



www.SouthBronxUnite.org | [@SouthBronxUnite](https://twitter.com/SouthBronxUnite) | info@SouthBronxUnite.org

9 de Septiembre del 2022

South Bronx Unite reúne a residentes del vecindario, organizaciones comunitarias, aliados, y instituciones académicas para mejorar y proteger el futuro social, ambiental y económico de Mott Haven y Port Morris. Trabajamos para la justicia ambiental, equidad en salud pública, desarrollo enfocado en la comunidad, equidad en espacio público y equidad cultural y artística. Vea *Taking Back the Bronx*, que se trata de nuestra comunidad y nuestro trabajo¹.

Nuestra comunidad de Mott Haven-Port Morris tiene una población que es 98% afrodescendiente e indígena, tiene un ingreso medio familiar de \$23,337, y es el hogar de diecisiete desarrollos de NYCHA. Nuestra comunidad es un epicentro para injusticia ambiental y promesas rotas que han sido formadas por décadas de políticas a base de nuestras dos millas cuadradas de la comunidad con tres autopistas y cinco puentes, y que ha zonificado nuestro barrio para 850 acres de contaminación industrial junto con una de las tasas per cápita más bajas de acceso a espacio verde². De manera rutinaria se nos exige que asumamos cargas ambientales desproporcionadas. Saturando nuestra comunidad, hay cuatro plantas de energía de gas natural; varias estaciones de transferencia de desechos que procesa todos los residuos de Bronx DSNY, todos los residuos de Bronx NYCHA, y una cantidad sustancial de desperdicios; y más de 100 acres de tierra pública frente al mar arrendados a una entidad privada que abandonó el beneficio público para favorecer el subarrendamiento de varios negocios de camiones de gasóleo.

El impacto de la salud es increíble. Vea *Asthma Alley*³. El sur del Bronx tiene una de las tasas de muertes y enfermedad por asma más altas en el país⁴. Uno de cada cinco de nuestros niños de edad escolar tiene asma; las tasas de hospitalización por asma en nuestra comunidad son casi 20 veces más altas que las de otras comunidades de la Ciudad de Nueva York⁵; y nuestra crisis de salud respiratoria se ve exacerbada por el "efecto de isla de calor" que estamos documentando en colaboración con la Universidad de Columbia⁶. Además, las hospitalizaciones relacionadas con lesiones de peatones causadas por tráfico son casi el doble comparada a toda la ciudad.

Nuestra condición no es nueva y es bien conocida en todo el mundo.

Hace veinte años, el congresista José Serrano patrocinó, y la EPA administró, el "South Bronx Environmental Health and Policy Study" o el "Estudio de la Salud del Ambiente y de la Política Pública del Sur del Bronx", en el que investigadores de la Universidad de Nueva York tuvieron 40 estudiantes de las escuelas del sur del Bronx ubicadas cerca de las autopistas e instalaciones industriales principales y usaron mochilas que monitorizan el tizne de gasóleo de muestras de aire. Encontraron que:

¹ <https://www.youtube.com/watch?v=tDdfuFS76GQ>

² http://www.ny4p.org/client-uploads/pdf/OSI/NY4P_Mott_Haven_Open_Space_Index.pdf

³ <https://www.southbronxunite.org/press-and-media/documentary-asthma-alley-short-film>

⁴ <https://www.publichealth.columbia.edu/research/columbia-center-childrens-environmental-health/asthma>

⁵ <https://www1.nyc.gov/assets/doh/downloads/pdf/epi/databrief126.pdf>

⁶ <https://news.climate.columbia.edu/2021/08/26/study-maps-urban-heat-islands-with-focus-on-environmental-justice/>



www.SouthBronxUnite.org | [@SouthBronxUnite](https://twitter.com/SouthBronxUnite) | info@SouthBronxUnite.org

- (1) Cada tercer día que las partículas superaron los límites federales, la Norma de Calidad de Aire Nacional de 35 microgramos por metro cúbico;
- (2) Los niveles de asma en el sur del Bronx fueron significativamente causadas por las emisiones de camiones de gasóleo que fueron procedentes de la saturación de las autopistas e instalaciones industriales de la zona, y
- (3) La solución a este problema consistía en reducir las ya sobrecargadas tasas de tráfico de camiones en la comunidad y para proporcionar más espacio abierto⁷.

