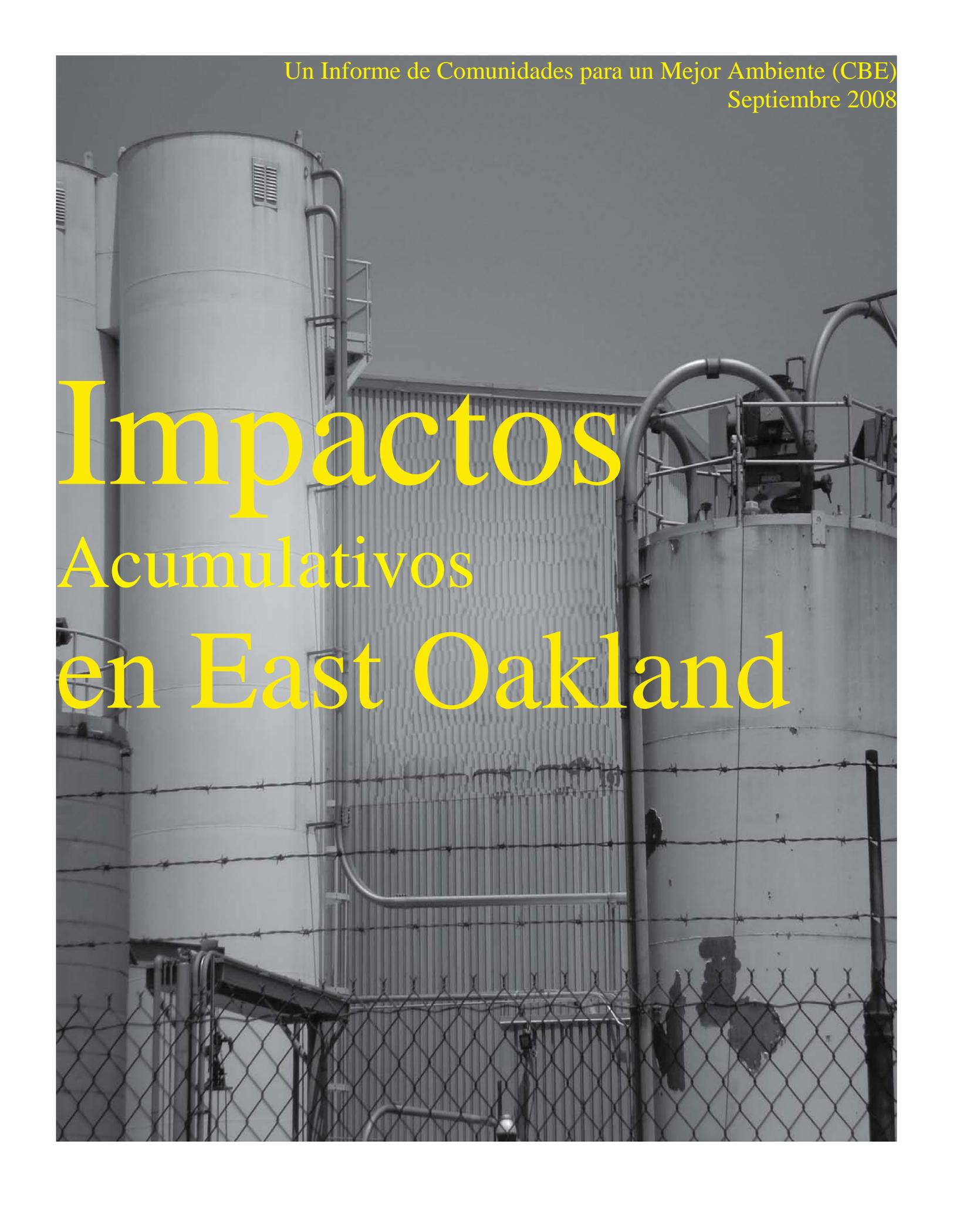


Un Informe de Comunidades para un Mejor Ambiente (CBE)
Septiembre 2008



Impactos Acumulativos en East Oakland

Equipo de CBE en East Oakland:

Tiana Drisker, Defensora comunitaria

Nehanda Imara, Organizadora

Shana Lazerow, Abogada de planta

Anna Lee, Investigadora/científica de planta

Nile Malloy, Directora del programa en

California Norte

Carla Pérez, Antigua directora del programa en

California Norte

Líderes comunitarios de CBE:

Wafaa Aborashed, 880 Comunidades
Saludables

Leslie Bowling

Jacquee Castain

Lucia Cordell

Glenda Deloney

Gloria Moy

Maxine Oliver-Benson

Bobbie Reed

Myrtle Washington

Académicos Asociados:

Rachel Morello-Frosch, University of
California, Berkeley

Manuel Pastor, University of Southern
California

James Sadd, Occidental College

Diseño:

El soporte para el diseño de
esta publicación fue
suministrado por el Programa
para la Equidad Ambiental y
Regional de University of
Southern California.

Comunidades para un Mejor
Ambiente (Communities for a
Better Environment, CBE”)

1440 Broadway, #701
Oakland, CA 94612
(510) 302-0430

5610 Pacific Blvd., Suite 203
Huntington Park, CA 90255
(323) 826-9771

www.cbecal.org



Reconocimientos

Este trabajo es ante todo el resultado de una campaña comunitaria que requirió y motivó la recolección de nuevos datos, así como también se debe al trabajo y apoyo financiero de los miembros comunitarios y amigos de CBE. Este informe fue posible gracias al soporte técnico de nuestros académicos asociados, Rachel Morello-Frosch, University of California, Berkeley; Manuel Pastor, University of Southern California; y James Sadd, Occidental College. Este proyecto fue posible gracias al apoyo financiero de la Junta de los Recursos del Aire de California (CARB, por sus siglas en inglés) y el apoyo de Alvaro Alvarado. CBE es responsable de todos los hallazgos y conclusiones del informe.

A CBE le gustaría agradecer a las coaliciones de las cuales hacemos parte en Oakland y el Área de la Bahía de San Francisco por el gran apoyo que le brindaron a nuestra campaña Libertad de Respirar (Freedom to Breathe). Estas coaliciones son el Colaborativo para la Salud Ambiental del Área de la Bahía (BAEHC, por sus siglas en inglés), la Coalición por la Limpieza y Seguridad de los Puertos (CCSP, por sus siglas en inglés), El Colaborativo para el Deshecho de la Gasolina Diesel (DDDC), la Coalición para la Justicia Ambiental y calidad del aire (EJAQC, por sus siglas en inglés), y la Red de Oakland para el Desarrollo Responsable (ONWRD, por sus siglas en inglés).

Pares Evaluadores:

Amy Cohen, La Cooperación para la Salud Ambiental del Área de la Bahía

Alexandra Desautels, Comunidad, Planeación & Evaluación, Departamento de Salud Pública del Condado de Alameda

Robin Freeman, Departamento de Estudios Ambientales, Merritt College

Phil Hutchings, Miembro Comunitario

Jenny Lin, Alianza de East Bay para una Economía Sostenible

Karen Pierce, Defensores Comunitarios de Bayview Hunters Point

Swati Prakash, Pacific Institute

CBE

La misión de Comunidades para un Mejor Ambiente (CBE) es lograr salud y justicia ambiental por medio de la construcción de poder comunitario dentro de comunidades de color y comunidades de clase obrera. Fundada en 1978, CBE combina tres herramientas principales (el modelo tríada) para apoyar la construcción de base con el objetivo de repercutir en el cambio social: organización comunitaria interna, defensa basada en hechos científicos, e intervención legal. La contribución particular de CBE es la integración de las tres disciplinas en una misma estrategia organizativa para impulsar la prevención de la contaminación de instalaciones específicas y el progreso en las políticas regionales, que no se podrían alcanzar utilizando la organización, la ciencia y la defensa legal por separado. Un equipo calificado de abogados ambientales de interés público, organizadores comunitarios con amplia experiencia e investigadores ambientales, trabajan junto a residentes de comunidades de bajos ingresos para implementar esta estrategia. Juntos, estos tres grupos desarrollan campañas integrales para confrontar peligros tóxicos para la salud en la comunidad.

Como resultado de los esfuerzos directos de CBE, más de 230 instalaciones industriales han cambiado sus prácticas de fabricación, transporte o eliminación de basuras, reduciendo la contaminación en millones de libras por año. Miles de miembros y patrocinadores de CBE viven en la cuenca de Los Angeles y el Área de la Bahía de San Francisco. Cientos de miembros de CBE viven en comunidades obreras y de color, cerca a refinerías de petróleo, y se involucran en nuestro trabajo directamente.

Tabla de Contenido

Introducción	1
Comunidades de color en el Área de la Bahía de San Francisco y exposición a toxinas en el aire	3
Calidad del aire en el corredor Hegenberger	5
Gases de combustión Diesel y los Impactos sobre la salud y el medio ambiente	5
Métodos	7
Área de estudio	8
Recolección de datos	8
Nuestros hallazgos	9
Mapas 1-4	12-14
Conclusiones	16
Recomendaciones de CBE sobre Reglamentación	19
Referencias	22

Introducción

La justicia ambiental (EJ, por sus siglas en inglés) está basada en la convicción de que todas las personas tenemos derecho a un medio ambiente limpio y saludable donde vivimos, trabajamos, vamos a la escuela, jugamos, y oramos, sin importar la raza, el género o el ingreso. Alrededor del mundo, las comunidades de bajo ingreso y las comunidades de color, soportan cargas desproporcionadas, impactos acumulativos (la carga total de todas las emisiones y descargas en un área, producto de las actividades industriales y domésticas del pasado y el presente, incluyendo factores de tensión social, como por ejemplo la falta de acceso a empleos), exposiciones, y riesgo debido a la contaminación. Investigaciones muestran que, en comparación con otras comunidades en la región, las comunidades de color en el Área de la Bahía, específicamente comunidades caracterizadas por salud e ingreso relativamente bajos y poblaciones amplias de inmigrantes, tienen mayor probabilidad de vivir cerca a lugares que tienen baja calidad del aire debido a una alta emisión de tóxicos, y soportan los mayores riesgos para la salud debido a tóxicos en el aire¹. El movimiento de Justicia Ambiental fue fundado con el objetivo de crear cambio social partiendo de cero, para lograr comunidades más sanas y un mejor medio ambiente que beneficie a todos.

