos, ingresos fiscales y comodidades que permitan el crecimiento. Pero lo quieren sin que suponga la degradación ambiental, el aumento indebido de los impuestos locales o el deterioro de su calidad de vida. Y comienzan a pensar que si continúan nuestras modalidades actuales de desarrollo, no lograrán estos objetivos. Están en la vanguardia de un consenso que comienza a tomar forma en la comunidad en apoyo de una modalidad mejor de crecimiento: el crecimiento sensato.

El crecimiento sensato representa el intento de promover nuevas normas de desarrollo que sean:

- Económicamente sensatas, que aprovechan las inversiones anteriores en las comunidades; no requieren aumentos impositivos onerosos en zonas suburbanas para sufragar nuevos servicios públicos; reducen la congestión y, por ende, dan a los ciudadanos más tiempo libre, y conservan las tierras de cultivo de primera clase para la explotación agrícola.

- Ecológicamente sensatas, porque promueven la rehabilitación de las tierras baldías y reducen la amenaza a la calidad del aire, al agua y los espacios naturales.

- Socialmente sensatas, porque promueven las oportunidades económicas y un "sentido de comunidad" y un "de lugar" en las comunidades y entre las diversas regiones al unir a ciudadanos, empresas y gobiernos en su búsqueda de soluciones a problemas comunes.

Las actividades en favor de un crecimiento sensato, no hace mucho, reservadas para un pequeño grupo de ciudadanos militantes, se han convertido en un amplio movimiento empeñado en mejorar las comunidades de Estados Unidos. Ciudadanos que permanecían mudos han hallado su voz. Lugares antaño abandonados renacen de sus cenizas. Tierras que estaban en peligro están siendo protegidas. Las cuestiones en litigio ceden paso a intereses compartidos, como resultado de la asociación de antiguos adversarios.

Actividades estatales y locales de crecimiento sensato

La prueba de la propagación por todo el país de las actividades de crecimiento sensato se puede encontrar en los resultados de las elecciones de noviembre de 1998. Desde el condado Ventura, California, a Cape Cod, Massachusetts, los electores aprobaron más de 200 propuestas sobre crecimiento. En Nueva Jersey, aprobaron por abrumadora mayoría el desembolso de 1.000 millones de dólares, a lo largo de 10 años, para conservar la mitad de los espacios naturales que quedan en el estado. En Michigan aprobaron una emisión de bonos por valor de 675 millones de dólares, para la rehabilitación de tierras baldías, parques y rehabilitación de muelles urbanos. En Florida, se reservarán 3.000 millones de dólares, durante los próximos 10 años, para la compra y el mantenimiento de terrenos para fines de recreo y conservación. En total, más de 7.000 millones de dólares se aprobaron para proteger los espacios naturales amenazados por las presiones de desarrollo.

Este nuevo movimiento no surgió de la noche a la mañana. Durante varios años se han ido estableciendo nuevas asociaciones al aumentar la inquietud por el crecimiento urbano no planificado. La magnitud de estas asociaciones se puso de relieve en 1995, cuando cuatro organizaciones muy diferentes -- Bank of America, la Agencia de Recursos del estado de California, Greenbelt Alliance, y el Fondo Para Viviendas de Bajo Costo -- se unieron para elaborar el informe "Más Allá del Crecimiento Urbano: Nuevas Modalidades de Crecimiento para la Nueva California". El transcendental informe dice: "Una de las cuestiones fundamentales que se nos plantea es si California puede permitirse apoyar la modalidad de desarrollo urbano y suburbano incontrolado, que ha caracterizado su crecimiento desde la Segunda Guerra Mundial".

No es un llamamiento el crecimiento limitado, sino un llamamiento a la adopción en California de una actitud más sensata respecto a la forma de crecer -- diseño de nuevas modalidades de crecimiento compactas y eficaces, que respondan a las necesidades de todas las personas de todos los niveles de ingreso y puedan también contribuir a mantener la calidad de vida y competividad de California.