En el 2014, South Bronx Unite propuso el Mott Haven-Port Morris Waterfront Plan⁸, un plan que parcialmente rezonifica la Zona Industrial Marítima Significativa del Sur del Bronx en favor de un frente al mar ambientalmente racional y de acceso público para mitigar las mareas de tormenta. El plan fue reconocido por la Ciudad y el Estado, pero sigue inactivo e incumplido.

Ese mismo año, el Estado y la Ciudad de Nueva York proporcionaron al supermercado electrónico FreshDirect con más de 150 millones de dólares en subvenciones para reubicar su almacén de camiones de gasóleo en el litoral del sur del Bronx, trayendo 1,000 viajes de camiones de gasóleo a través de nuestra comunidad cada día. Prometieron camiones eléctricos (incumplido) y sin efectos adversos. En respuesta, South Bronx Unite se asoció con la Escuela de Salud Pública de Mailman de Columbia para medir la contaminación atmosférica y acústica directamente relacionada con la reubicación del supermercado⁹. El estudio evaluado y publicado por pares¹⁰ encontró un aumento entre 10 % y 40 % de tráfico, lo que da lugar a un aumento del ruido y del carbono negro atmosférico por causa del almacén de comestibles de FreshDirect. Un estudio de seguimiento¹¹, publicado en *Environmental Science and Policy*, analizó datos adicionales de tráfico de 2017-2019 y encontró un empeoramiento de los aumentos de congestión de tráfico y problemas de salud y seguridad significantes.

Este es el contexto local de nuestra comunidad de justicia ambiental del sur del Bronx en el que el Programa de Peaje del Distrito Central de Negocios (CBD) de Nueva York, en cada uno de los escenarios previstos, añade efectos desproporcionadamente elevados y adversos sobre el tráfico, la calidad del aire y el ruido.

La Evaluación de Ambiente¹² del Programa de Peaje del CBD analizó contaminantes de la calidad del aire, incluyendo monóxido de carbono (CO); dióxido de nitrógeno (NO₂); ozono (O₃); PM (PM_{2,5} y PM₁₀); azufre dióxido de carbono (SO₂); y plomo (Pb); y se encontró que el programa de peaje de la CDB aumentaría todos los niveles de impurificaciones en el condado del Bronx, mientras que en los condados de Nueva York, Kings y Queens la experiencia *disminuye*.

⁷ http://www.icisnyu.org/south_bronx/admin/files/SouthBronxBrochure.pdf

⁸ <https://www.southbronxunite.org/mott-havenport-morris-waterfront-plan>

⁹ <https://bit.ly/3D5LaIV>

¹⁰ <https://www.mdpi.com/1660-4601/17/9/3208>

¹¹ <https://www.publichealth.columbia.edu/public-health-now/news/south-bronx-traffic-congestion-worsens-raising-health-and-safety-concerns>

¹² <https://new.mta.info/project/CBDTP/environmental-assessment>



www.SouthBronxUnite.org | [@SouthBronxUnite](https://twitter.com/SouthBronxUnite) | info@SouthBronxUnite.org

La evaluación también encontró que el Programa de Peaje de CBD resultaría en desvíos de tráfico... para redireccionarse al Bronx” y que “estas desviaciones serían más pronunciadas... a través del sur del Bronx”. Entre siete escenarios diferentes que se están evaluando, la autopista Cross Bronx experimentaría un aumento de hasta 700 camiones adicionales, y el puente Robert F. Kennedy (que fluye directamente en el corazón de nuestra comunidad) experimentaría más de 4.000 camiones adicionales cada día.

