



# Condiciones existentes

## Reporte del resumen

Agosto de 2024



<b>1. Resumen ejecutivo</b>	<b>5</b>
1.1. Reimaginar el Cross Bronx	5
1.1.1 Resumen del estudio	5
1.1.2 Descripción del área de estudio y antecedentes de Cross Bronx Expressway	6
1.2. Comunidades conectadas	7
1.2.1 Viaje multimodal	7
1.2.2 Patrones de viaje y tráfico de vehículos	8
1.2.3 Movimiento de carga	8
1.3. Comunidades seguras	8
1.3.1 Análisis de choque y Vision Zero	8
1.3.2 Efectos del cambio climático	9
1.3.3 Condiciones del corredor	9
1.4. Comunidades saludables	9
1.4.1 Disparidades médicas	9
1.4.2 Contaminación del aire y ruido	10
1.5. Comunidades consolidadas	10
1.5.1 Servicios públicos	10
1.5.2 Uso del terreno y patrones de zonificación	10
1.5.3 Condiciones socioeconómicas y demográficas	10
<b>2. Patrones de viaje</b>	<b>11</b>
2.1. Datos de origen y destino	11
2.2. Patrones del tráfico	12
2.2.1 Tráfico diario promedio anual	12
2.2.2 Porcentajes de camiones en las rutas de camiones de NYC	15
2.2.3 Volúmenes en horas pico en rampa y vía de servicio de Cross Bronx	17
2.2.4 Perfiles de velocidad de las calles principales y locales de Cross Bronx	19
2.3. Multimodal	24
2.3.1 Peatones	24
2.3.2 Ciclistas	27
2.3.3 Transporte público	28
2.3.4 Proporción de modo y propósito de viaje	34
2.3.5 Micromovilidad compartida	37

<b>3. Servicios públicos</b>	<b>40</b>
3.1. Descripción de servicios	40
3.1.1 Vías fluviales	40
3.1.2 Parques y áreas de juegos	42
3.1.3 Servicios cívicos y centros públicos	45
3.1.4 Servicios del barrio	47
3.1.5 Sistemas ecológicos	48
3.2. Condiciones comerciales y oportunidades de empleo	50
<b>4. Condiciones del uso del terreno, socioeconómicas y demográficas</b>	<b>54</b>
4.1. Uso del terreno y patrones de zonificación	54
4.1.1 Distritos residenciales	57
4.1.2 Distritos comerciales	59
4.1.3 Distritos industriales	60
4.1.4 Distritos especiales	62
4.1.5 Propiedad del terreno	65
4.2. Condiciones socioeconómicas actuales	66
4.2.1 Condiciones del grupo familiar	66
4.2.2 Condiciones de empleo y desempleo	67
4.2.3 Educación	69
4.3. Condiciones demográficas actuales	69
4.3.1 Densidad y distribución por edad	69
4.3.2 Composición étnica y racial	71
<b>5. Condiciones médicas</b>	<b>72</b>
5.1. Disparidades en los resultados médicos y factores contribuyentes	72
5.2. Contaminación del aire	75
5.3. Ruido	77
<b>6. Seguridad vial</b>	<b>79</b>
6.1. Análisis de choque en carril principal de Cross Bronx	79
6.2. Análisis de choque en vías locales en el área de estudio	82
6.2.1 Lesiones totales y graves en vías locales	82
6.2.2 Lesiones totales y graves del ciclista y peatón en vías locales	84
6.3. Corredores e intersecciones de Vision Zero	86

<b>7. Condiciones del corredor de Cross Bronx</b>	<b>89</b>
7.1. Brechas de movilidad	89
7.1.1 Brechas de movilidad en la conectividad este-oeste	89
7.1.2 Brechas de movilidad en la conectividad norte-sur	91
7.2. Condición estructural de los viaductos y pasos elevados del carril principal	94
7.3. Muros de contención	98
7.4. Condiciones generales del pavimento	98
7.5. Condiciones geométricas y geometrías no estándar	98
7.6. Drenaje y servicios públicos	101
7.7. Proyectos de reconstrucción	101
<b>8. Cambio climático</b>	<b>102</b>
8.1. Calor	102
8.2. Inundación	105
<b>9. Apéndice</b>	<b>108</b>
9.1. Más información sobre patrones de viaje	108
9.1.1 Datos de origen y destino a lo largo de Cross Bronx Expressway	108
9.1.2 Volúmenes en hora pico en rampa y vía de servicio de Cross Bronx Expressway	108
9.1.3 Perfil de velocidad de las calles principales y locales de Cross Bronx	109
9.1.4 Más mapas de velocidad de autobuses de segmento y nivel	109
9.2. Indicadores médicos	112
9.3. Más información sobre seguridad vial	119
9.4. Condición estructural de los viaductos y pasos elevados del carril principal de CBE	120
9.5. Calificaciones de la condición general del muro de contención de Cross Bronx	122
9.6. Proyectos y programas planificados y en curso	125
9.6.1 Proyectos planificados y en curso	125
9.6.2 Programas planificados y en curso	134

# 1. Resumen ejecutivo



## 1.1. Reimaginar el Cross Bronx

### 1.1.1 Resumen del estudio

Nueva York está desarrollando una visión impulsada por la comunidad para Reimaginar el Cross Bronx y volver a conectar los barrios a lo largo del corredor de Cross Bronx. Este estudio es una colaboración entre el Departamento de Transporte de la Ciudad de Nueva York (New York City Department of Transportation, NYC DOT), Departamento de Planificación de la Ciudad de Nueva York (NYC Department of City Planning, NYC DCP), Departamento de Salud e Higiene Mental de la Ciudad de Nueva York (NYC Department of Health and Mental Hygiene, NYC DOHMH) y el Departamento de Transporte del estado de Nueva York (New York State Department of Transportation, NYSDOT), juntos llamados el Equipo del estudio.

El reporte del resumen de condiciones existentes describe y analiza las condiciones físicas y sociales actuales a lo largo del corredor. El contenido de este reporte informará el lugar y el tipo de conceptos propuestos en etapas futuras del estudio.



Figura 1.1. Calendario de Reimaginar el Cross Bronx

Este reporte da al Equipo de estudio, partes interesadas de Cross Bronx y a las comunidades locales una base de conocimiento compartido. También complementa el [Reporte del resumen de la participación: Ronda de identificación del problema](#), que recopila el conocimiento de la participación de la comunidad del verano y otoño de 2023. La [Síntesis de problemas identificados](#) reúne las preocupaciones más importantes del área de estudio tal como se entienden mediante ambos reportes. Estos problemas guiarán la fase de Desarrollo de concepto que se tendrá durante el verano de 2024.

## 1.1.2 Descripción del área de estudio y antecedentes de Cross Bronx Expressway

Cross Bronx se extiende a lo largo del Bronx, conectando a los conductores del noreste con Long Island. También es parte de la Interestatal 95 (I-95), la autopista interestatal principal de norte a sur en la costa este de los Estados Unidos. Es una autopista de seis carriles que se extiende 6.5 millas desde Harlem River hasta Throgs Neck Bridge. **El área de estudio se extiende media milla al norte y al sur de Cross Bronx, y abarca 4.5 millas desde Harlem River hasta Westchester Creek.** El límite oeste del estudio en Harlem River coincide con el lugar en el mapa del comienzo de Cross Bronx. El extremo este en el mapa de CBE está en el cruce de Bruckner Expressway/Throgs Neck Expressway. Sin embargo, Cross Bronx cambia a nivel del suelo en el este de Westchester Creek, lo que cambia significativamente la interacción entre la autopista y las comunidades circundantes. En la sección del área de estudio de Cross Bronx, aproximadamente tres millas de la autopista están abajo del nivel del suelo (en una zanja) y 1.5 millas están arriba del nivel del suelo (elevadas sobre las calles locales de la superficie), como se muestra en la **Figura 1.3**.