The Bay Area Environmental Health Collaborative (BAEHC) defines Cumulative Impacts as the public health and environmental effects from the combined emissions, discharges and exposures in a geographic area, where people live, work, play and learn; this includes pollution from all sources, whether single or multi-media, mobile or stationary, routinely, accidentally or otherwise released.

TEXT IN THE GRAPHIC: La Cooperación para la Salud Ambiental del Área de la Bahía (BAEHC) define los impactos acumulativos como los efectos sobre la salud pública y el medio ambiente derivados de la combinación de emisiones, descargas y exposiciones en un área geográfica, donde la gente vive, trabaja, juega y aprende; Esto incluye la contaminación proveniente de cualquier fuente, ya sea única o múltiple, móvil o estacionaria, rutinaria, accidental o por lo contrario emitida.

La Cooperación para la Salud Ambiental del Área de la Bahía (BAEHC) define los impactos acumulativos como los efectos sobre la salud pública y el medio ambiente derivados de la combinación de emisiones, descargas y exposiciones en un área geográfica, donde la gente vive, trabaja, juega y aprende; Esto incluye la contaminación proveniente de cualquier fuente, ya sea única o múltiple, móvil o estacionaria, o emitida de manera rutinaria o accidental. Los efectos sobre la salud pública y el medio ambiente que se deben considerar, incluyen los efectos sobre poblaciones vulnerables, por ejemplo, niños y ancianos, factores socio-económicos, y otros

indicadores de vulnerabilidad. Actualmente, las leyes y regulaciones concernientes a la salud pública ignoran el impacto total de tales exposiciones, por ejemplo, el efecto acumulativo a través del tiempo de la exposición a múltiples contaminantes provenientes de numerosas fuentes, a pesar de que las comunidades de justicia ambiental a menudo padecen estos efectos.

Después de apreciar plenamente las dinámicas de la historia tan rica y diversa de Oakland, y la necesidad de mejoras ambientales en esta comunidad de color y de bajo ingreso, CBE lanzó en 2007 una iniciativa para involucrar a los residentes en la recolección de datos en el “corredor de Hegenberger” en East Oakland, condado de Alameda. El Corredor de Hegenberger es una comunidad que no se encuentra protegida adecuadamente de los efectos dañinos de la degradación del aire, el agua y el suelo. El corredor de Hegenberger, un área de 1.5 millas por 0.8 millas aproximadamente, situada en el corazón del vecindario Elmhurst en East Oakland, tiene una historia de contaminación ambiental. East Oakland es el hogar del coliseo de Oakland, de la centenaria Fundición Americana de Hierro y Latón y muchas otras instalaciones que producen contaminantes en las zonas industriales restantes. Las principales rutas de transporte que cubren el puerto y el Aeropuerto Internacional de Oakland, atraviesan esta parte de East Oakland a diario. Después de la Segunda Guerra Mundial, el abandono del área por parte de la clase media blanca, junto con las prácticas discriminatorias de las instituciones financieras contribuyeron a la desinversión y la exclusión de East Oakland. Más aún, la comunidad está agobiada por el peso de condiciones precarias como escuelas pobres, asistencia médica y servicios sociales inadecuados, y oportunidades de empleo reducidas en su mayoría a trabajos estresantes de bajo salario.² East Oakland tiene una historia abundante de activismo comunitario. Iglesias, grupos religiosos tradicionales y apostólicos han estado activos durante muchos años en la comunidad. Organizaciones comunitarias como, ACORN y Causa Justa Oakland, continúan trabajando sobre cuestiones de justicia y elitización de la vivienda. La Cooperación del Vecindario Sobrante Park, y las Asociaciones de los Vecindarios de Elmhursty y Brookfield han estado trabajando para sanear la contaminación y han luchado durante décadas para obtener viviendas adecuadas y calles seguras.

De acuerdo a la información del Censo 2000, 11,349 personas viven en el corredor Hegenberger, de las cuales 49.1% son Latinos, 42.6% Afro- Americanos, 3.5% Asiáticos y de las islas del Pacífico, 2.7% Blancos, y 1.5% de los residentes reportan dos o más razas, 0.3% Indígenas Americanos, y 0.2% de otra raza. En East Oakland hay 87,943 residentes, de los cuales 50% son Afro-Americanos, 38% Latinos, 6% Asiáticos y de las islas del Pacífico, 4% Blancos, 2% de los residentes reportan dos o más razas, y menos del 1% son Indígenas Americanos³. En el condado de Alameda, la población está compuesta por 41% Blancos, 21% Asiáticos y de las islas del Pacífico, 19% Latinos, 15% Afro-Americanos, 4% residentes reportan dos o más razas, y menos del 1% son indígenas Americanos⁴. La mediana del ingreso doméstico es \$23,000-\$39,999⁵, aproximadamente \$20,000 menos por año que el promedio de la mediana del ingreso familiar en Estados Unidos.

El propósito de este proyecto fue llevar a cabo un estudio comunitario de inventario de fuentes estacionarias y móviles en el corredor Hegenberger realizado por miembros de la comunidad junto con asociados académicos. Este enfoque colaborativo de investigar con el propósito de combinar el conocimiento con la acción para generar cambio social y de esta manera mejorar los resultados en salud y eliminar disparidades en salud en el proceso de investigación, se llama investigación participativa comunitaria. Los residentes que trabajan en este proyecto identificaron y trazaron mapas de las fuentes de contaminación del aire y observaciones relacionadas con la salud. Luego de recopilar sus hallazgos, evaluaron si algunas de las fuentes de emisiones que encontraron fueron omitidas por el inventario de emisiones de fuentes

cercanas a receptores vulnerables de La Junta de los Recursos del Aire de California (CARB). Este proyecto es un paso adelante para hacer realidad el derecho de las comunidades a estar enteradas de las toxinas en sus vecindarios y empezar a abordar el impacto acumulativo de contaminación en la comunidad. Después de este trabajo, los miembros de la comunidad usarán monitores portátiles de material particulado y compuestos orgánicos volátiles para identificar puntos tóxicos claves.

Los inventarios de La Junta de los Recursos del Aire (CARB) se quedan cortos para las comunidades que más necesitan protegerse del aire contaminado debido a información faltante y métodos que no logran caracterizar los efectos acumulativos en la contaminación del aire. CARB identifica emisiones provenientes de fuentes estacionarias, fuentes móviles dentro y fuera de las carreteras, fuentes de área, y fuentes biogénicas en su base de datos de inventarios de emisiones contaminantes conocida como CEIDARS. Sin embargo, debido a los métodos usados para crear este inventario, la base de datos puede ignorar fuentes de emisiones que contribuyen a preocupaciones serias sobre justicia ambiental a nivel de la comunidad. Por ejemplo, el umbral para entrar a la lista de la base de datos CEIDARS es de 10 toneladas de emisiones de aire contaminado por año. Los inventarios de emisiones de CARB no documentan emisores más pequeños, sin importar que tan numerosos o densamente concentrados sean estos emisores en una comunidad. Esta falla hace que los inventarios de CARB sean inadecuados para comunidades donde un número significativo de instalaciones industriales y comerciales emiten un valor menor al valor del umbral por año. En consecuencia, el impacto acumulativo de tales instalaciones no se reconoce y por ende, no se mitiga.

Este informe está organizado en tres partes. La primera parte suministra información acerca de algunos asuntos relacionados con la calidad del aire en East Oakland, incluyendo algunas fuentes de contaminación conocidas y los consecuentes impactos sobre la salud de los residentes y otros impactos. Después, el informe aborda la manera en la cual el estudio comunitario de trazado de mapas fue llevado a cabo y los peligros y receptores vulnerables que se encontraron en el corredor de Hegenberger. Los hallazgos se muestran en cuatro mapas. En la segunda parte, se presentan las conclusiones. Como punto final, se enuncian las recomendaciones para los responsables de tomar las decisiones, que abordan las disparidades ambientales y de salud en el corredor de Hegenberger.

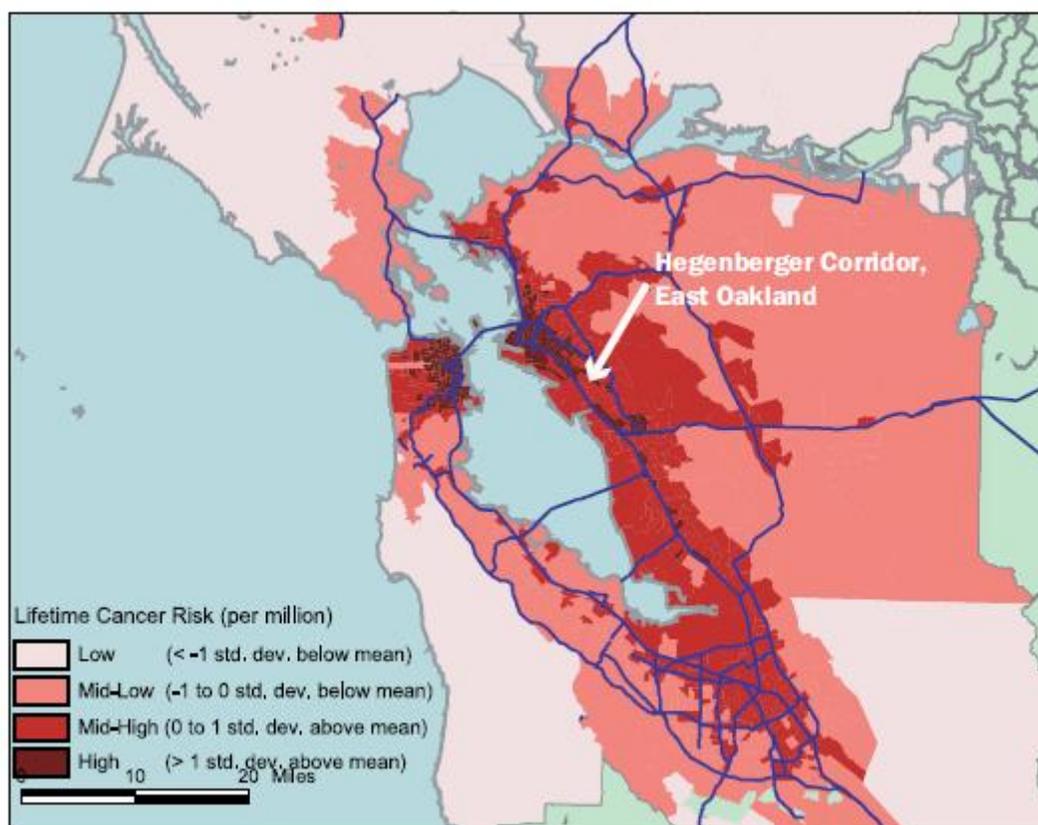
Comunidades de Color en el Área de la Bahía de San Francisco y la Exposición a toxinas en el Aire