La investigación ha documentado la gravedad de las emisiones del gasóleo, particularmente en comunidades vulnerables que conviven con la injusticia ambiental como el sur del Bronx. El escape de emisiones del gasóleo contiene agentes carcinógenos que han sido ligado a linfomas^{13,14} leucemias^{1,2} y cáncer de pulmón^{15,16} de laringe, vejiga y estómago. El escape de emisiones de gasóleo también aumenta la contaminación por partículas finas, especialmente la de PM 2.5¹⁷. PM 2.5 es una mezcla compleja de partículas pequeñas y gotitas líquidas, de tamaño inferior a 2.5 micras, compuesta de ácidos (nitratos y sulfatos), sustancias químicas orgánicas, metales y partículas de polvo que llegan a los alveolares del pulmón que se penetran en la sangre y causan efectos sistémicos. Estos efectos sistémicos incluyen, pero no son limitados a asma, tos, dificultad para respirar, disminución de la función pulmonar, retraso del crecimiento fetal y muerte prematura en personas con enfermedad cardíaca o pulmonar.^{5, 18, 19, 20} El efecto de PM 2.5 en la salud de humanos no es lineal. Incluso, incrementos pequeños de esta partícula en el medio ambiente tiene efectos impactantes muy significativos que acumula el impedimento de la salud exponencialmente.^{21, 22}

El impacto de los desvíos de tráfico en y a través de nuestra comunidad del sur del Bronx también resulta en el mayor nivel de impacto de la ciudad en millas recorridas (VMT). Tres escenarios destacados en la sección del informe de la Justicia Ambiental muestran más de 8,000 VMT

¹³ Frumkin H, Thun MJ. Diesel exhaust. *CA Cancer J Clin* 2001;51:193-8.4

¹⁴ <http://www.cancer.org/Cancer/CancerCauses/OtherCarcinogens/Pollution/dieselexhaust>

¹⁵ Garshick E, Schenker MB, Munoz A, et al. A case-control study of lung cancer and disease exhaust exposure in railroad workers. *Am Rev Respir Dis* 1987;135:1242-8.2.

¹⁶ Parent ME, Rousseau MC, Boffetta P, Cohen A, Siemiatycki J. Exposure to diesel and gasoline engine emissions and the risk of lung cancers. *American Journal of Epidemiology* 2007;165:53-62

¹⁷ <http://www.dec.ny.gov/chemical/60582.html>

¹⁸ <http://www.epa.gov/air/particlepollution/index.html>

¹⁹ Tecer LH, Alagha O, Karaca F, Tuncel G, Eldes N. Particulate matter (PM (2.5), PM(10-2.5), and PM(10)) and children’s hospital admissions for asthma and respiratory diseases: a bidirectional case-crossover study. *J Toxicol Environ Health A* 2008;71:512-20.7.

²⁰ Rich DQ, Demissie K, Lu SE, Kamat L, Wartenberg D, Rhoads GG. Ambient air pollutant concentrations during pregnancy and the risk of fetal growth restrictions. *J Epidemiol Community Health* 2009;63:488-96.8.

²¹ Dominici F, Peng RD, Bell ML, et al. Fine particulate air pollution and hospital admission for cardiovascular and respiratory diseases. *JAMA* 2006;295:1127-34.

²² Pope CA, 3rd, Burnett RT, Thun MJ, et al. Lung cancer, cardiopulmonary mortality, and long-term exposure to fine particulate air pollution. *JAMA* 2002; 287:1132-41.10.

desproporcionadamente impactando nuestra comunidad de Mott Haven-Port Morris - a lo largo de la autopista Major Deegan (que se mueve a través del corazón de nuestra comunidad), a través de los patios del río Harlem (que bordea todo el sur de nuestra comunidad); y a través del puente Robert F. Kennedy (que fluye directamente en nuestra comunidad).