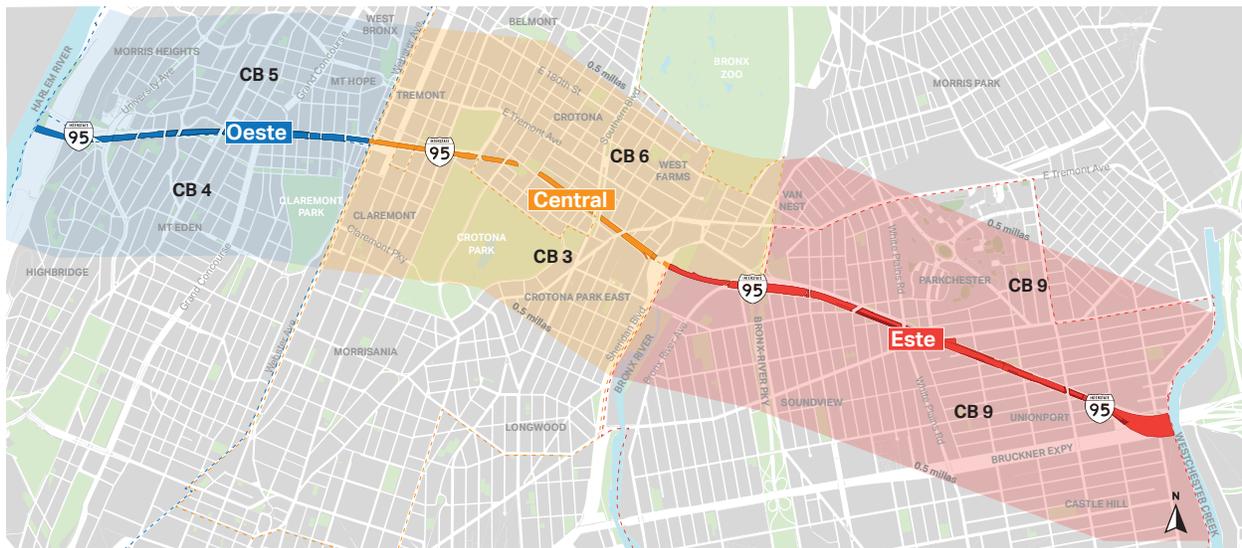


Figura 1.2. Área de estudio con las secciones del oeste, centro y este

Igual que muchas otras carreteras importantes en NYC, Cross Bronx se planificó y construyó con la dirección del urbanista del siglo XX Robert Moses. Se construyó entre 1948 y 1972, fue una de las primeras carreteras de los Estados Unidos que se construyó en un entorno urbano muy poblado, separando efectivamente el sur del Bronx del resto del distrito municipal. Cross Bronx es importante para el tráfico de paso y para los viajes en el Bronx y es una ruta crucial para camiones en la región. Actualmente, es una de las carreteras interestatales americanas más congestionadas.

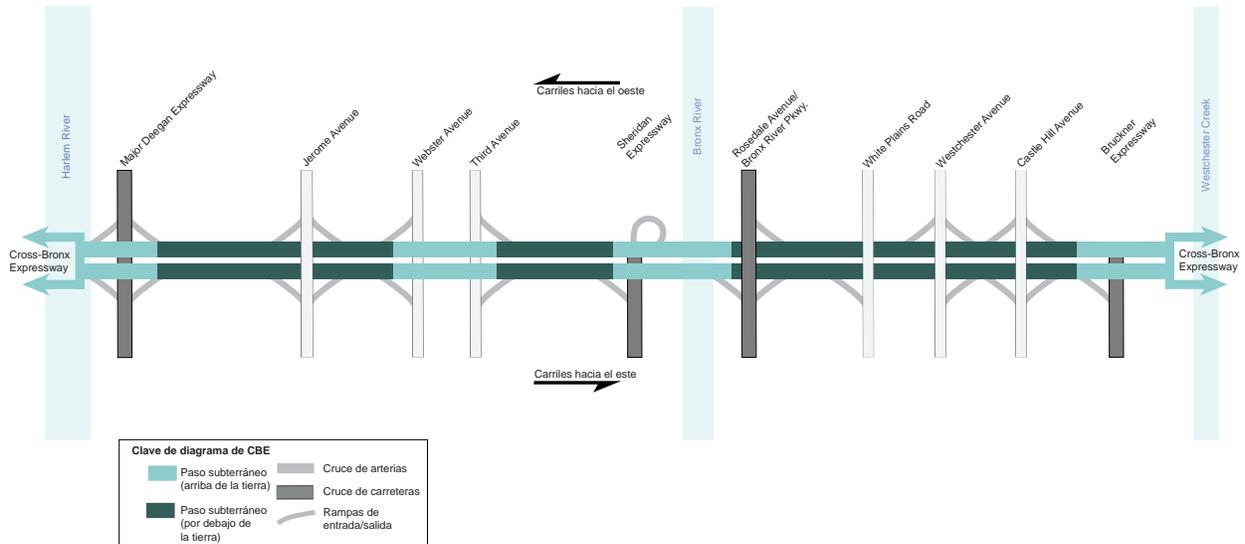


Figura 1.3. Diagrama de Cross Bronx Expressway con las áreas arriba y abajo del nivel del suelo y las principales arterias y carreteras que lo cruzan

Aproximadamente, 300,734<sup>1</sup> personas viven en el área de estudio, que abarca una amplia variedad de barrios y comunidades. Este reporte evalúa y describe las condiciones actuales de esta área y sus comunidades. Las secciones restantes de este capítulo resumen los hallazgos más importantes del reporte. Los hallazgos se agrupan según los cuatro temas centrales que surgieron en la Ronda de identificación del problema de participación de la comunidad paralela del estudio. Estos temas se usarán para estructurar conversaciones durante el proceso de estudio. Se pueden encontrar más explicaciones, datos y gráficas en los capítulos específicos del tema que siguen el Resumen ejecutivo.

## 1.2. Comunidades conectadas

La Ciudad de Nueva York depende de sistemas complejos de infraestructura de transporte para apoyar el movimiento de personas y mercancías. Entender cómo trabajan estos sistemas en el área de estudio es el primer paso para reimaginar cómo las comunidades se conectan entre sí y con el resto de la ciudad.

### 1.2.1 Viaje multimodal

El área de estudio está compuesta por barrios densos que dependen de una diversidad de modos de transporte activo, público y privado para moverse en el área de estudio y alrededor de la ciudad. Debido a las calles locales que no tienen conexión, la barrera física de Cross Bronx y la orientación de norte-sur de las líneas del metro del Bronx, moverse de este-oeste en el distrito municipal es un reto en todos los modos de viaje. El movimiento este-oeste es particularmente difícil para los usuarios del transporte público porque las rutas de autobús que prestan este servicio tienen un número alto de pasajeros y velocidades bajas. En la sección

<sup>1</sup> U.S. Census Bureau (Oficina del Censo de EE. UU.) "CÁLCULOS DEMOGRÁFICOS Y DE VIVIENDA DE ACS". American Community Survey, ACS 5-Year Estimates Selected Population Data Profiles, Tabla DP05, 2021.

del este del área de estudio, de menor densidad, los desplazamientos en vehículos personales son más habituales que en las secciones del oeste y central, donde hasta el 80 % de los trabajadores se desplazan en transporte público.

Según las Directrices de diseño del plan de movilidad peatonal del Departamento de Transporte de la Ciudad de Nueva York (New York City Department of Transportation, NYC DOT), algunas partes de la infraestructura para el peatón del área de estudio son inadecuadas para soportar la demanda actual, particularmente alrededor de los corredores comerciales clave como Jerome Ave y Tremont Ave. A pesar del aumento de las inversiones en la red de bicicletas del Bronx, el área de estudio no tiene rutas este-oeste seguras y eficientes, y la infraestructura existente no da un acceso constante a destinos clave. Esto es particularmente verdadero en la sección este. Sin embargo, la incorporación de sistemas de micromovilidad de uso compartido, como Citi Bike y patinetas eléctricas, al área de estudio aumentó las opciones de transporte para residentes y visitantes.

## 1.2.2 Patrones de viaje y tráfico de vehículos

Como parte de una carretera interestatal importante, Cross Bronx tiene volúmenes totales de vehículos iguales a otras carreteras principales de NYC. Sin embargo, tiene la más alta proporción de tráfico de carga (18 % de todos los vehículos). Aunque la autopista se usa frecuentemente para viajes que no comienzan ni terminan en el Bronx, la mayoría de los viajes (66 %) tienen un origen o destino en el Bronx, incluyendo aproximadamente el 13 % de los viajes que son del Bronx al Bronx. La congestión es intensa en el carril principal del Cross Bronx, pero es más extrema en los carriles hacia el oeste y en la mitad al oriente del área de estudio. Muchas calles locales también tienen períodos de gran congestión durante el día.