La calidad del aire en el área de la bahía de San Francisco y particularmente en East Oakland es muy deficiente y afecta negativamente a las comunidades de color. A nivel nacional, el Inventario de Emisiones Tóxicas de los Estados Unidos (TRI) realizado por EPA en el 2003, reúne datos reportados de emisiones tóxicas en el aire provenientes de grandes instalaciones industriales estacionarias. Un estudio realizado por Pastor, Sadd, y Morello-Frosch en el cual se combinan los datos del TRI con la información demográfica del Censo, muestra que en el área de la bahía, las instalaciones TRI se concentran en las comunidades de color, particularmente aquellas con altos porcentajes de Afro-americanos y Latinos.⁶ Existe un cúmulo de TRI (fuentes estacionarias) en East Oakland, particularmente en el corredor de Hegenberger, una comunidad de color, donde los autores encontraron que la población residente está compuesta en más del 61% por gente de color.

El estudio realizado por Pastor, Sadd, y Morello-Frosch también muestra que las comunidades más cercanas a instalaciones TRI tienen a la vez un ingreso medio per cápita bajo, una tasa baja de propiedad de vivienda, un alto porcentaje de la tierra destinada a usos industriales, comerciales y de transporte, y están más aislados lingüísticamente (por ej. El censo lo define como un hogar donde ningún miembro mayor de 14 años habla inglés “muy bien”). Más aún, cuando se controlan los factores socioeconómicos mencionados anteriormente, los Afro-americanos y Latinos aún soportan una carga desproporcionada de contaminación.

Utilizando la Evaluación Nacional de Tóxicos en el Aire (NATA), Los investigadores analizaron también la estimación de los peligros respiratorios y riesgos de cáncer debido a la exposición a contaminación del aire en el ambiente provenientes tanto de instalaciones estacionarias como de fuentes móviles, la cual contribuye en un 70% al riesgo de cáncer en el área de la bahía, y encontraron que las áreas con riesgos de cáncer y peligros más altos, tienen proporciones más altas de residentes pertenecientes a minorías e inmigrantes, que a su vez tienen tasas de pobreza más altas, tienen un porcentaje más alto de la tierra destinada a usos industriales, comerciales y de transporte y tienen niveles más bajos de propiedad de vivienda.⁷ Es muy claro que la raza está relacionada de manera muy cercana con la carga de la contaminación. La figura 1 muestra que East Oakland está expuesta a un riesgo de cáncer por tóxicos en el aire que está por encima del promedio para el área de la bahía.⁸

Figura 1. Evaluación Nacional de Tóxicos en el Aire (NATA) de 1999. Riesgo Estimado de Cáncer (Todas las fuentes—móviles y estacionarias) basado en la sección censal en los nueve Condados del Área de la Bahía.



Calidad del Aire en el corredor Hegenberger

La poca calidad del aire en el corredor de Hegenberger se atribuye a las actividades en la autopista, en el puerto de Oakland y en las zonas industriales. El corredor Hegenberger está situado a lo largo de la Interestatal 880. El tráfico de vehículos excede los 200,000 viajes por día a través del corredor Hegenberger, muchos de los cuales son vehículos pesados de motor diesel. Esta contaminación impacta particularmente la calidad del aire en el corredor Hegenberger y también a las comunidades que residen a lo largo del corredor de la Interestatal 880, como West Oakland y San Leandro. La Interestatal 880 es una vía principal del puerto de Oakland (Los camiones con motor diesel están prohibidos en la Interestatal I-580, una ruta alternativa que pueden usar otros vehículos).

El puerto de Oakland, que incluye el puerto marítimo y el aeropuerto, es un centro de conexión del transporte de carga y de la economía de la región y una fuente importante de contaminación del aire. El puerto de Oakland es el cuarto puerto marítimo más grande en los Estados Unidos, maneja el 99% de los contenedores de bienes que se transportan a través de California del Norte. El Aeropuerto Internacional de Oakland, el cual emite tóxicos poco regulados en el aire, provenientes de aviones y contaminación derivada de los medios de transporte, está situado directamente al Oeste del corredor de Hegenberger. En los Estados Unidos, la mayoría de productos de consumo adquiridos en las tiendas hoy en día, son producidos en el exterior, enviados en un contenedor de carga a un puerto, descargados por una grúa, colocados en un camión que los lleva a un tren, después a un centro de distribución o directamente a las tiendas para la compra.⁹ El sistema tan complejo de transporte de carga, barcos, camiones, trenes, centros de distribución y aviones, usa combustibles que contaminan el aire y tienen efectos devastadores sobre la salud de las comunidades cercanas. La zona franca #56 de Oakland (de la empresa Servicios Americanos del Pacífico), Un importante centro logístico de importación y exportación e instalación de almacenamiento, está localizada en el corredor de Hegenberger.

Las actividades industriales y comerciales de la ciudad de Oakland también tienen un impacto adverso sobre la calidad del aire en East Oakland debido al uso de químicos en los procesos de fabricación y el uso de transporte que usa combustibles diesel.¹⁰ Cinco por ciento del total del terreno del área de Oakland está en designaciones industriales bajo la jurisdicción de la ciudad.¹¹ En Old Town National City, una encuesta comunitaria llevada a cabo por el equipo de trabajo de la Coalición para la Salud Ambiental y líderes comunitarios, mostró que hay más de 20 talleres de autos en una cuadra de seis por quince de un vecindario de ingreso bajo, también mostró que estos negocios emiten cerca del 70% de las más de 23,000 libras de tóxicos en el aire emitidas en el vecindario de Old Town, y que estos contaminantes tóxicos en el aire han sido ligados a enfermedades como el asma, el cáncer y enfermedades reproductivas.¹²

Los gases de combustión diesel y los impactos sobre la salud y el medio ambiente

Los gases de combustión diesel emitidos por camiones, trenes, y tractores, contribuyen de manera importante a los contaminantes tóxicos del aire en East Oakland.¹³ Tales gases de combustión son una mezcla de más o menos 450 químicos diferentes, y pueden incluir óxidos nitrosos, óxidos de azufre, gases orgánicos reactivos y monóxido de carbono. Cuarenta de estos 450 químicos están clasificados como contaminantes tóxicos del aire por parte del Agencia para la Protección Ambiental de California, que hace parte de las Junta de los Recursos del Aire.¹⁴ El material particulado diesel (material particulado igual o menor a 2.5 y 10 micrones) está

compuesto de partículas diminutas la mayoría de las cuales son más pequeñas que el ancho de un cabello humano y es especialmente peligroso para la salud humana.¹⁵

Los camiones diesel generan impactos ambientales y sobre la salud. El material particulado diesel está entre los contaminantes más tóxicos del aire. Este material particulado puede ser inhalado profundamente en los pulmones y puede provocar y contribuir a problemas de salud. Los gases de combustión diesel pueden empeorar los síntomas de alergias y problemas respiratorios, y se encuentran vinculados al asma y otras enfermedades respiratorias,¹⁶ muerte prematura, infartos, y nacimientos prematuros.¹⁷ Los niños son especialmente vulnerables a la contaminación del aire ya que sus pulmones se están desarrollando y a menudo juegan afuera, incrementando su exposición a los gases de combustión.¹⁸ Las tasas de hospitalización debido al asma entre niños menores de cinco años de edad en North, West y East Oakland, sobrepasaron en más del doble o más veces a la tasa promedio del condado de Alameda.¹⁹ Los impactos de la contaminación del aire proveniente del transporte de carga tienen costos médicos y sociales que alcanzan los billones de dólares por año debido a hospitalizaciones, y días de trabajo y de escuela perdidos. El riesgo potencial estimado de cáncer a lo largo de la vida debido a la exposición a emisiones de material particulado diesel para West Oakland es cerca de 1,200 cánceres por millón, tres veces más que el promedio de las concentraciones de material particulado diesel en el área de la bahía (cerca de 480 por millón), con los camiones de trabajo pesado contribuyendo al 71% del riesgo potencial de cáncer de acuerdo con la Evaluación de Riesgos a la Salud (HRA, por sus siglas en inglés) del CARB.^{20 21} Se debe resaltar que la proporción de este riesgo total de cáncer (1200 por millón) que la Junta de Recursos del Aire de California le atribuye a operaciones relacionadas con el puerto de Oakland está subestimada casi con seguridad. La HRA de CARB asume que los camiones que van hacia y desde el puerto de Oakland usan exclusivamente las autopistas locales en lugar de las calles residenciales locales para entrar y salir del área que rodea el puerto. Los gases de combustión diesel pueden terminar

Figura 2. Carla Pérez habla con un conductor de camión. En el Día de la Tierra 2008 acerca de los impactos de los gases de combustión en la salud pública y la importancia de minimizar el motor en ralentí, particularmente en East Oakland.



concentrándose en las casas de las personas. Los camiones diesel, que a menudo conducen ilegalmente a través de calles residenciales, también producen un impacto visual, de ruido y de seguridad, afectando la calidad de vida en las comunidades a lo largo del área de la bahía²² (Ver figura 2). Los camiones en ralentí (encendidos pero no en marcha) son fuentes que contribuyen a la contaminación del aire y dióxido de carbono, un gas de efecto invernadero que contribuye al calentamiento global, el cual a su vez tiene un impacto acumulativo sobre la salud y el bienestar de los residentes.