En todo el país, ciudades, condados y pueblos están encontrando una gran variedad de soluciones innovadoras para los problemas suscitados por el desmesurado crecimiento urbano:

- En febrero de 1998, el concejo municipal de Austin, Texas, anunció una iniciativa de crecimiento sensato y encomendó al subcomité del concejo reorganizar el código de urbanización municipal para elaborar una estructura de planificación basada en el vecindario, ofrecer incentivos para aprovechar terrenos de relleno y agilizar el proceso de desarrollo.

- En los 18 meses pasados, 11 ciudades del norte de California han aprobado límites de crecimiento urbano, en un intento por concentrar el futuro desarrollo en las comunidades existentes.

- En marzo de 1999, la ciudad Tucson, Arizona, en cooperación con empresas urbanizadoras locales y la Asociación Federal de Fomento de la Tecnología en la Vivienda, inauguró una nueva urbanización diseñada con el peatón en mente, cuyas 2.600 viviendas consumirán la mitad de la energía que las nuevas casas típicas de la zona. La comunidad trabajó en conjunto en la elaboración de reglamentaciones que alentaran el diseño de un desarrollo mixto residencial, comercial e industria ligera, que establece un ambiente atractivo para vivir y trabajar y ofrece enormes ventajas ambientales.

- La ciudad de Fort Collins, Colorado, está agilizando los permisos para proyectos innovadores de desarrollo, excepcionalmente favorables al medio ambiente.

- La ciudad de Charleston, Carolina del Sur, está construyendo viviendas dispersas, asequibles y que revitalizan los vecindarios y fomentan la inversión privada.

- La ciudad de San Luis, condado de San Luis, y el estado Missouri están usando el nuevo sistema de transporte urbano "Metrolink" como posible eje del nuevo desarrollo. Este concepto del desarrollo orientado al transporte urbano quiere integrar el aprovechamiento del suelo y la planificación del transporte para crear comunidades fáciles de recorrer a pie y, al mismo tiempo, aliviar la congestión del tráfico.

- Hace poco la ciudad de Minneapolis se unió a la Red de Crecimiento Sensato de Minnesota, integrada por más de 20 organizaciones sin fines de lucro, gubernamentales y comerciales, incluido el Consejo Metropolitano, la Autoridad Portuaria de St. Paul y la Asociación de Constructores de las Ciudades Mellizas. La red cuenta con apoyo de la organización sin fines de lucro Los Mil Amigos de Minnesota, que trabaja en busca de un equilibrio entre crecimiento, conservación y justicia social.

Los estados son responsables del aprovechamiento del suelo junto con las comunidades locales, y cada vez son más los que están organizando programas innovadores para fomentar y respaldar actividades locales de desarrollo sensato:

- El estado de Maryland, bajo la dirección del gobernador Parris Glendening, ha dado los primeros pasos para aplicar un plan de crecimiento sensato en el estado. Glendening alegó el aumento vertiginoso del gasto fiscal, la pérdida de zonas verdes, las amenazas a la salubridad en la bahía de Chesapeake, y los fallos de mantenimiento de la infraestructura como motivos para establecer una coalición bipartidista con la legislatura estatal para promulgar leyes de crecimiento sensato en 1997. De acuerdo a la nueva legislación, los gobiernos locales designarán "zonas de crecimiento sensato" conforme a criterios estatales (por ejemplo, densidad, red vial, servicios de abastecimiento de agua y alcantarillado). Los gobiernos locales seguirán indicando los lugares en que se permite o no se permite el desarrollo. Pero los fondos del estado sólo respaldarán el desarrollo en las zonas de crecimiento sensato que aprovechen los servicios existentes de infraestructura.