## 1.2.3 Movimiento de carga

Los camiones son vitales para la economía y para la entrega de mercancías en todo el distrito municipal, ciudad y región. Sin embargo, también contribuyen a la congestión del tráfico, contaminación de ruido y mala calidad del aire. La mayoría de los viajes de carga en Cross Bronx comienzan o terminan en el Bronx, lo que indica que la autopista directa es esencial para el movimiento de carga que se hace en el distrito municipal. Hunts Point Cooperative Market – situado justo al sur del área de estudio, es el centro de distribución de comida más grande del mundo. El mercado es la fuente de gran parte del tráfico de carga de las vías principales y locales de Cross Bronx.

## 1.3. Comunidades seguras

La seguridad física de aquellos que viven o viajan por el área de estudio es una preocupación central para los miembros de la comunidad y las agencias del Equipo de estudio. Los choques de automóvil son una de las principales causas de muerte en NYC y el cambio climático tiene una serie de efectos que ponen en peligro las vidas. Ambos problemas son áreas centrales para el estudio.

### 1.3.1 Análisis de choque y Vision Zero

Se producen grandes números de choques en el carril principal de Cross Bronx y en las vías locales circundantes. Muchos segmentos de la autopista tienen tasas de choque hasta dos veces más altas que los promedios del estado y varios segmentos tienen tasas de choque incluso más altas. Entre las vías de arterias y locales, la sección oeste del área de estudio tiene

varias intersecciones y áreas que tienen tasas más altas de choque que causa lesiones. Todos los usuarios de la calle, incluyendo peatones y ciclistas, tienen un mayor riesgo de lesiones que el promedio en todo el estado en estas intersecciones. Como parte del programa Vision Zero de toda la ciudad para eliminar choques graves, NYC DOT identificó varios lugares prioritarios en el área de estudio que necesitan medidas que aumenten la seguridad de la calle: cinco intersecciones de prioridad y trece corredores de prioridad.

### **1.3.2 Efectos del cambio climático**

El cambio climático tiene efecto en los barrios de la ciudad de diferentes maneras. Debido a las condiciones del entorno y la desigualdad socioeconómica, problemas como el calor extremo afectan desproporcionadamente a quienes viven en el área de estudio. En promedio, el área de estudio es más calurosa que el resto de NYC y en algunos lugares la temperatura es de dos a siete grados más caliente que el promedio en toda la ciudad. El cambio climático provoca un aumento del nivel del mar y acontecimientos meteorológicos extremos más frecuentes. Ambos factores aumentarán la intensidad y la incidencia de las inundaciones provocadas por las lluvias en toda la ciudad.

### **1.3.3 Condiciones del corredor**

Cross Bronx se creó antes que los estándares federales modernos e incluye muchas características no estándar, como longitudes pequeñas de los carriles de aceleración y desaceleración, y anchos de carriles y arceños inadecuados. Estos factores pueden contribuir a la congestión y a preocupaciones de seguridad en el carril principal de Cross Bronx.

## **1.4. Comunidades saludables**

Por lo general, las comunidades socioeconómicamente desfavorecidas tienen condiciones del entorno desproporcionadamente negativas y resultados médicos malos. Es importante identificar las preocupaciones médicas específicas que enfrenta el área de estudio para que cualquier intervención futura esté dirigida a tratar esas preocupaciones.

### **1.4.1 Disparidades médicas**

El sur del Bronx, incluyendo las comunidades que viven cerca de Cross Bronx Expressway, ha tenido durante mucho tiempo condiciones que no favorecen una buena salud y que contribuyen a las disparidades en una variedad de resultados médicos. Las tasas de visitas al Departamento de Emergencias (Emergency department) relacionadas con asma debido a la exposición a contaminantes exteriores son más de tres veces más altas en el área de estudio que en el resto de la ciudad. Estas visitas representan una fracción pequeña del número total de visitas al Departamento de Emergencias por asma en el área de estudio. Otros factores que contribuyen a las altas tasas de visitas al Departamento de Emergencias por asma incluyen la mala calidad de la vivienda, falta de acceso a atención médica y medicamentos, y prevalencia de otras condiciones crónicas que aumentan la gravedad del asma. Los adultos del área tienen muchas más probabilidades que los del resto de la ciudad de no recibir la atención médica necesaria, ser hospitalizados por fatiga por calor y tener diabetes, hipertensión y obesidad.

## 1.4.2 Contaminación del aire y ruido

Las carreteras contribuyen a la contaminación del aire y ruido, aunque la calidad del aire varía de un barrio a otro barrio según los niveles locales de emisiones y muchos otros factores. En las áreas alrededor de Cross Bronx, aproximadamente el 15 % de la contaminación del aire viene del tráfico de automóviles y camiones, mientras que otras fuentes principales incluyen las emisiones de energía de los edificios y las plantas de energía fuera del estado. Las políticas que reglamentan las emisiones del fueloil residual, unidades generadoras de electricidad y automóviles han dado como resultado una disminución de las concentraciones de partículas finas (PM2.5) y dióxido de nitrógeno (NO2) en toda la ciudad. La contaminación del aire en el área de estudio disminuyó considerablemente desde que comenzó el monitoreo en 2009, pero aún plantea preocupaciones médicas. Un estudio reciente hecho cerca de Cross Bronx encontró que los niveles de ruido estaban en un rango marginalmente inaceptable y se acercaban a ser claramente inaceptables durante ciertos períodos del día. Los niveles altos y sostenidos de ruido pueden tener efectos médicos negativos en los adultos y niños. Puede contribuir a problemas como estrés, aumento de la presión arterial y riesgo de enfermedades del corazón e interferir en el desarrollo cognitivo de los menores.

## 1.5. Comunidades consolidadas

Las comunidades del área de estudio enfrentan muchas oportunidades y retos, incluyendo varios problemas de justicia medioambiental. La información del entorno construido, activos naturales y características socioeconómicas y demográficas del área de estudio ayudan a resaltar estos problemas.

### 1.5.1 Servicios públicos

Parte de las vías fluviales y los servicios ecosistémicos que estas proporcionan definen el Bronx. Harlem River al oeste y Westchester Creek al este definen los límites del área de estudio. El Bronx River divide el área de estudio y es la única vía fluvial de agua dulce en NYC. Además de una red de parques pequeños y áreas de juegos del barrio, esta área tiene varios puntos de referencia de la región como los parques Claremont, Crotona y Starlight.

### 1.5.2 Uso del terreno y patrones de zonificación

Aunque la distribución de los usos del terreno en el área de estudio es en gran medida coherente con la del resto del Bronx, una proporción mucho menor del área de estudio es espacio abierto comparado con el distrito municipal en su conjunto (11 % versus 30 %) y un porcentaje mayor es residencial (55 % versus 38 %).

### 1.5.3 Condiciones socioeconómicas y demográficas

La Ciudad de Nueva York tiene designada como área de justicia medioambiental toda la extensión del censo del área de estudio que está densamente poblada y es étnicamente diversa. La mayoría (88 %) de los grupos familiares en el área de estudio viven en unidades de alquiler. Los ingresos promedio del grupo familiar de \$38,694 son casi la mitad del promedio en toda la ciudad de \$67,997.

# 2. Patrones de viaje



La preocupación de este estudio se centra en el efecto de Cross Bronx Expressway en las comunidades locales. Para tratar esta preocupación es necesario conocer cómo se desplazan las personas en estos barrios, tipos de opciones de transporte que tienen disponibles y retos que enfrentan. Cross Bronx es parte de la red de opciones de viaje local y es una ruta crucial de viaje y movimiento de carga de la región. Debido a que cualquier cambio en la autopista directa tendría efectos locales, en toda la ciudad y en la región, es importante entender la función que tiene actualmente.

## 2.1. Datos de origen y destino

Un análisis de Origen y Destino (OD) calcula cuántos viajes comienzan en un lugar definido y finalizan en un segundo lugar definido. La aplicación de este análisis de Cross Bronx revela que la autopista directa es esencial tanto para los viajes locales como regionales, y que los patrones de viaje difieren sustancialmente en los carriles hacia el este y hacia el oeste.