Figure 17-7. Predicted Changes in Vehicle-Miles Traveled in Tolling Scenario A Relative to Environmental Justice Neighborhoods

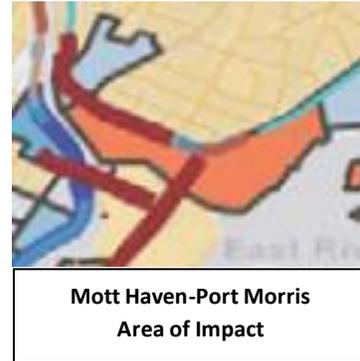
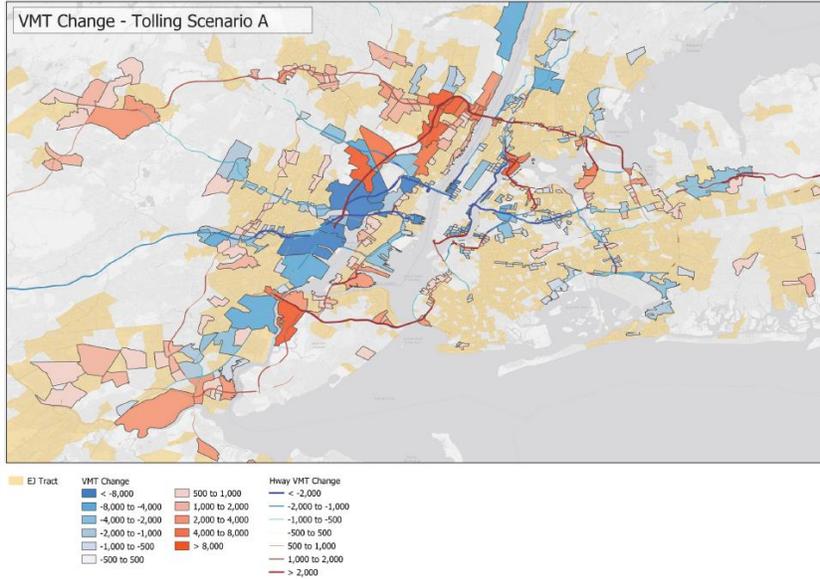


Figure 17-8. Predicted Changes in Vehicle-Miles Traveled in Tolling Scenario D Relative to Environmental Justice Neighborhoods