Los gases de combustión diesel no sólo afectan a los residentes, sino también a los conductores de camiones diesel. Los conductores de camiones del puerto de Oakland están seriamente afectados por la contaminación diesel que se acumula en la cabina del conductor y muchos están expuestos durante períodos largos de tiempo, a menudo de 11 a 14 horas de trabajo al día. Más de la mitad (60%) ganan menos de la cantidad necesaria para mantener a una familia de cuatro personas por encima del nivel de pobreza en el área de la bahía, y no tienen seguro médico.²³

Métodos

En el otoño de 2007, los líderes comunitarios de East Oakland, se unieron al equipo de trabajo de CBE para llevar a cabo la primera fase de un estudio comunitario. Los objetivos del estudio eran realizar un inventario comunitario de fuentes estacionarias y móviles en el corredor de Hegenberger, para trazar mapas de las fuentes y para determinar si algunas de las fuentes de emisiones encontradas no están registradas en los inventarios “oficiales” de fuentes cercanas a receptores vulnerables y de emisiones del aire local por distritos realizado por CARB (ver Mapa 1).

Los académicos asociados, Rachel Morello-Frosch y James Sadd, llevaron a cabo tres entrenamientos con el equipo de trabajo de CBE y líderes comunitarios.²⁴ En el primer entrenamiento, el equipo de trabajo de CBE y los líderes comunitarios generaron una lista de peligros (fuentes potenciales de tóxicos en el aire y criterios de contaminantes del aire) y receptores vulnerables (áreas residenciales y usos del terreno) para hacer el inventario. Se identificaron “peligros” como los negocios estacionarios que se sabe que usan o emiten químicos peligrosos en los procesos que realizan y lugares que generan tráfico de camiones diesel²⁵ (Ver Tabla 1). Se identificaron “receptores vulnerables” como lugares donde las poblaciones particularmente susceptibles a enfermedades, específicamente niños y ancianos, se reúnen y pasan gran cantidad de tiempo, como escuelas y centros de atención para ancianos. La Tabla 1 muestra la lista de estas categorías generadas por los líderes comunitarios. En el segundo y tercer entrenamientos, los participantes aprendieron a usar los computadores portátiles iPAQ equipados con Sistemas de Posicionamiento Global (GPS, por sus siglas en inglés) y software ArcPad GIS, Una herramienta visual para documentar las fuentes de contaminantes (Ver figuras 3 y 4). Los participantes también aprendieron la metodología de recolección de datos, específicamente como registrar datos pertinentes y observaciones.

Tabla 1. Listas de Categorías de Peligros y Receptores Vulnerables generadas comunitariamente.	
Peligros: Fuentes contaminantes	Receptores Vulnerables: Poblaciones Afectadas
<ul style="list-style-type: none"> • Parqueaderos grandes • Instalaciones de reciclaje • Supermercados (u otros imanes de camiones diesel) • Todos los sitios con camiones en ralentí • Estaciones de servicio • Talleres de autos • Zonas industriales abandonadas • Instalaciones de reparación de automóviles y actividades relacionadas 	<ul style="list-style-type: none"> • Centros de atención para niños / Guarderías • Centros de atención para ancianos • Asilos de ancianos • Parques y áreas de recreación al aire libre • Iglesias • Clínicas de asistencia médica y otras instalaciones • Escuelas, instalaciones del programa Head Start, y academias

Área de Estudio

Las fronteras del corredor Hegenberger son: de norte a sur, de la carretera Hegenberger hasta la avenida 98 y de este a oeste, del bulevar internacional hasta la calle San Leandro. Estas fronteras son “flexibles” y las instalaciones ubicadas a ¼ de milla de las fronteras no se incluyeron. El corredor Hegenberger fue dividido en 5 áreas que se recorrieron a pie o en automóvil. Cada área fue estudiada por diferentes pares de Líderes Comunitarios.

Recolección de Datos

Se registraron el nombre, tipo de establecimiento, dirección, intersección, categoría (peligro y receptor vulnerable), y otras notas acerca del terreno. Toda esta información fue recolectada a partir de información derivada de señales y observaciones de lo que podía verse que ocurría en la propiedad. El equipo de trabajo de CBE y los Líderes Comunitarios también registraron observaciones sobre los tipos de peligros para los residentes, específicamente camiones en ralentí, camiones que pasan a través de áreas residenciales, y contenedores grandes que puedan estar llenos de químicos. En las fronteras de las áreas designadas se obtuvieron algunos datos superpuestos; Se omitieron las repeticiones de datos. Después de dos semanas de recolección de datos, los académicos asociados compilaron las listas de instalaciones y datos de entrada en Sistemas de Información Geográfica (GIS, por sus siglas en inglés) y en los mapas creados.

Figura 3. De izquierda a derecha: Líderes Comunitarios de CBE, Gloria Moy, Leslie Bowling, y Wafaa Aborashed de 880 Comunidades Sanas, y la Organizadora Comunitaria de CBE, Nehanda Imara aprenden a usar los computadores portátiles iPAQ con GPS y GIS.



Nuestros Hallazgos

El equipo de trabajo de CBE y los Líderes Comunitarios identificaron 216 peligros y 49 receptores vulnerables, de los cuales sólo algunos están incluidos en los inventarios de instalaciones de CARB (Ver mapa 2). La tabla 2 muestra la lista de Peligros y Receptores Vulnerables identificados por Líderes Comunitarios y el equipo de trabajo de CBE (Ver mapa3). Los Líderes Comunitarios identificaron varios vacíos en el inventario de CARB que son bastante preocupantes, como por ejemplo, camiones en ralentí e instalaciones de reparación de automóviles, también identificaron vacíos en la medida de los receptores vulnerables, y falta de servicios para proteger la salud. La lista de instalaciones se organizó en categorías más detalladas.

Los Líderes Comunitarios señalaron la actividad de camiones diesel y en especial la de camiones en ralentí como una preocupación principal debido a su conexión con los impactos sobre la salud y la calidad de vida. El equipo de trabajo de CBE y los Líderes Comunitarios identificaron 5 locaciones de ralentí ilegal de motores diesel, y se identificaron muchos camiones del Puerto de Oakland. La CARB no investiga el ralentí de camiones diesel en su base de datos aunque tienen leyes al respecto (Ver mapa 2).

En Octubre de 2005, CARB reforzó una regulación anti-ralentí que ya existía aplicándola a todos los vehículos comerciales diesel que pesen más de 10,000 libras (como camiones de entrega, buses, camiones de carga, etc.), incluyendo camiones con litera, con el objetivo de restringir el ralentí a 5 minutos en California. En este estudio, se ha observado a los camiones diesel conduciendo a través de áreas residenciales, cerca de escuelas, iglesias y otros receptores

vulnerables, causando preocupaciones sobre el tráfico y la seguridad de los peatones y como imanes para el crimen y la basura. El ralentí además de ser una preocupación para la salud, le cuesta a los camioneros independientes y a las compañías de camiones hasta \$5,000 de más en los costos del diesel y más de \$300 por año en costos de mantenimiento.

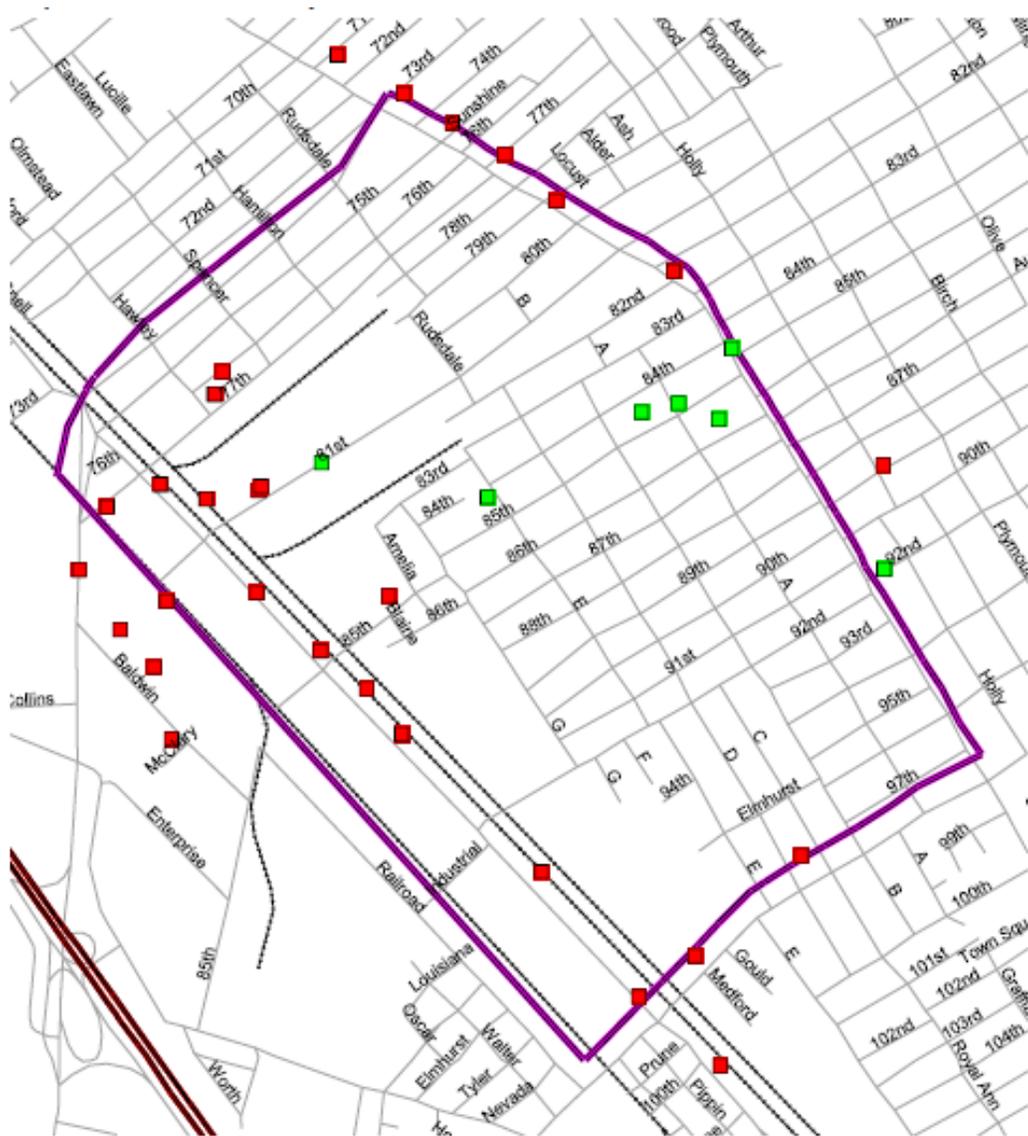
Los Líderes comunitarios también estaban preocupados por vacíos significativos en la información concerniente a los negocios de reparación de automóviles recolectada por la CARB y por las reglas existentes en cuanto al uso de la tierra. Datos comunitarios revelaron que hay 68 establecimientos relacionados con automóviles, lo contrario a los 9 listados en la base de datos de CARB (Ver mapa 4). Los Líderes Comunitarios notaron olores, manchas de aceite en áreas pavimentadas, y otros peligros ambientales potenciales, la falta de zonas de transición entre estas áreas de establecimientos y las áreas residenciales, y la falta de cumplimiento de las medidas que estimulan mejores prácticas en los establecimientos. Estas conexiones entre las incompatibilidades en el uso de la tierra, la contaminación, y los impactos sobre la salud eran obvias para los Líderes Comunitarios.