Figura 2.1 y Figura 2.2 abajo se resumen los patrones de origen y destino promedio de los días entre semana (jueves, todos los períodos de tiempo) para todo el tráfico de vehículos y solo para el tráfico de camiones que usan Cross Bronx.<sup>1</sup>

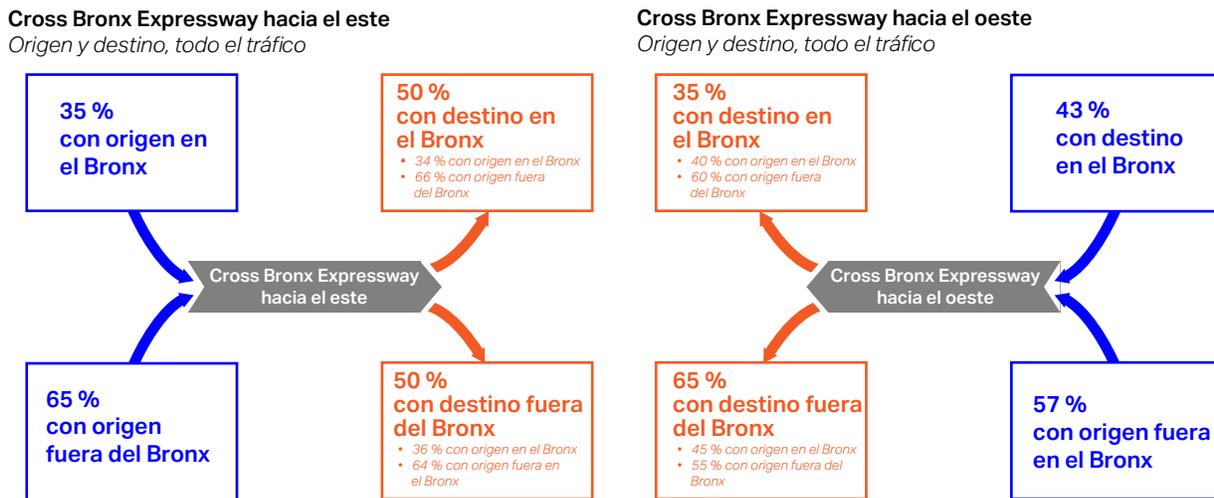
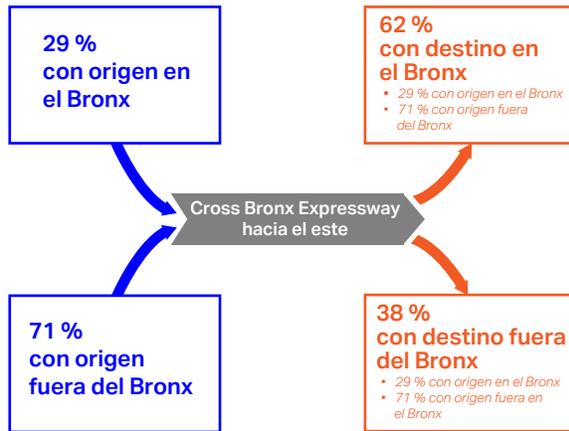


Figura 2.1. Origen y destino de viaje de todo el tráfico de vehículos de los días entre semana de Cross Bronx Expressway. Fuente: Replica 2023

<sup>1</sup> Estos patrones de viaje se calcularon usando Replica, una plataforma que incorpora varias fuentes de datos de externas, como datos anónimos de ubicación móvil del GPS del vehículo y datos de servicios basados en la ubicación de teléfonos.

**Cross Bronx Expressway hacia el este**  
Origen y destino, camiones



**Cross Bronx Expressway hacia el oeste**  
Origen y destino, camiones

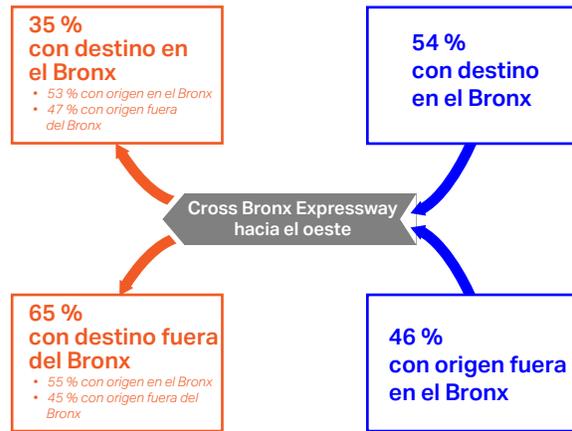


Figura 2.2. Origen y destino de viaje de todo el tráfico de carga de los días entre semana de Cross Bronx Expressway.  
Fuente: Replica 2023

Aproximadamente el 34 % de todo el tráfico en Cross Bronx en ambas direcciones es tráfico de paso que no comienza ni termina en el Bronx (Figura 2.1). El porcentaje de viajes con origen o destino en el Bronx varía entre el tráfico hacia el este y oeste. En ambas direcciones, más del 13 % de los viajes son del Bronx al Bronx. El tráfico de carga demuestra un patrón similar, como se muestra en la Figura 2.2. Para obtener más información sobre el origen y destino del tráfico de Cross Bronx, vea la Sección 9.1.1 del Apéndice.

## 2.2. Patrones del tráfico

Esta sección resume los patrones del volumen y velocidad del tráfico en Cross Bronx, las principales vías locales en el área de estudio y las principales autopistas en el Bronx.

### 2.2.1 Tráfico diario promedio anual

Un valor de Tráfico diario anual promedio (AADT) es el volumen anual total de tráfico vehicular en una carretera dividido entre 365. AADT proporciona una medición simple de la capacidad de vehículos de una calle en un día promedio. En el área de estudio, las calles con mayor tráfico incluyen la parte sur de Bruckner Expressway, la sección central de Major Deegan Expressway y la sección oeste de Cross Bronx.

Figura 2.3 muestra los valores direccionales de AADT en todo el carril principal de Cross Bronx,<sup>2</sup> mostrando los volúmenes de tráfico separados hacia el este y oeste. Los carriles hacia el este de Cross Bronx tienen capacidad de un mayor volumen de tráfico que sus contrapartes hacia el oeste. Los segmentos más transitados de Cross Bronx son los segmentos hacia el este entre

<sup>2</sup> Todos los valores de AADT en la Sección 2.2.1 vienen de conteos de tráfico y cálculos que se encuentran en el Visor de datos de tráfico del Departamento de Transporte del estado de Nueva York. Los valores de AADT de algunos segmentos están basados en los conteos de tráfico de 2019, mientras que otros están basados en conteos de años anteriores que se ajustaron con un modificador para calcular el tráfico de 2019.

Macombs Rd y Webster Ave y entre Crotona Ave y Sheridan Expressway. Ambos tienen un AADT aproximado que supera los 80,000 vehículos por día.



Figura 2.3. AADT direccional del carril principal de Cross Bronx. Fuente: NYSDOT Traffic Data Viewer 2019

**Tabla 2.1** compara los volúmenes totales de AADT de Cross Bronx con los de algunas otras autopistas directas importantes de NYC. En esta tabla, los valores AADT se combinan para ambas direcciones de cada calle para mostrar los volúmenes totales. Aunque Cross Bronx no tiene el mayor volumen de tráfico en la ciudad, se puede comparar con otras autopistas directas importantes de NYC y es una de las calles con mayor volumen en el Bronx.

Calle	AADT total
<b>Cross Bronx Expressway</b>	<b>90,000-150,000</b>
Brooklyn Queens Expressway	120,000-170,000
Long Island Expressway (en Queens)	80,000-220,000
Major Deegan Expressway (en Bronx)	100,000-145,000
Staten Island Expressway	140,000-195,000

Tabla 2.1. Volúmenes AADT en las principales autopistas directas. Fuente: NYSDOT Traffic Data Viewer 2019, combined directions

Las arterias principales<sup>3</sup> en el área de estudio incluyen las autopistas directas e interestatales principales como Bruckner Expressway y Major Deegan Expressway, también arterias del Bronx como Grand Concourse, Tremont Ave, Westchester Ave y Webster Ave. El AADT para los segmentos del oeste de Cross Bronx, el extremo sur de Bruckner Expressway y la sección central de Major Deegan Expressway alcanza aproximadamente 120,000 vehículos (Figura 2.4). Otros segmentos de estas calles, como la sección este de Cross Bronx y Bruckner Expressway y la sección sur de Major Deegan Expressway, tienen capacidad para entre 60,000 y 120,000 vehículos cada día. Con pocas excepciones, la mayoría de las otras arterias locales en el Bronx tienen generalmente menos de 30,000 vehículos por día.<sup>4</sup>



Figura 2.4. AADT de dirección combinado de arteria principal. Fuente: NYS DOT Traffic Data Viewer 2019

Las calles locales del Bronx tienen mucho menos tráfico que las carreteras. Entre las calles locales para las que hay cálculos de AADT disponibles, la mayoría tiene menos de 15,000 vehículos por día. (Figura 2.5). Algunas de las calles locales más transitadas del Bronx son White Plains Road, 3rd Ave y E 149th St, que tienen entre 10,000 y 20,000 vehículos por día. Solo un pequeño número de segmentos dispersos, como el cruce de Washington Bridge entre el Bronx y Manhattan y el final de Sheridan Blvd en E 177th St, tienen más de 20,000 vehículos por día.