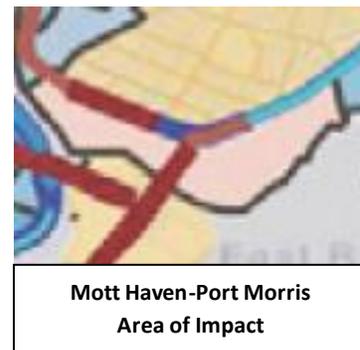
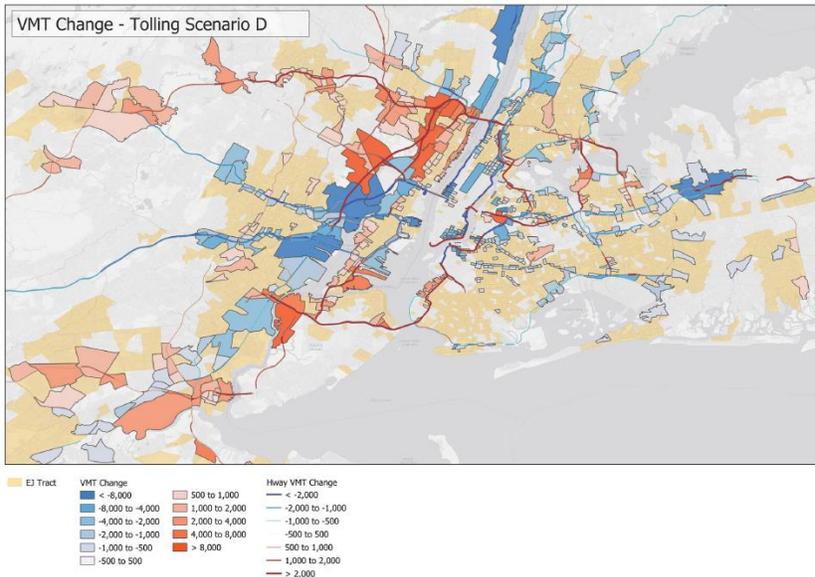
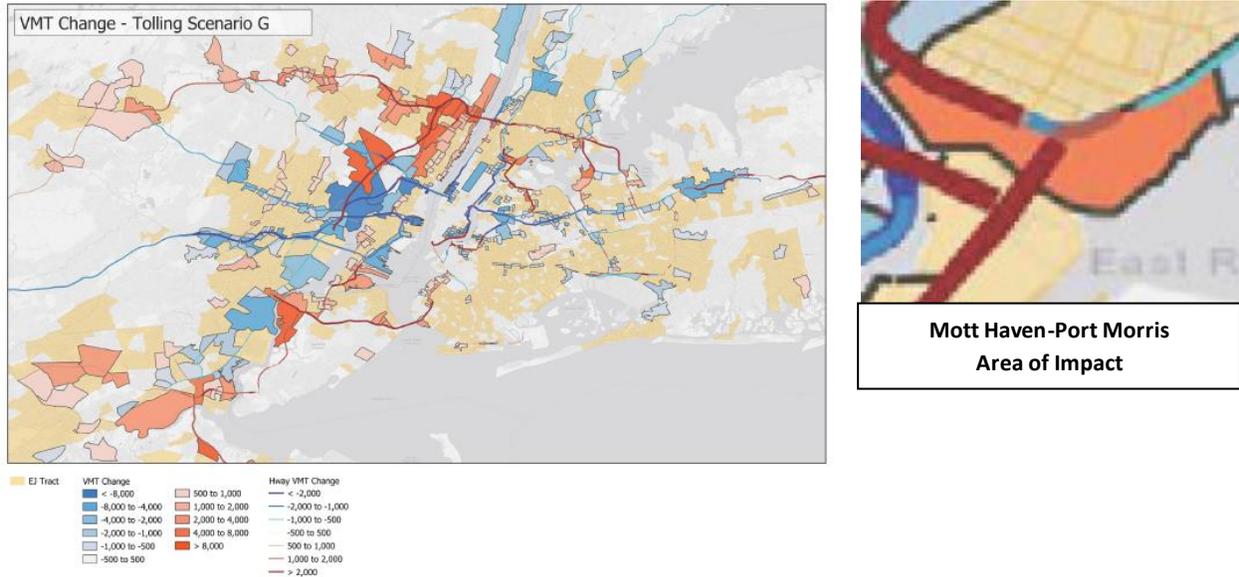


Figure 17-9. Predicted Changes in Vehicle-Miles Traveled in Tolling Scenario G Relative to Environmental Justice Neighborhoods



El artículo 7(3) de la Ley de Liderazgo Climático y Protección de la Comunidad (CLCPA) exige que el Estado se interponga a la reducción de la carga desproporcionada que causa el cambio climático. Si la contaminación en nuestras comunidades desfavorecidas (DAC) aumenta, el Estado estaría violando la Sección 7(3).

Son por estas razones, entre otras, que nos oponemos vehementemente a todos los escenarios del actual Programa de Peaje del Distrito Central de Negocios (CBD) que exacerbaría nuestra crisis ambiental en el South Bronx añadiendo camiones adicionales a nuestra ya sobrecargada comunidad. Monitorear la calidad de aire adicional y los autobuses de cero emisiones no mitigarán el daño inadmisibles que sufre el sur del Bronx y que los residentes se enfrentan si se aprueba cualquiera de los escenarios actuales del Programa de Peaje CBD.