- El gobernador de Georgia, Roy Barnes, aprobó recientemente una ley transcendental por la que se establece la Junta Regional de Transportes de Georgia, para coordinar y supervisar la campaña de la región de Atlanta contra la congestión del tráfico, la contaminación y el crecimiento urbano no planificado. La Junta, integrada por 15 miembros, está encargada de elaborar un plan integral de transportes regionales para fines de año. Alan Ehrenhalt, director de la revista Governing, observó en el diario *The New York Times*: "La ley coloca al gobernador Barnes al frente de un super organismo de lucha contra el crecimiento urbano descontrolado que puede, prácticamente, hacer decisiones sobre el aprovechamiento del suelo en toda la zona metropolitana. Puede ordenar al departamento estatal de transportes que no construya una carretera. Puede ordenar a un condado que no autorice un nuevo centro comercial. Puede construir y explotar un servicio de transporte público en cualquiera de las jurisdicciones circundantes de Atlanta y obligarlas a sufragarlo bajo amenaza de retirarles los fondos del estado si no lo hacen."

- En Pennsylvania, la comisión del medio ambiente del siglo XXI, designada por el gobernador Tom Ridge, declaró en su informe final: "la necesidad de cambiar nuestras modalidades de aprovechamiento del suelo es la cuestión más urgente que tenemos que abordar". La comisión llegó a las conclusiones siguientes:

La comunidades en crecimiento son algo bueno, pero nuestras modalidades de crecimiento urbano no lo son. Es importante que los ciudadanos de Pennsylvania aprendan a distinguir entre una cosa y otra y reconozcan que estamos aprovechando el suelo de una forma ineficaz e insostenible....El crecimiento incontrolado es perjudicial para

el medio ambiente, eleva el costo de la infraestructura y agrava el abandono de las comunidades.

En respuesta, el gobernador Ridge puso en marcha este año el programa quinquenal Programa de Reverdecimiento, por 1.300 millones de dólares, que asigna 425 millones de dólares al nuevo Fondo de Protección Ambiental, se añaden 44 millones de dólares para la protección de espacios naturales, y se reestructuran 900 millones de dólares para promover el uso adecuado del suelo en todo el estado.

- El gobernador Mike Leavitt, de Utah, aprobó recientemente la Ley de Calidad del Crecimiento de Utah de 1999, que establece una comisión de calidad del crecimiento encargada de ayudar a las localidades y legisladores a formular proyectos de planificación y gestión acertados. También estableció un fondo de 6 millones de dólares para proteger las tierras agrícolas y los espacios naturales.

- El gobernador Don Sundquist y la legislatura de Tennessee aprobaron un proyecto de ley en mayo de 1998, que ordena directamente a las ciudades y condados elaborar planes conjuntos de crecimiento urbano y de protección de espacios naturales. Los planes proyectarán el crecimiento para 20 años, con ajustes cada tres años.

- En enero de 1998, el ex gobernador de Ohio George V. Voinovich emitió una orden ejecutiva, la Normativa de Protección de Tierras de Cultivo de Ohio, que ordena a los organismos estatales tomar en consideración la protección de las tierras de cultivo en sus decisiones de política sobre la adquisición y el desarrollo del suelo.

- En su "Informe al Estado" de 1998, la gobernadora Christine Todd Whitman insistió en la necesidad del crecimiento sensato. "Cada región de Nueva Jersey sufre cuando planificamos al azar", dijo. "El crecimiento urbano está devorando nuestro espacio natural. Crea alucinantes embotellamientos de tráfico y contamina el aire. El crecimiento urbano sin control lo puede hacer sentir a uno claustrofóbico ante el futuro."

Bibliografía

Libros, documentos y artículos sobre temas urbanos
y de medio ambiente (en inglés)

Libros y Documentos

Beatley, Timothy, and Manning, Kristy
THE ECOLOGY OF PLACE: PLANNING FOR ENVIRONMENT, ECONOMY AND COMMUNITY
Island Press, 1997. 225p.

BUILDING LIVABLE COMMUNITIES FOR THE 21ST CENTURY:
A REPORT FROM THE CLINTON-GORE ADMINISTRATION
President's Council on Sustainable Development, 1999. 23p.
(excerpts available on the Internet at
http://www.smartgrowth.org/library/gore_pr11199.html)

Cervero, Robert
THE TRANSIT METROPOLIS: A GLOBAL INQUIRY
Island Press, 1998. 400p.