3 Las arterias principales se identifican con la definición de clase funcional del estado de Nueva York: Mapas de clase funcional (ny.gov)

4 Los valores de AADT de arteria principal (Figura 2.4) y calle local (Figura 2.5) se sitúan en el mapa por separado debido a las grandes diferencias entre sus respectivos volúmenes de tráfico. Ambos conjuntos de calles se simbolizan usando su AADT de dirección combinado.



Figura 2.5. AADT de dirección combinado de vía local. Fuente: NYSDOT Traffic Data Viewer 2019

## 2.2.2 Porcentajes de camiones en las rutas de camiones de NYC

En Cross Bronx, un promedio del 18 % de todos los vehículos son camiones. Algunas otras vías principales del sur del Bronx también tienen volúmenes grandes de tráfico de carga. Los camiones contribuyen a la congestión del tráfico, contaminación de ruido y mala calidad del aire, pero también son vitales para la economía y para la entrega de mercancías en todo el distrito municipal, ciudad y región.

Cross Bronx es una de las pocas carreteras que unen Long Island con el resto del noreste de los Estados Unidos (Figura 2.6 abajo) y es una ruta esencial para el movimiento de personas y mercancías. La mayoría de los vehículos de carga (72 %) que usan Cross Bronx comienzan o terminan sus viajes en el Bronx. Hay varias iniciativas en curso del NYC DOT para disminuir el efecto negativo del transporte de carga en las comunidades locales. El manejo de este tráfico será primordial para cualquier intervención futura en el área de estudio.

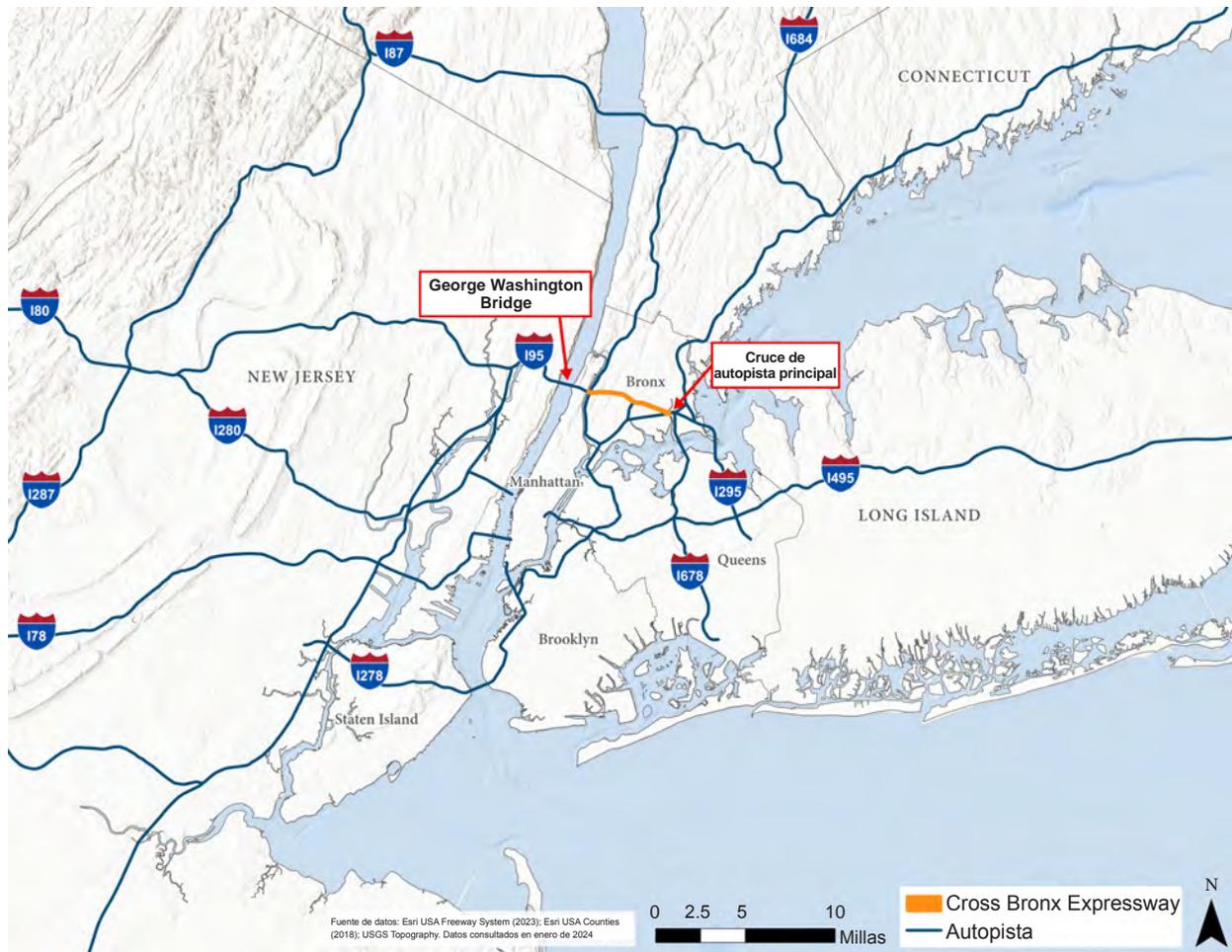


Figura 2.6. Red de autopista regional. Fuente: Esri USA Freeway System 2023

Cross Bronx tiene el mayor porcentaje de tráfico de carga de todas las calles en el Bronx y **Tabla 2.2** muestra que ciertos segmentos tienen más tráfico de carga que cualquier otra autopista directa principal en la ciudad.<sup>5</sup>

Calle	AADT total	AADT de camiones	Porcentaje de camiones
<b>Cross Bronx Expressway</b>	<b>90,000-150,000</b>	<b>18,000-25,000</b>	<b>17-21 %</b>
Brooklyn Queens Expressway	120,000-170,000	9,000-18,000	7-13 %
Long Island Expressway (en Queens)	80,000-220,000	4,000-22,000	5-17 %
Major Deegan Expressway	100,000-145,000	8,000-13,000	6-11 %
Staten Island Expressway	140,000-195,000	14,000-15,000	8-9 %

Tabla 2.2. Porcentaje de camiones en las principales autopistas directas. Fuente: NYSDOT Traffic Data Viewer 2019, combined directions

5 NYSDOT define los camiones como los vehículos que tienen más de 2 ejes y al menos 6 ruedas.

**Figura 2.7** muestra que el tráfico de camiones tiene un alto uso de Cross Bronx y este representa aproximadamente el 18 % o más del tráfico diario total en todo el corredor. Además Cross Bronx, Brucker Expressway y algunas calles locales en el área de Hunts Point también tienen un alto porcentaje de tráfico de camiones. Esto se debe en gran parte a que Cross Bronx y Sheridan Blvd. están entre las rutas de camiones que usan los conductores para hacer entregas para el Hunts Point Cooperative Market.



Figura 2.7. Porcentaje de tráfico de camiones en la ruta de camiones. Fuente: NYSDOT Traffic Data Viewer 2019

## 2.2.3 Volúmenes en horas pico en rampa y vía de servicio de Cross Bronx

Las rampas proporcionan puntos de acceso hacia y desde Cross Bronx. Las rampas más usadas se encuentran cerca de los cruces principales y corredores de transporte de carga como Jerome Ave y 3rd Ave. Algunas vías locales que se desplazan paralelas a la autopista tienen como objetivo proporcionar conectividad entre la autopista directa y la red de calles locales. Las vías de servicio al oeste de Bronx River Parkway son discontinuas, lo que puede forzar a que más tráfico local use el carril principal de Cross Bronx para viajes este-oeste.