Los Líderes Comunitarios también se preocuparon por la falta de representación de receptores vulnerables y la falta de servicios en la comunidad (Ver mapa 2). Los participantes identificaron 15 guarderías infantiles, en contraste con 5 registradas en las bases de datos de la CARB, 14 iglesias, 7 escuelas, incluyendo instalaciones del programa Head Start, en lugar de 5 registradas en la base de datos de CARB, 7 parques, centros juveniles o de recreación, 2 instalaciones de alojamiento de ancianos, 1 instalación de atención para niños, y 1 centro comunitario.

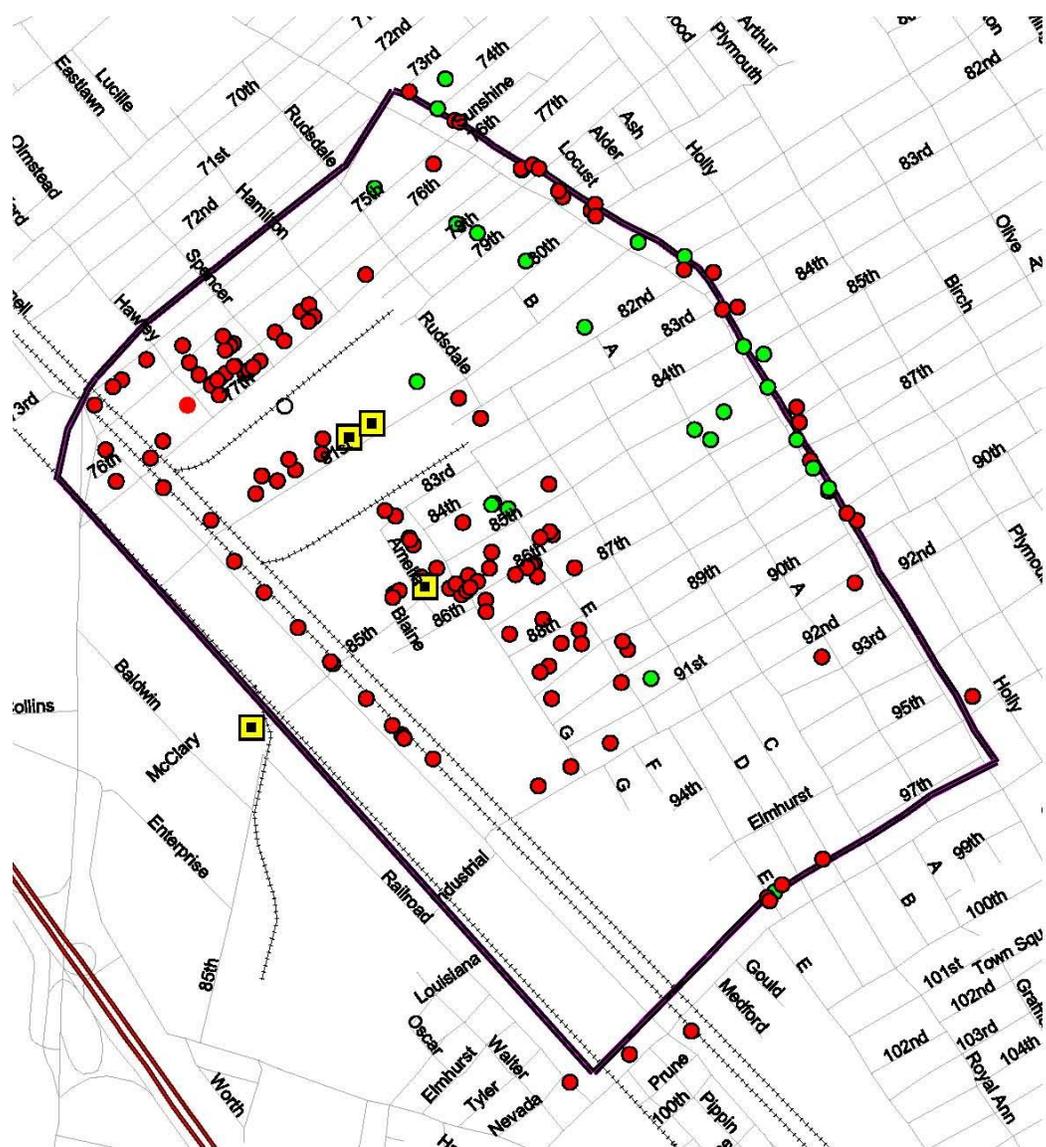
Una escuela en particular se encuentra situada directamente en la dirección del viento de una fundición y los residentes y profesores se han quejado de los olores durante las horas de clases. Los Líderes Comunitarios notaron una falta general de servicios para la comunidad y particularmente la falta de un hospital, centros de atención médica, y clínicas para el tratamiento del asma. El inventario de receptores vulnerables de CARB no incluye todas las categorías que identificaron los Líderes Comunitarios.

Tabla 2. Peligros y Receptores Vulnerables Recolectados por CBE			
Peligros	Número de Instalaciones	Receptores Vulnerables	Número de Instalaciones
Instalaciones de servicio y reparación de autos, venta y lavado de autos	68	Centros de atención para niños y guarderías	15
Logística (incluye compañías de camiones, almacenamiento, compañías que pueden tener impactos causados por camiones) Supermercados con circulación de camiones	27	Iglesias	14
Fabricación (incluye diversos usos industriales livianos)	26	Escuelas, instalaciones del programa Head Start, y academias	7
Fabricación (metalurgia)	24	Parques y áreas de recreación al aire libre, Centros juveniles	7
Zonas industriales abandonadas (incluye parcelas desocupadas o vacantes que se sabe que posiblemente tuvieron un uso tóxico de la tierra en el pasado y no han sido rehabilitadas)	20	Centros de atención para ancianos, asilos/ Viviendas para ancianos	2
Construcción (incluye venta de materiales, compañías de construcción, equipo de construcción)	15	Clínicas de asistencia médica y otras instalaciones	1
Estaciones de servicio y de abastecimiento de diesel	12	Centros comunitarios	1
Instalaciones de reciclaje	8	Total:	47
Sitios con ralenti ilegal de camiones	5		
Control de plagas	3		
Varios (no se determinó la clase de establecimientos, pero se observó que contribuían de manera negativa a los impactos ambientales y sobre la salud)	3		
Generación de energía	1		
Parqueaderos grandes	0		
Total:	216		

Mapa 1. Este mapa del corredor Hegenberger (trazado en púrpura) muestra los peligros (cuadros rojos) y los receptores vulnerables (cuadros verdes) que están listados en las bases de datos estatales de la CARB (CHAPIS, AB2588 “Puntos claves”, Departamento de Control de Sustancias Tóxicas). La mayoría de peligros están concentrados a lo largo de las fronteras del corredor Hegenberger hacia las zonas norte, este y oeste y los receptores sensibles están ubicados en las zonas sur-este cercanas al Bulevar Internacional. Las líneas dobles en borgoña representan la autopista I-880. (Text in the map: Ubicaciones de Receptores Vulnerables; Ubicaciones de Peligros)