Collaton, Elizabeth, and Bartsch, Charles
BROWNFIELDS: CLEANING AND REUSING CONTAMINATED PROPERTIES
Greenwood Publishing Group, 1997. 144p.

Downs, Anthony
NEW VISIONS FOR METROPOLITAN AMERICA

Brookings Institution Press, 1994. 272p.

Fox, Kenneth
METROPOLITAN AMERICA: URBAN LIFE AND URBAN POLICY IN THE UNITED STATES, 1940-1980
University Press of Mississippi, 1986. 288p.

Frug, Gerald E.
CITY MAKING: BUILDING COMMUNITIES WITHOUT BUILDING WALLS
Princeton University Press, 1999. 256p.

Garvin, Alexander
THE AMERICAN CITY: WHAT WORKS, WHAT DOESN'T
McGraw-Hill, 1995. 477p.

Geddes, Robert, editor, et al.
CITIES IN OUR FUTURE: ENVIRONMENTAL HEALTH AND SOCIAL EQUALITY
Island Press, 1997. 200p.

Gratz, Roberta B., and Mintz, Norman
CITIES BACK FROM THE EDGE: NEW LIFE FOR DOWNTOWN
John Wiley & Sons, 1998. 361p.

GREENING INDUSTRY: NEW ROLES FOR COMMUNITIES, MARKETS, AND GOVERNMENTS
A World Bank Policy Research Report
World Bank, 1999. 150p.
(available on the Internet at
http://www.worldbank.org/nipr/greening/full_text/index.htm)

Hart, Maureen
GUIDE TO SUSTAINABLE COMMUNITY INDICATORS
Hart Environmental Data, 2nd ed., 1999. 202p.

Inoguchi, Takashi, Newman, Edward, and Paoletto, Glen
CITIES AND THE ENVIRONMENT: NEW APPROACHES FOR ECO-SOCIETIES
United Nations University Press, 1999. 337p.

Lerner, Steve
ECO-PIONEERS: PRACTICAL VISIONARIES SOLVING TODAY'S ENVIRONMENTAL PROBLEMS
MIT Press, 1997. 440p.

Nivola, Pietro S.
LAWS OF THE LANDSCAPE: HOW POLICIES SHAPE CITIES IN EUROPE AND AMERICA
Brookings Institution Press, 1999. 120p.

Sierra Club
1999 SIERRA CLUB SPRAWL REPORT
Sierra Club, 1999. 25p.
(available on the Internet at
http://www.sierraclub.org/sprawl/report99/)

Tellus Institute
PUTTING THE BRAKES ON SPRAWL: INNOVATIVE TRANSPORTATION SOLUTIONS FROM THE U. S. AND EUROPE
Tellus Institute, 1999. 37p.

U. S. President's Council on Sustainable Development
TOWARDS A SUSTAINABLE AMERICA: ADVANCING PROSPERITY, OPPORTUNITY, AND A HEALTHY ENVIRONMENT FOR THE 21ST CENTURY
President's Council on Sustainable Development, 1999. 165p.
(available on the Internet at
http://www.whitehouse.gov/PCSD/Publications/index.html)

Urban Land Institute
SMART GROWTH: ECONOMY, COMMUNITY, ENVIRONMENT
Urban Land Institute, 1998. 56p.