De todas las rampas evaluadas, la rampa de entrada hacia el este en 3rd Ave tiene el mayor volumen por hora. Otras rampas muy usadas están en cruces importantes, como el cruce de Cross Bronx y Major Deegan Expressway y el cruce de Cross Bronx y Sheridan Blvd, y en corredores de transporte de carga como Jerome Ave y Webster Ave. Las rampas en Rosedale Ave también tienen mucho tráfico, en gran parte debido a la falta de una conexión directa entre Cross Bronx y Bronx River Parkway. Generalmente, las rampas hacia el este tienen mayores volúmenes comparado con las rampas hacia el oeste. En algunos casos, las vías pueden tener volúmenes menores debido a la congestión en lugar de que por una demanda menor. Además, las rampas se usan mucho para viajes locales. Según el análisis de datos de Streetlight, casi el 70 % de los viajes de vehículos que

usan las rampas de Jerome Ave terminan en barrios adyacentes. Para obtener más información sobre la metodología que se usó para este análisis, vea la Sección 9.1.2 del Apéndice.

Dirección	Lugar de rampa	Hora pico de la mañana	Hora pico de la tarde	Hora pico de la noche	AADT	% de camiones	% de viaje por origen o destino
EB	Rampa de entrada de Major Deegan	1,066	729	805	11,724	10 %	2 %
	Rampa de entrada de Washington Bridge	1,156	789	1,171	18,838	3 %	1 %
	Rampa de salida de Jerome Ave	605	540	531	10,384	10 %	66 %
	Rampa de entrada de Jerome Ave	827	605	885	10,224	10 %	70 %
	Rampa de salida de Webster Ave	973	887	969	15,127	4 %	47 %
	Rampa de entrada de 3rd Ave	1,584	1,384	1,937	22,875	10 %	48 %
	Rampa de salida de Sheridan Blvd	628	604	525	10,945	17 %	8 %
	Rampa de salida de Bronx River Ave	853	866	976	14,085	1 %	24 %
	Rampa de entrada de Rosedale Ave	1,262	1,446	1,628	22,793	1 %	18 %
	Rampa de salida de White Plains Ave	469	376	439	6,797	10 %	55 %
	Rampa de entrada de Pugsley Ave	270	196	293	3,936	10 %	71 %
	Rampa de salida de Olmstead Ave	696	491	692	9,172	10 %	57 %
	Rampa de salida de Bruckner Expy	955	871	1,046	18,011	13 %	3 %
WB	Rampa de salida de Ellis Ave	777	434	504	5,821	10 %	33 %
	Rampa de entrada de Ellis Ave	635	282	329	6,438	10 %	35 %
	Rampa de entrada de E174th St	744	176	190	4,427	10 %	53 %
	Rampa de salida de E174th St	614	587	625	10,052	19 %	15 %
	Rampa de entrada de Rosedale Ave	1,013	246	242	6,121	10 %	34 %
	Rampa de entrada de NB Sheridan Blvd	564	428	376	8,130	19 %	14 %

Nota: El AADT, % de camiones y volúmenes de hora pico se obtuvieron de los datos del VNYSDOT Traffic Data Viewer 2019, que se consultaron mediante el sitio web en diciembre de 2023. El porcentaje de viajes por origen y destino en un radio de 0.5 millas se calculó usando los datos de Streetlight de marzo de 2023 con el análisis completado en abril de 2024. Para la columna Origen y Destino, los porcentajes representan los viajes que comienzan o terminan en un radio de media milla de la rampa, dependiendo del tipo de rampa (rampa de entrada o rampa de salida).

Tabla 2.3. Volúmenes de rampa de Cross Bronx, Fuente: 2019 NYSDOT Traffic Data Viewer y 2023 March StreetLight data

Dirección	Lugar de rampa	Hora pico de la mañana	Hora pico de la tarde	Hora pico de la noche	AADT	% de camiones	% de viaje por origen o destino
WB	Rampa de entrada de SB Sheridan Blvd	888	615	708	11,307	3 %	21 %
	Rampa de salida de 3rd Ave	850	634	655	11,159	10 %	57 %
	Rampa de entrada de Webster Ave	1,092	805	918	14,285	10 %	46 %
	Rampa de salida de Jerome Ave	838	379	492	8,355	10 %	78 %
	Rampa de entrada de Jerome Ave	821	711	929	13,109	10 %	71 %
	Rampa de salida Major Deegan	1,252	796	944	17,994	7 %	3 %

Nota: El AADT, % de camiones y volúmenes de hora pico se obtuvieron de los datos del VNYS DOT Traffic Data Viewer 2019, que se consultaron mediante el sitio web en diciembre de 2023. El porcentaje de viajes por origen y destino en un radio de 0.5 millas se calculó usando los datos de Streetlight de marzo de 2023 con el análisis completado en abril de 2024. Para la columna Origen y Destino, los porcentajes representan los viajes que comienzan o terminan en un radio de media milla de la rampa, dependiendo del tipo de rampa (rampa de entrada o rampa de salida).

Tabla 2.3. Volúmenes de rampa de Cross Bronx, Fuente: 2019 NYSDOT Traffic Data Viewer y 2023 March StreetLight data

**Tabla 2.4** muestra datos de tráfico para segmentos de la vía de servicio seleccionados e indica que, aunque el uso general varía, los porcentajes de camiones son similares en todos los segmentos.

Dirección	Segmento de vía de servicio	Volumen en hora pico de la mañana	Volumen en hora pico de la tarde	Volumen en hora pico de la noche	AADT	% de camiones
EB	de Bronx River Ave a White Plains Rd	254	306	398	5,012	9
	de Hugh Grant Cir a Bruckner Blvd	512	406	558	8,273	8
WB	Zerega Ave a Westchester Ave	725	638	738	12,980	8
	de Hugh Grant Cir a Bruckner Blvd	698	335	378	6,828	8

Tabla 2.4. Volúmenes de la vía de servicio de Cross Bronx, Fuente: 2019 NYSDOT Traffic Data Viewer y 2023 March StreetLight data

## 2.2.4 Perfiles de velocidad de las calles principales y locales de Cross Bronx

La congestión y los tiempos de viaje son consideraciones importantes para los usuarios de Cross Bronx y para los residentes del área de estudio. El carril principal de Cross Bronx hacia el oeste tiene una congestión extrema durante todas las horas diurnas de los días entre semana, mientras que la congestión hacia el este se restringe a ciertos segmentos y es más probable que ocurra durante las horas pico tradicionales de la mañana y la noche de los días entre semana. Muchas calles locales siguen patrones de congestión similares en la hora pico.

Los datos de velocidad que se muestran en la **Figura 2.8** y **Figura 2.9** representan los períodos de la hora pico de la mañana y noche de los días entre semana (de 7:00 a 10:00 a. m. y de 4:00 a 7:00 p. m.). Las descripciones con información de los mapas de velocidad están en la Sección 9.1.3 del Apéndice. Debido a que las condiciones del tráfico y los límites de velocidad varían ampliamente entre las calles locales y de las arterias, se usan diferentes escalas para representar las condiciones de congestión. Por ejemplo, las calles de las arterias con una velocidad promedio de 20 millas por hora (mph) se consideran congestionadas, mientras que las calles locales con la misma velocidad se consideran con circulación libre.

Durante el período de la hora pico de la mañana de los días entre semana, que se representa en la **Figura 2.8**, la mayoría de las calles en el área de estudio tienen niveles moderados o intensos de congestión. Durante este período, las calles locales también tienen una congestión considerable, especialmente los conectores de barrio y región (vea la Sección 2.3.1. para obtener una definición de estos términos) como Jerome Ave, Grand Concourse y E Tremont Ave.



Figura 2.8. Velocidades en hora pico de la mañana de días entre semana promedio de la autopista y calles locales.  
 Fuente: INRIX, marzo de 2023

El período de la hora pico de la noche de los días entre semana tiene una mayor congestión de tráfico que el período de la hora pico de la mañana, como se representa en la **Figura 2.9**. La congestión más intensa ocurre en los cruces entre George Washington Bridge y la rampa de entrada de Jerome Ave y entre Sheridan Blvd y Bronx River Parkway. La congestión de la calle local también es más pronunciada en el período de la hora pico p. m. que en el período de la hora pico a. m.