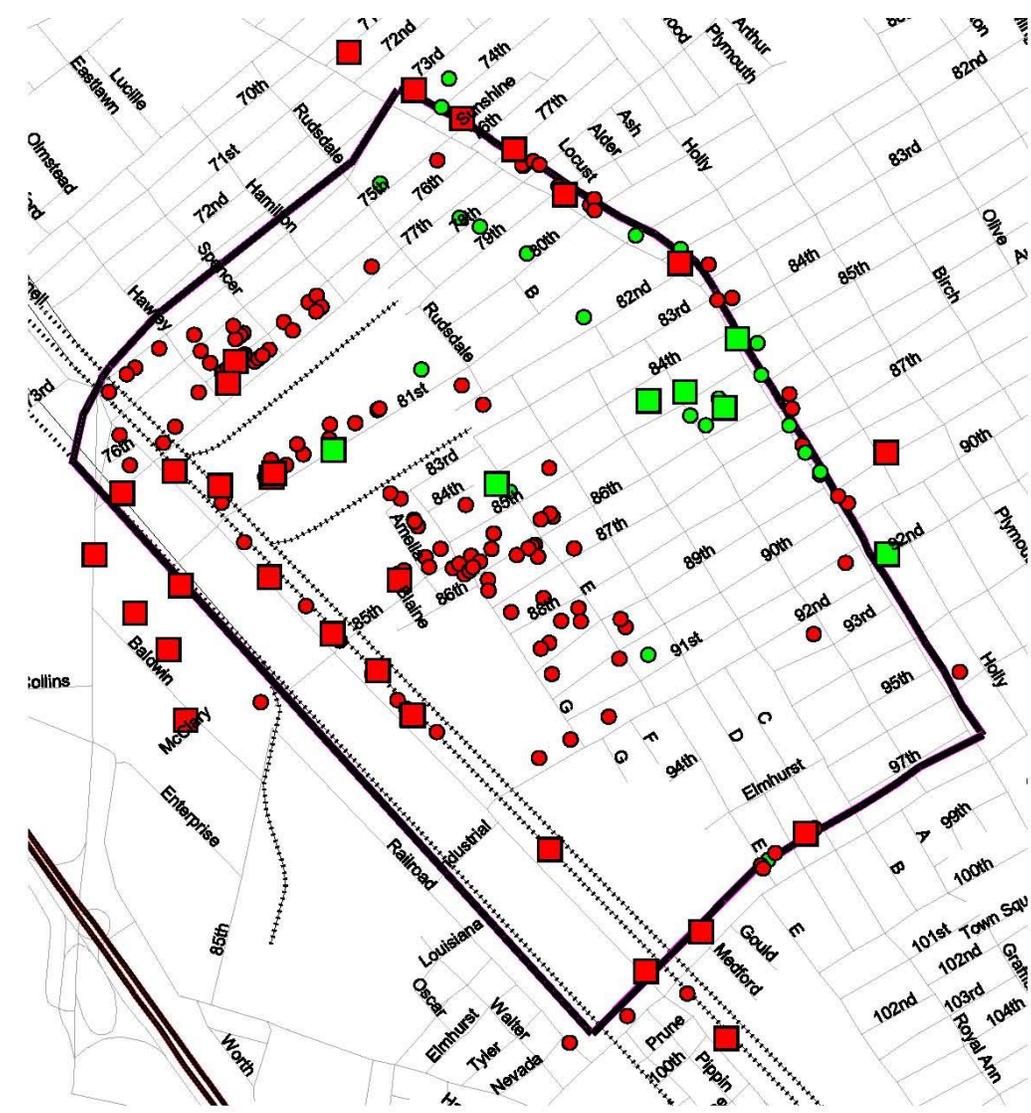
Mapa 2. Este mapa del corredor Hegenberger (trazado en púrpura) muestra los peligros (círculos rojos), los sitios de ralentí ilegal de motores diesel (cuadros amarillos), y los receptores vulnerables (círculos verdes) registrados en la lista de CBE. Este mapa muestra los lugares donde los peligros están ubicados muy cerca de los receptores vulnerables, como en la Avenida 81 cerca de la calle Rudsdale, la Avenida 85 entre las calles E y F, y a lo largo del Bulevar Internacional. Las líneas dobles en borgoña representan la autopista I-880. (Text in the map: Ubicaciones de Receptores Vulnerables, Ubicaciones de Peligros, Ralentí diesel)



- Sensitive Receptor Locations
- Hazard Locations
- Diesel Idling



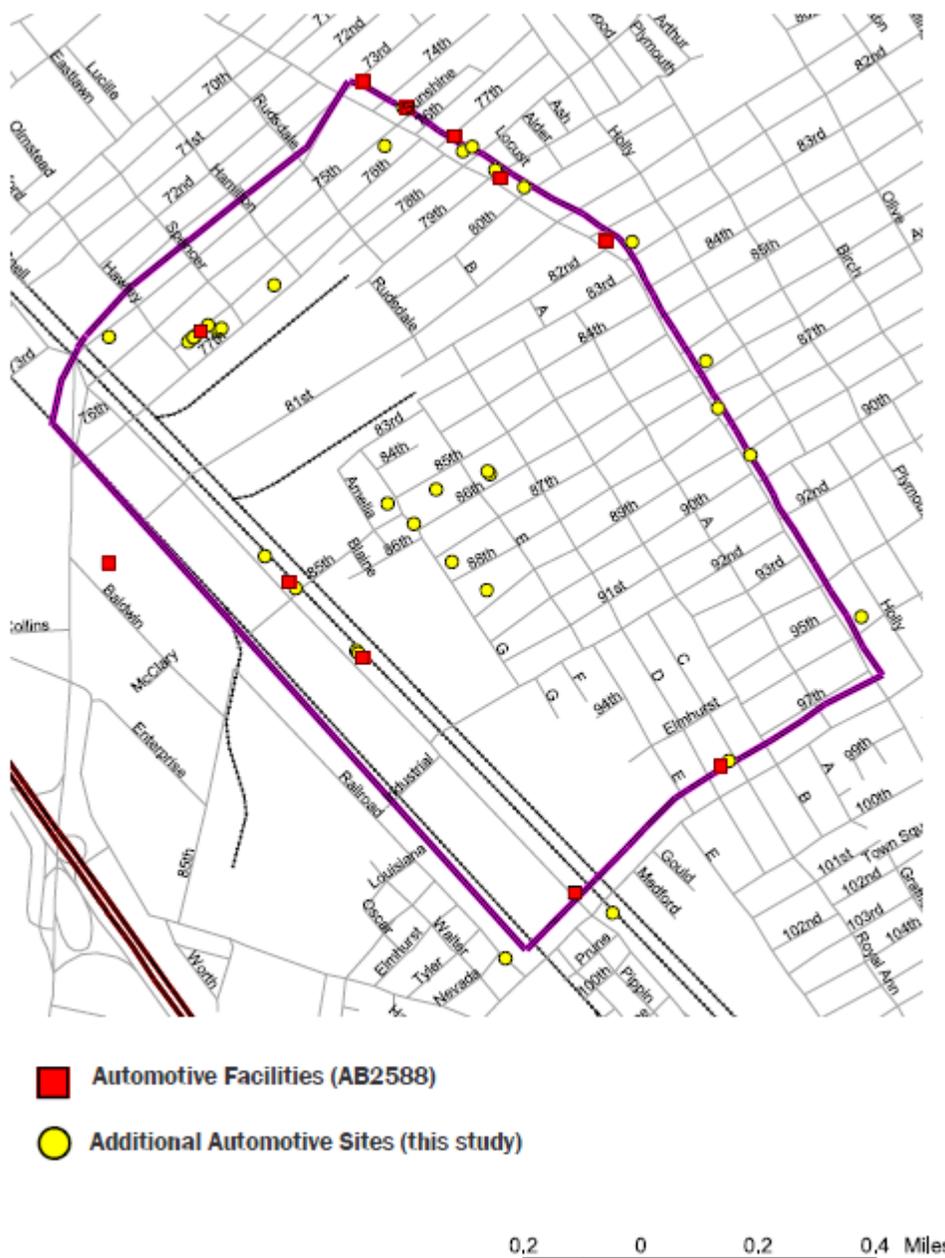
Mapa 3. Este mapa del corredor Hegenberger (trazado en púrpura) muestra los peligros (cuadros rojos) y los receptores vulnerables (cuadros verdes) registrados en la lista de CARB y los peligros adicionales más los receptores vulnerables (círculos verdes y rojos) en las listas de CBE. El número de peligros y receptores vulnerables están enormemente subestimados por las bases de datos de la CARB en las cuales se sub-representa el impacto y la concentración de instalaciones contaminantes en los vecindarios residenciales en el corredor Hegenberger. Las líneas dobles borgoña representan la autopista I-880. Text in the map: Ubicaciones de Receptores Vulnerables (ARB), Ubicaciones de Peligros (ARB), Receptores vulnerables adicionales (según este estudio), Peligros adicionales (según este estudio).



- Sensitive Receptor Locations (ARB)
- Hazard Locations (ARB)
- Additional Sensitive Receptors (this study)
- Additional Hazards (this study)

0.2 0 0.2 0.4 Miles

Mapa 4. Este mapa del corredor Hegenberger (trazado en púrpura) muestra las instalaciones relacionadas con automóviles (cuadros rojos) listadas en la base de datos de puntos claves AB2588, y las instalaciones de reparación de automóviles (círculos amarillos) registradas en las listas de CBE. Este mapa demuestra la sub-representación de las instalaciones relacionadas con automóviles en la base de datos de la CARB, en la cual se sub-representa, por consiguiente, el impacto sobre los residentes del corredor Hegenberger. Los datos de CBE muestran que estas instalaciones están concentradas en el Bulevar Internacional, en la Avenidam77 y Hawley, cerca de la Avenida 86 y calle G, y en la calle San Leandro entre las Avenidas 85 y 92. Las líneas dobles en borgoña representan la autopista I-880. (Text in the map: Instalaciones relacionadas con automóviles (AB2588), Sitios adicionales relacionados con automóviles(según este estudio))



Conclusiones

El trazado de mapas realizado por CBE demuestra la existencia de una alta concentración de fuentes contaminantes en el corredor Hegenberger. El estudio muestra que estas fuentes están situadas cerca de receptores vulnerables, y que estas actividades tienen impactos conocidos sobre la salud y la calidad de vida. Adicionalmente, este estudio participativo comunitario muestra que las regulaciones existentes y las bases de datos de CARB pueden subestimar drásticamente la carga acumulativa de los impactos de contaminantes en el aire en algunas comunidades. Además, la proximidad de estos peligros a áreas residenciales y a receptores vulnerables en el corredor Hegenberger, pone en riesgo la salud de toda la comunidad. El estudio demuestra específicamente que hay un gran número de instalaciones relacionadas con servicios automotrices que están concentrados en el área próxima a receptores vulnerables.