World Resources Institute
WORLD RESOURCES 1996-97: THE URBAN ENVIRONMENT
World Resources Institute, 1996. 365p.
(available on the Internet at
http://www.igc.org/wri/wr-96-97/96tocful.html)

Artículos

Annez, Patricia
LIVABLE CITIES FOR THE 21ST CENTURY
(Society, Vol. 35, No. 4, May/June 1998, pp. 45-50)

COOPERATING FOR CHANGE: STEPS TO STRATEGIC ACTION
(Governing, Vol. 10, No. 5, February 1997, pp. 35-42)

Farrell, Alex, and Hart, Maureen
WHAT DOES SUBSTAINABILITY REALLY MEAN?
(Environment, Vol. 40, No. 9, November 1998, p. 4-9+)

Katz, Bruce, and Bradley, Jennifer
URBAN AFFAIRS: DIVIDED WE SPRAWL
(The Atlantic Monthly, Vol. 284, No. 6, December 1999, pp. 26, 28, 30,
38-42)

Knopman, Debra S., Susman, Megan M., and Landy, Marc K.
CIVIC ENVIRONMENTALISM: TACKING TOUGH LAND-USE PROBLEMS WITH INNOVATIVE
GOVERNANCE
(Environment, Vol. 41, No. 10, December 1999, pp. 24-32)

Lyman, Francesca
TWELVE GATES TO THE CITY: A DOZEN WAYS TO BUILD STRONG, LIVABLE, AND
SUSTAINABLE URBAN AREAS
(Sierra, Vol. 82, No. 3, May/June 1997, pp. 28-35)

Motavalli, Jim
CHATTANOOGA ON A ROLL: FROM AMERICA'S DIRTIEST CITY TO ONE OF ITS
GREENEST
(E Magazine, Vol. 9, No. 2, March/April 1998, pp. 14-16)

O'Meara, Molly
EXPLORING A NEW VISION FOR CITIES
(State of the World 1999, January 1999, pp. 133-150)

O'Meara, Molly
HOW MID-SIZED CITIES CAN AVOID STRANGULATION
(World Watch, Vol. 11, No. 5, September/October 1998, pp. 8-15)

O'Toole, Randal
DENSE THINKERS
(Reason, Vol. 30, No. 8, January 1999, pp. 44-52)

Reese, April
BAD AIR DAYS
(E Magazine, Vol. 10, No. 6, November/December 1999, pp. 28-35)

Schilling, Joseph
THE NEXT WAVE
(The Environmental Forum, Vol. 16, No. 6, November/December 1999, pp.

30-41)

Stoel, Thomas B., Jr.
REINING IN URBAN SPRAWL
(Environment, Vol. 41, No. 4, May 1999, pp. 6-11, 29-33)

Wolinsky, Julian
LIGHT RAIL: ONE ROUTE TO LIVABLE CITIES
(Railway Age, Vol. 200, No. 7, July 1999, pp. 47+)

Sitios en la Internet

Lista de sitios en la Internet con información adicional sobre medio ambiente, sostenibilidad, y comunidades habitables (en inglés)

Center of Excellence for Sustainable Development;
A Project of the U. S. Department of Energy
http://www.sustainable.doe.gov/

Center on Urban and Metropolitan Policy at Brookings Institution
http://www.brook.edu/urban

Cities Environment Reports on the Internet (CEROI)
http://www.grida.no/city/

Clean Water Action Plan
http://cleanwater.gov/

Council on Environmental Quality
http://www.whitehouse.gov/CEQ/

Joint Center for Sustainable Communities; The U. S. Conference of Mayors and the National Association of Counties
http://www.usmayors.org/USCM/sustainable

The Mega-Cities Project
http://www.megacities.org/

New Ideas in Pollution Regulation (NIPR); The World Bank Group
http://www.worldbank.org/nipr/index.htm

President's Council on Sustainable Development
http://www.whitehouse.gov/PCSD/

Sierra Club
http://www.sierraclub.org/sprawl/

Sustainable Communities Network
http://www.sustainable.org/

Sustainable Urban Environments; U. S. Environmental Protection Agency
http://www.epa.gov/reg5oair/sue/index.html

Urban Land Institute
http://www.uli.org/

The Virtual Library on Urban Environmental Management
http://www.soc.titech.ac.jp/uem/

World Resources Institute
World Resources 1996-97: The Urban Environment
http://www.igc.org/wri/wr-96-97/96tocful.html