Figura 2.9. Velocidades en hora pico de la noche de días entre semana promedio de la autopista y calles locales.  
Fuente: INRIX, marzo de 2023

Figura 2.10 y Figura 2.11 son mapas de calor de escaneo de congestión del carril principal de Cross Bronx basados en los datos de la velocidad promedio anual de 24 horas de marzo de 2023. Un escaneo de congestión ayuda a representar el lugar, la intensidad y la duración de la congestión a lo largo de una calle específica. El lado derecho muestra la hora del día y la parte inferior muestra lugares específicos a lo largo de Cross Bronx. Por ejemplo, a las 2:00 (2:00 a. m.) los carriles hacia el oeste tienen velocidades más altas en todo el corredor, mientras que a las 20:00 (8:00 p. m.), los carriles hacia el oeste se congestionan de manera progresiva desde Zerega Ave hasta University Ave.

Estos mapas de calor demuestran que Cross Bronx está congestionada hacia el este y hacia el oeste durante los períodos de la hora pico de la mañana y la noche. Sin embargo, el carril principal hacia el oeste tiene un mayor número de segmentos congestionados y tiene un período más largo de congestión que el carril principal hacia el este. La congestión hacia el oeste comienza aproximadamente a las 6:00 a. m. en la mañana y continúa hasta aproximadamente las 7:00 p. m. en la noche en todo el corredor. La congestión hacia el este ocurre solo en ciertos segmentos y durante las horas pico típicas de la mañana y la noche.

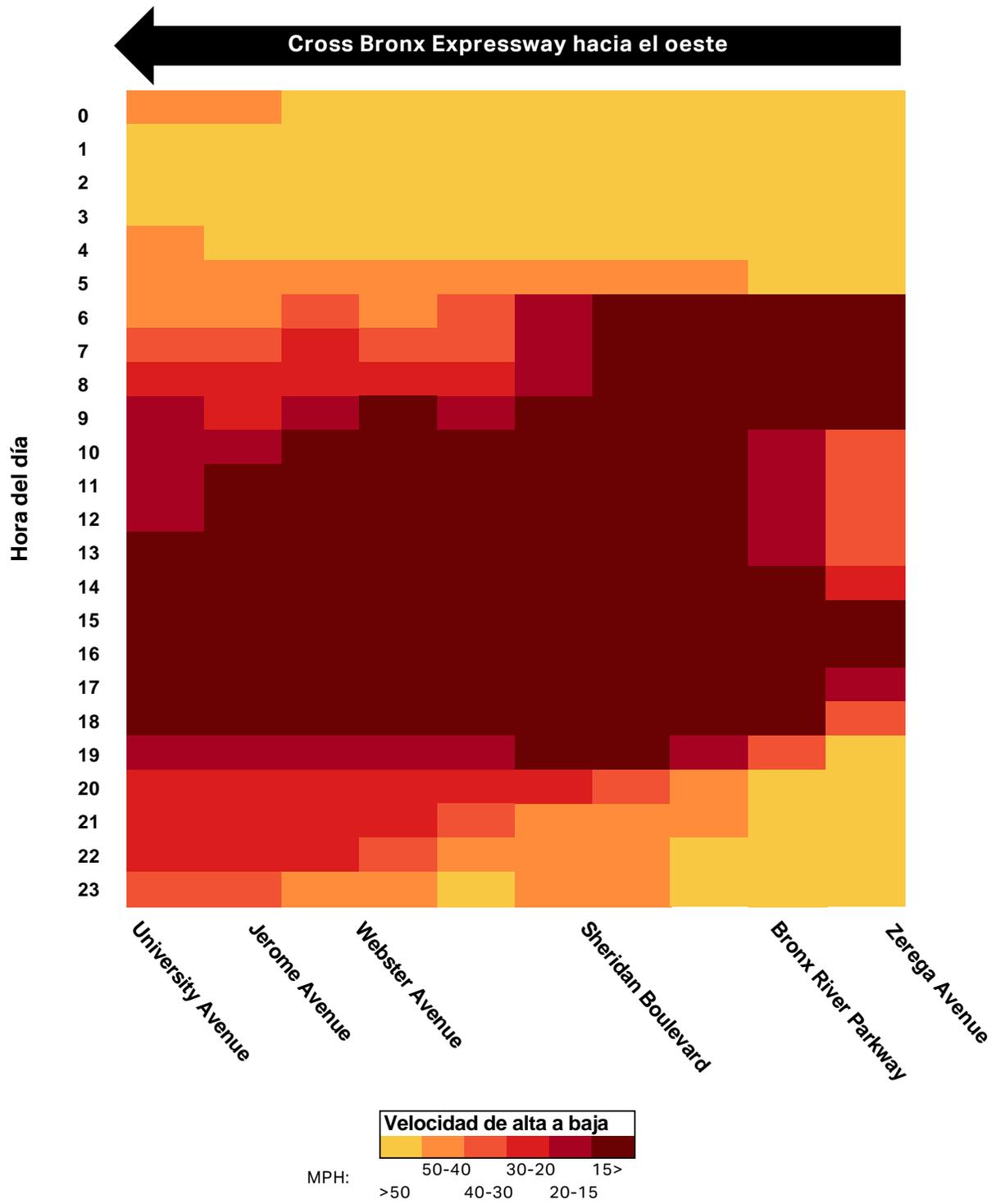


Figura 2.10. Escaneo de la congestión de 24 horas del carril principal hacia el oeste de Cross Bronx. Fuente: INRIX, 2023