Este estudio de mapeo confirma la afirmación de los Líderes Comunitarios de que los camiones diesel tienen un impacto negativo en los residentes del corredor Hegenberger. Los residentes comunitarios ven muchos camiones diesel que conducen a través de sus vecindarios en East Oakland para servir a los establecimientos adyacentes a los vecindarios, estos camiones se parquean dentro o muy cerca de las áreas residenciales, y están incumpliendo la ley de los 5 minutos de ralentí todos los días. Estos hallazgos ponen de manifiesto una falta de conciencia general sobre los impactos de los camiones diesel, así como también la necesidad de reglamentación al respecto. Así mismo, estos hallazgos ponen de relieve la falta de recursos, la falta de coordinación de las agencias gubernamentales y la falta de cumplimiento de las normas existentes. La comunidad de West Oakland comparte este problema de los camiones diesel. Durante años de organización y de crear conciencia, el Proyecto de Indicadores Ambientales de West Oakland reunió a la comunidad de West Oakland, el equipo de trabajo de la Ciudad de Oakland, establecimientos, los conductores de camiones del Puerto de Oakland y otros interesados, con el objetivo de discutir y comprometerse a encontrar una solución. En 2005, se aprobó una reglamentación para establecer una nueva Ruta de Tránsito de Camiones de West Oakland, para evitar que los camiones del Puerto circulen y parqueen en las áreas residenciales de West Oakland.²⁶ Se debería considerar una reglamentación similar para East Oakland.

Además de nuestras recomendaciones encaminadas a la reducción de peligros en el corredor Hegenberger, también identificamos dos recomendaciones referentes a los procesos, dirigidas a los grupos que desean realizar este tipo de investigaciones comunitarias. En primer lugar, el diseño de los estudios se debería enfocar en lo que es útil y relevante para que la comunidad logre un cambio y para que puedan usar el estudio como una herramienta. Al entrenar a los residentes con herramientas científicas, se les proveen datos que pueden utilizar para conseguir sus objetivos. Y en segundo lugar, la transparencia en el proceso de investigación es importante porque un colaborativo usualmente tiene objetivos que trascienden los objetivos de los participantes. A la comunidad se le informó de la elaboración de la agenda y de esta manera la comunidad pudo suministrar aportes valiosos. Involucrando a la comunidad en el proceso de planeación y recolección de datos, se aseguró la transparencia y responsabilidad de los académicos e investigadores asociados, agencias reguladoras, y Organizaciones Comunitarias

con la comunidad. El estudio fue diseñado de tal manera que hizo uso de la habilidad comunitaria y experiencias prácticas en el terreno.

Esta investigación/colaboración comunitaria proporcionó un tipo importante de desarrollo de liderazgo para los líderes comunitarios, les confirió autonomía y los involucró con asuntos que afectan directamente sus vidas. Al exponer los líderes comunitarios a los métodos científicos y

recolección de datos, el estudio desmitificó la ciencia y la acercó a la comunidad, convirtiéndola en una herramienta importante en sus experiencias cotidianas. A su vez, el estudio también les permitió a los líderes comunitarios poner los métodos científicos en práctica—formulando preguntas, utilizando tecnología, usando e interpretando información de tablas y mapas, y entendiendo las trayectorias de exposición de los tóxicos en el aire. La información derivada de este estudio cambió o estructuró el punto de vista de los líderes comunitarios acerca de la exposición, y fortaleció su entendimiento sobre su lugar, la exposición, y los resultados sobre la salud. Al construir conocimiento y habilidad, los Líderes Comunitarios se sintieron facultados por los datos para promover reglamentaciones ambientales.

Encontramos que el gobierno y, especialmente la industria, no informan a la comunidad de manera adecuada sobre exposiciones a sustancias químicas y la forma en la cual estas sustancias pueden afectar a la comunidad. A menudo, la industria informa mal a la comunidad acerca de las emisiones y le resta importancia los peligros. Las bases para hacer al gobierno y a la industria responsables por las exposiciones e impactos sobre la salud que sufren estas comunidades se pueden simplificar en cuatro razones:

1. Sabemos que los químicos provienen de muchas de estas instalaciones industriales. Este hecho está documentado, supervisado, y en algunos casos regulado por el gobierno.
2. Sabemos cuales enfermedades y resultados sobre la salud están relacionados con estos químicos.
3. Establecimos consistentemente lo que significa sufrir las enfermedades y los resultados de salud que se saben que están relacionados con estos químicos.
4. Sabemos que estos químicos van a parar a las casas de las personas.

Figura 4. Líderes Comunitarios de CBE, Myrtle Washington y Maxine Oliver-Benson, aprenden a usar los computadores portátiles iPAQ con GPS y GIS.



En cuanto al establecimiento de políticas, los datos derivados de este tipo de estudios, sustenta los reclamos, experiencias y demandas que los miembros de la comunidad formulan a quienes toman las decisiones y el proceso crea defensores activos de la salud comunitaria. Quienes toman las decisiones tradicionalmente aceptan y responden a los datos científicos que les presentan investigadores reconocidos y respetados que provienen de instituciones académicas reconocidas en todo el país. Sin embargo, las experiencias de los miembros de la comunidad se consideran de menos validez. Estudios como este expresan los reclamos que los miembros de la comunidad formulan constantemente en un lenguaje que quienes toman las decisiones quieren oír. Además, los estudios comunitarios como este basan sus hallazgos científicos en las experiencias reales de los miembros de la comunidad, contribuyendo así, a que las recomendaciones sobre reglamentación sean más relevantes y receptivas a las necesidades de los miembros de la comunidad.

Esta información constituye un argumento convincente y el impulso que necesita una comunidad para luchar por una reglamentación sobre impactos acumulativos. La ciudad de Cincinnati, Ohio puede ser la primera en el país en aprobar una ley que requiere de una evaluación de justicia ambiental que determinaría si un proyecto propuesto tendría un impacto acumulativo adverso para la salud y el medio ambiente de una comunidad.²⁷ Aunque esta reglamentación excluye las residencias, y proyectos minoristas y comerciales, sienta un precedente para la reglamentación de impactos acumulativos a nivel de una ciudad. El estudio de mapeo de CBE proporciona evidencia de que existe una alta concentración de fuentes contaminantes en el corredor Hegenberger, de que estas fuentes están muy cerca de los receptores vulnerables, y que estas actividades tienen impactos bien conocidos sobre la salud y la calidad de vida. El área en su totalidad necesita tener una moratoria sobre nuevas fuentes de contaminación.

Los miembros de CBE están desarrollando ahora una plataforma e iniciativa de campaña llamada “Libertad para Respirar”, utilizando como apoyo la información concluyente revelada en este estudio. El objetivo es mejorar la salud y calidad de vida de la comunidad en el corredor de Hegenberger abordando la mala calidad del aire y la exposición a tóxicos. La consecución de este objetivo depende de la reducción de los gases de combustión diesel en la comunidad, incrementar zonas de separación entre las fuentes de contaminación y las áreas residenciales, garantizar que la comunidad no sea agobiada con nueva contaminación, y asegurar más beneficios médicos y económicos para la comunidad que puedan servir para atenuar las malas condiciones ambientales. Los miembros de CBE continuarán la próxima fase de este proyecto en el otoño de 2008 con el monitoreo portátil de particulados finos y después de esto, con el uso de pequeños monitores estacionarios para monitorear particulados finos por un período más largo de tiempo en ciertas áreas con altas medidas de particulados.

Recomendaciones de CBE sobre reglamentación

Impactos Acumulativos

- CARB, El Distrito de Administración de la Calidad del Aire del Área de la Bahía (BAAQMD por sus siglas en inglés), y la ciudad de Oakland deberían, como mínimo, adoptar una reglamentación para que cese el incremento neto de la contaminación del aire en East Oakland. La reducción de la contaminación en el aire ya es un objetivo de esfuerzos a nivel estatal tales como AB 32 y Prop 1B. Estos esfuerzos también serían un paso adelante hacia la consideración de cuestiones de justicia y salud ambiental en East Oakland si tales esfuerzos se enfocan en los impactos locales.
- BAAQMD y CARB deberían adoptar políticas de impactos acumulativos con la participación de las comunidades. En particular, deberían adoptar las recomendaciones de reglamentación propuestas por el Colaborativo para la Salud Ambiental del Área de la Bahía (BAEHC por sus siglas en inglés):
 - Modificar los procedimientos de evaluación de los riesgos para la salud de manera que incluyan criterios de impactos acumulativos;
 - Adoptar medidas aplicables encaminadas a reducir la contaminación acumulativa del aire, particularmente en comunidades fuertemente agobiadas por exposiciones a la contaminación, y;
 - Mejorar el acceso público a la información y la participación pública en la toma de decisiones sobre la calidad del aire.

Monitoreo de la Contaminación en el Aire

- CARB y el Distrito de Administración de la Calidad del Aire deberían llevar a cabo investigaciones en el terreno a nivel estatal, dirigidas a la comunidad y deberían asignar más recursos para ampliar sus bases de datos. CARB necesita ampliar su lista de peligros y receptores vulnerables para determinar con mayor precisión el impacto acumulativo en comunidades que están expuestas a múltiples fuentes de contaminación y también para proteger a las comunidades de los impactos desproporcionados derivados de la contaminación en el aire.

Planeación y Zonificación

- La ciudad de Oakland debería modificar los códigos de zonificación y planeación con el objetivo de:
 - Aumentar y hacer cumplir las zonas de separación, también llamadas separadores de contaminación, entre las zonas industriales y las zonas residenciales con el objeto de prevenir conflictos referentes al uso de la tierra y proteger la salud pública.
 - Realizar un plan para reubicar las instalaciones de reparación de autos y demás instalaciones relacionadas, hacia las propiedades baldías sobre la calle San Leandro

con el objeto de reducir la incompatibilidad de los usos de la tierra y al mismo tiempo proteger a los pequeños establecimientos que operan en East Oakland.

Desarrollo Económico

- La ciudad de Oakland debería incorporar principios sobre desarrollo económico sostenible y justo que tengan en cuenta los criterios de salud y justicia ambientales de la Red para el Desarrollo Responsable de Oakland y crear políticas para promover estos principios:
 - Conservar los terrenos industriales en Oakland como parte de un objetivo de crear trabajos para los residentes de Oakland. Estos trabajos deberían ser seguros y tan poco contaminantes como se pueda para los trabajadores y se deberían atenuar los impactos ambientales y de salud que puedan generar en los vecindarios circundantes. Aún más, la Ciudad debería adoptar políticas de contratación local y salarios justos, con un monitoreo previo y posterior a la iniciación del proyecto para garantizar la equidad de los residentes de Oakland;
 - Desarrollar criterios a través de un proceso de construcción de consenso de todos los sectores involucrados para una revisión de justicia ambiental para nuevas propuestas de desarrollo, (Ver Figura 5);

Figura 5. Myrtle Washington da prioridad a cuestiones de reurbanización en una campaña de CBE en una reunión comunitaria.



- Adoptar estándares “verdes” de construcción e industria para incrementar la eficiencia de la energía, los recursos de conservación, y fuentes limpias de energía alternativa para garantizar que todos los establecimientos reduzcan la contaminación del aire y los gases de efecto invernadero, al tiempo que se promueve una economía sostenible, y;
- Utilizar acuerdos de beneficios comunitarios e involucrar a la comunidad desde el comienzo del proceso de toma de decisiones con respecto al uso de la tierra en East Oakland para garantizar que la comunidad obtenga los recursos sociales y atenuantes ambientales que necesita.

Camiones Diesel en East Oakland

- El Puerto de Oakland debería adoptar un Programa exhaustivo de Camiones Limpios para asegurar que sea viable para los conductores de camiones del Puerto, convertir en chatarra o modernizar los camiones diesel más antiguos, mejorar sus condiciones de trabajo, proveer rutas de camiones y parqueaderos fuera de los vecindarios residenciales, y minimizar el ralentí de motores diesel. CBE está contribuyendo a este objetivo dentro de la Coalición para la Limpieza y Seguridad de los Puertos.
- Reducir los impactos de los camiones diesel en East Oakland.
 - CARB, BAAQMD, y el Departamento de Policía de la Ciudad de Oakland (OPD) deberían hacer cumplir la ley de los 5 minutos de ralentí. Además de trabajar para que la implementación de esta ley sea una prioridad para la ciudad, CBE ha iniciado la divulgación y ayuda a conductores de camiones y residentes para concientizar a la población sobre la ley de California de 5 minutos de ralentí. En el día de la Tierra 2008, llevamos a cabo nuestro primer Día de Acción Anti-Ralentí con la participación del Colaborativo para el Deshecho de la Gasolina Diesel, la Coalición para la Limpieza y Seguridad de los Puertos, la Alianza de East Bay para una Economía Sostenible, San Leandro Saludable, y estudiantes del Merritt College, tuvimos la oportunidad de hablar y exponer nuestros puntos de vista a 45 conductores de camiones.²⁸
 - Establecer una ruta de tránsito de camiones que reduzca o elimine la circulación y, parqueo en las áreas residenciales. Esta ruta se debería definir por medio de un proceso de participación de todos los sectores involucrados a lo largo del corredor de la I-880.

Referencias

¹ Pastor, Manuel; Sadd, James; Morello-Frosch, Rachel. Febrero 2007. *Still Toxic After All These Years: Air Quality and Environmental Justice in the San Francisco Bay Area*. 24pp. Se puede descargar una copia del informe en: <http://cjtc.ucsc.edu>.

² Para más información sobre la historia de East Oakland, ver la edición del boletín de noticias de CBE del verano 2008.

³ Departamento de Salud Pública del Condado de Alameda. 2001. *East Oakland Community Information Book*.

⁴ Departamento de Salud Pública del Condado de Alameda. 2001. *East Oakland Community Information Book*. De la población de asiáticos y de las islas del pacífico, aproximadamente el 20% son Hawaianos nativos y otros de las islas del pacífico, y el 80% son Asiáticos.

⁵ Fondo de Oakland para la niñez y la Juventud. *Oakland Maps: Interpretation of Trends and Gaps For the Oakland Fund for Children and Youth*.

⁶ Pastor, Manuel; Sadd, James; Morello-Frosch, Rachel. Febrero 2007. *Still Toxic After All These Years: Air Quality and Environmental Justice in the San Francisco Bay Area*. 24pp. Se puede descargar una copia del informe en: <http://cjtc.ucsc.edu>.

⁷ Pastor, Manuel; Sadd, James; Morello-Frosch, Rachel. Febrero 2007. *Still Toxic After All These Years: Air Quality and Environmental Justice in the San Francisco Bay Area*. 24pp. Se puede descargar una copia del informe en: <http://cjtc.ucsc.edu>

⁸ Pastor, Manuel; Sadd, James; Morello-Frosch, Rachel. Febrero 2007. *Still Toxic After All These Years: Air Quality and Environmental Justice in the San Francisco Bay Area*. 24pp. Se puede descargar una copia del informe en: <http://cjtc.ucsc.edu>

⁹ Pacific Institute. Noviembre 2006. *Paying With Our Health: The Real Cost of Freight Transport in California*.

¹⁰ Si bien las actividades industriales y comerciales pueden tener un impacto adverso en la calidad del aire, CBE entiende que estos establecimientos también poseen el potencial de crear empleos bien remunerados. CBE está luchando por un desarrollo sostenible y responsable en Oakland, para mejorar la salud del medio ambiente para todos, sin tener que sacrificar el acceso a las necesidades básicas como trabajos con salarios justos.

¹¹ Agencia para el Desarrollo Económico y Comunitario de la Ciudad de Oakland. Febrero 19, 2008. *City of Oakland City Council Agenda Report Re: Report and Recommendations Adopting a Motion Establishing a City-wide Industrial Land Use Policy*. 60 pp. (p. 3).

¹² Coalición para la Salud Ambiental. Agosto 2005. *Reclaiming Old Town National City: A Community Survey*.

¹³ La Junta de los Recursos del Aire de California identifica las Emisiones de Particulados provenientes de motores de combustión diesel como un Contaminante Tóxico del Aire. La lista de identificación de puede encontrar en: <http://www.arb.ca.gov/toxics/id/taclist.htm>.

¹⁴ Agencia para la Protección Ambiental de California, Junta de los Recursos del Aire de California y Oficina de Evaluación de Peligros para la Salud Ambiental. Abril/Mayo 1998. *Proposed Identification of Diesel Exhaust as a Toxic Air Contaminant*. Las sustancias en los gases de combustión diesel listadas como contaminantes tóxicos del aire por parte de CARB son: acetaldehídos, acroleína, anilina, compuestos de antimonio, arsénico, benzina, compuestos de berilio, bifenil, di[2-etilhexil] ftalato, 1,3-butadieno, cadmio, cloro, cloro benzina, compuestos de cromo, compuestos de cobalto, isómeros de cresol, compuestos de cianuro, dioxinas y dibenzofuranos, dibutilftalatos, etil benzeno, formaldehídos, hexano, plomo inorgánico, compuestos de manganeso, compuestos de mercurio, metanol, metil etil cetona, naftalina, níquel, 4-nitro bifenil, fenol, fósforo, Material Orgánico Policíclico

MPO, incluyendo PHA (Polihidroxicarbonos) y sus derivados, propinaldehidos, compuestos de selenio, estireno, tolueno, isómeros y mezclas de xileno, o-xilenos, m-xilenos, y p-xilenos.

¹⁵ Wargo, J; Wargo, L; Alderman, N. 2006. *The Harmful Effects of Vehicle Exhaust: A Case for Policy Change*. Environment & Human Health, Inc. 64pp.

¹⁶ Agencia para la Protección Ambiental de California, Junta de los Recursos del Aire de California y Oficina de Evaluación de Peligros para la Salud Ambiental. Abril/Mayo 1998. *Proposed Identification of Diesel Exhaust as a Toxic Air Contaminant*.

¹⁷ U.S. EPA. *Health assessment document for diesel engine exhaust*. Mayo 2002. Centro Nacional de Evaluación Ambiental – Oficina de Investigación y Desarrollo. Washington, DC. EPA/600/8-90/057F. Disponible en: <http://www.epa.gov/ncea/iris>

¹⁸ Pacific Institute. Noviembre 2006. *Paying With Our Health: The Real Cost of Freight Transport in California*.

¹⁹ Departamento de Salud Pública del Condado de Alameda. 2006. *Alameda County Health Status Report*.

²⁰ Junta de los Recursos del Aire de California. Marzo 2008. *Diesel Particulate Matter Health Risk Assessment for the West Oakland Community: Preliminary Summary of Results*. <http://www.arb.ca.gov/ch/communities/ra/westoakland/westoakland.htm>

²¹ Fernandez, E. Marzo 20, 2008. *Study says diesel emissions raise cancer risk*. San Francisco Chronicle.

²² Pacific Institute. Noviembre 2006. *Paying With Our Health: The Real Cost of Freight Transport in California*.

²³ Alianza de East Bay para una Economía Sostenible. Septiembre 2007. *Taking the Low Road: How Independent Contracting at the Port Endangers Public Health, Truck Drivers, and Economic Growth*. 56 pp.

²⁴ Los académicos asociados son Rachel Morello-Frosch, University of Berkeley; Manuel Pastor, University of Southern California; Jim Sadd, Occidental College. Los Líderes Comunitarios son: Wafaa Aborashed, Colaborativo San Leandro Sano, Leslie Bowling, Jacquee Castain, Glenda Deloney, Gloria Moy, Maxine Oliver-Benson, Myrtle Washington.

²⁵ En la Tabla 1 los supermercados están listados como peligros. Aunque los supermercados que tienen alimentos saludables cubren necesidades básicas y son valiosos para la comunidad, también pueden ser imanes para los camiones de motor diesel y por esta razón serían considerados un peligro para los residentes. Las zonas industriales abandonadas también están listadas como peligros porque el suelo contaminado puede ser inhalado o ingerido si se disemina en el aire y si los niños juegan en ellas.

²⁶ Informe del Comité de Obras Públicas de la Ciudad de Oakland. Julio 12, 2005. *Re: Ordinance Amending Sections 10.52.070 and 10.52.120 of the Oakland Municipal Code to Modify Existing Local and Through Truck Routes in West Oakland*.

²⁷ Consultado el día 05/20/2008
<http://news.enquirer.com/apps/pbcs.dll/article?AID=/20080428/NEWS01/304280140/1056/COL02>

²⁸ Para ver la cobertura en las noticias, ir a: <http://www.ktvu.com/video/15962129/index.html> y los últimos 2 minutos del programa se pueden ver en: <http://kpfa.org/archives/index.php?arch=25941>