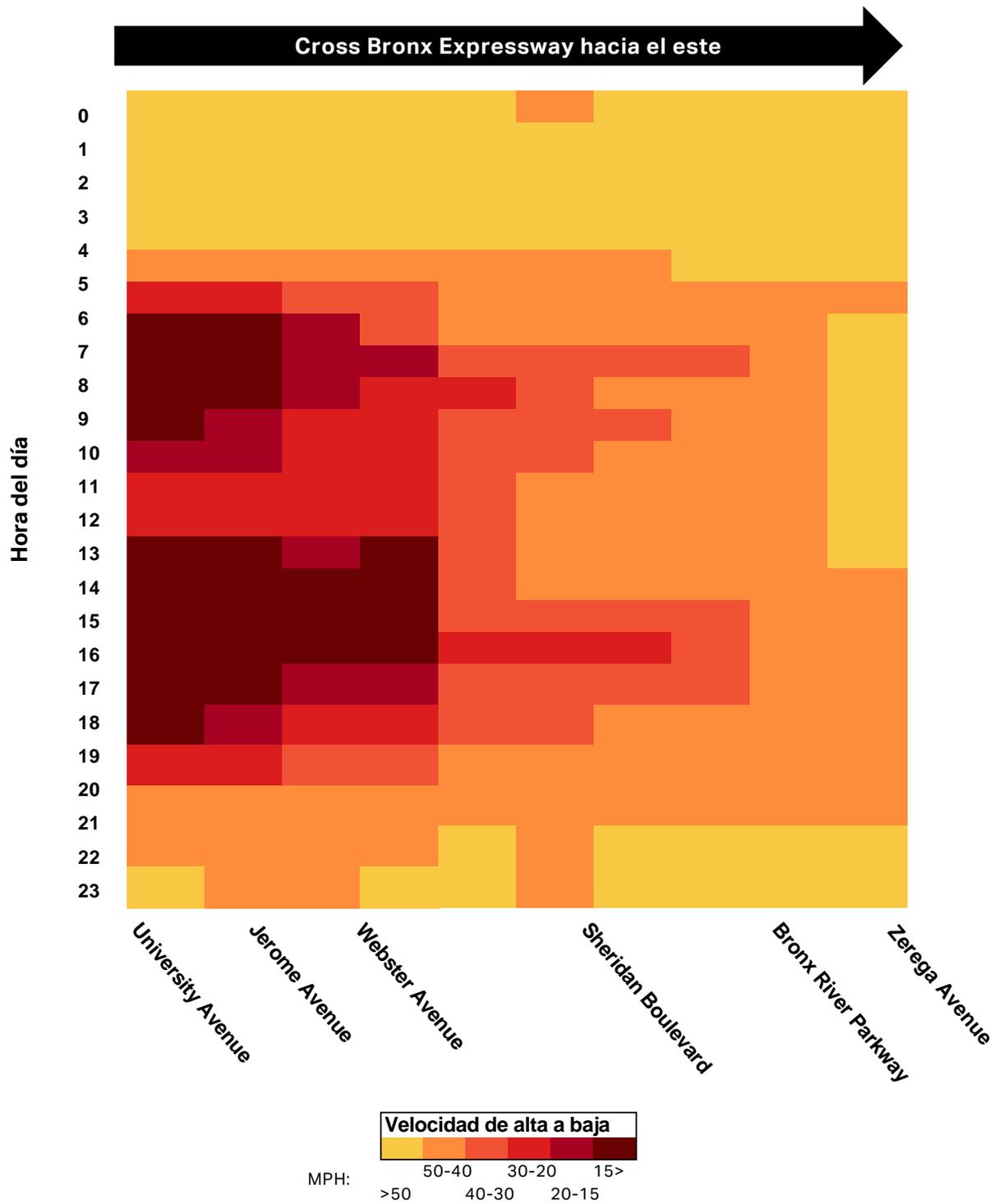


Figura 2.11. Escaneo de la congestión de 24 horas del carril principal hacia el este de Cross Bronx. Fuente: INRIX, 2023

## 2.3. Multimodal

### 2.3.1 Peatones

En una ciudad donde la mayoría de los viajes se hacen a pie, la infraestructura para el peatón es importante para la accesibilidad y la conectividad de cualquier barrio.

La topografía del área de estudio varía sustancialmente de oeste a este, como se muestra en la **Figura 2.12**. La mitad del oeste del área de estudio incluye colinas empinadas que crean conexiones de calles complejas y condiciones con dificultades para el peatón. Las calles con escalones y los caminos empinados pueden crear barreras para las personas con dificultades de movilidad y pueden tener efecto en las opciones de ruta y facilidad de movimiento de todos los peatones.

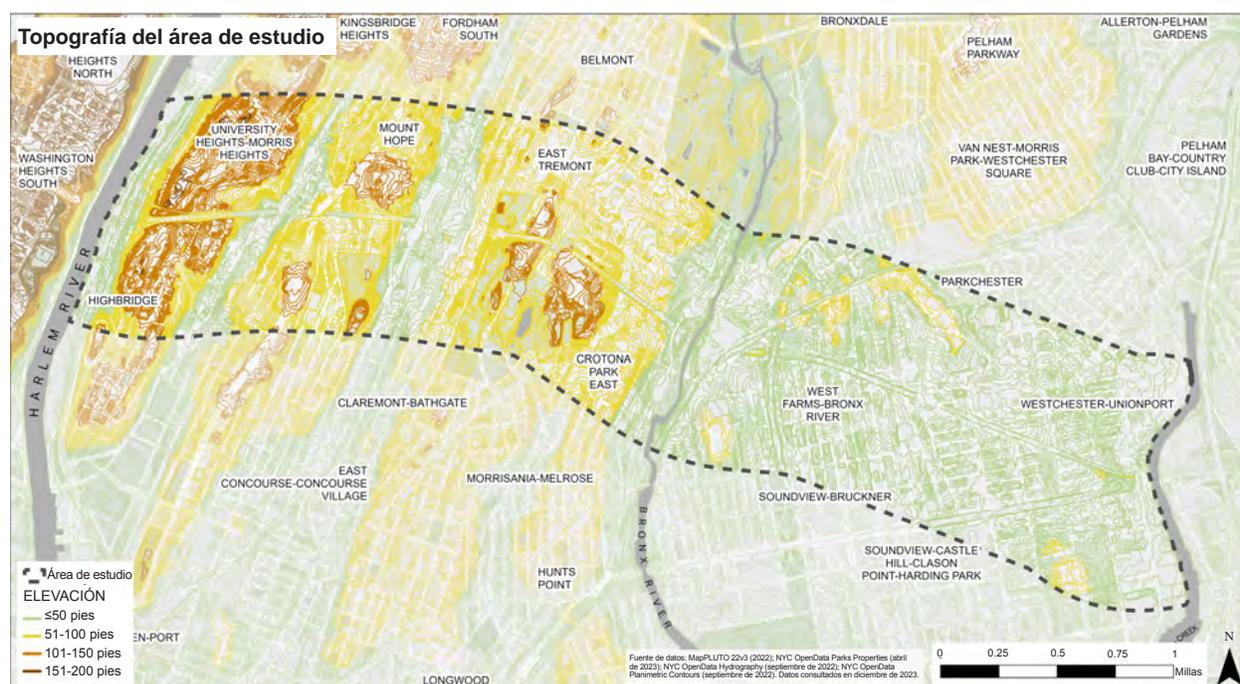


Figura 2.12. Topografía del área de estudio. Fuente: NYC OpenData Planimetric Contours, 2022

La Unidad Peatonal (Pedestrian Unit) del NYC DOT identificó en el mapa los generadores de viaje del peatón (por ejemplo, escuelas y estaciones de metro) para calcular la demanda y clasificó cada calle de NYC en una categoría de “demanda de peatones”.<sup>6</sup> El modelo clasifica la categoría de “punto de referencia” a las calles con relativamente poca demanda, mientras que las calles de la comunidad, barrios y región tienen una importancia cada vez mayor para el movimiento del peatón, como se muestra en la **Figura 2.13**. En el área de estudio, las calles alrededor de los espacios verdes grandes como Crotona Park y corredores comerciales como E Tremont Ave se destacan como conectores de barrio o región.

6 NYC DOT Pedestrian Demand Map Methodology, 2024, <https://www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/methodology-ped-demand-map.pdf>



Figura 2.13. Demanda de peatones. Fuente: NYC DOT Pedestrian Demand, 2023

El mapa de deficiencias de las aceras (**Figura 2.14**) describe la calidad de las aceras en el área de estudio. Cuando existen aceras, su ancho real se compara con su ancho ideal según las Directrices de diseño del plan de movilidad peatonal<sup>7</sup> Una acera que cumple con las directrices es “adecuada”, mientras que las aceras angostas son “deficientes” y las anchas son “superiores”. Las líneas rojas en la **Figura 2.14** indican las calles de la superficie en las que no hay aceras en uno o ambos lados. La mayoría de las calles sin aceras son vías de servicio de autopista directa, como las que están a lo largo de Cross Bronx y Bruckner Expressway. Otras áreas donde no hay aceras incluyen Sedgwick Ave, en donde se desplaza en Major Deegan Expressway, y Park Ave, en donde limita con Metro-North Railroad.

En general, la mayoría de las aceras en del área de estudio tienen un tamaño adecuado. Sin embargo, en las partes del oeste y central del área de estudio, que incluyen calles de demanda alta debido al transporte público cercano y usos del terreno de alta densidad, muchas aceras no son lo suficientemente anchas.

7 NYC DOT Pedestrian Mobility Plan, 2024, <https://www.nyc.gov/html/dot/html/pedestrians/pedestrian-mobility.shtml>



Figura 2.14. Deficiencia de aceras. Fuente: NYC DCP Sidewalk Deficiencies, 2023

**Figura 2.15** combina la información en la **Figura 2.13** y **Figura 2.14**, destacando calles modeladas como de alta demanda de peatones y con un ancho menor que el de las directrices. Estos lugares incluyen aceras que rodean estaciones de metro en conectores norte-sur como Jerome Ave, Grand Concourse, Boston Road y Westchester Ave. Otras calles peatonales importantes incluyen las calles principales de Parkchester y las que rodean los parques Claremont, Crotona y Walter Gladwin, como Morris Ave, Fulton Ave y E Tremont Ave.



Figura 2.15. Calles peatonales críticas: Calles con deficiencias de aceras y demanda alta de peatones.  
Fuente: NYC DCP Sidewalk Deficiencies, 2023 & NYC DOT Pedestrian Demand, 2023

## 2.3.2 Ciclistas

La red de ruta de bicicleta del Bronx incluye:

- Carriles protegidos para bicicletas - algún tipo de barrera física que separa a los ciclistas del tráfico
- Carriles convencionales para bicicletas - separados por líneas pintadas
- Carriles compartidos - marcados en las calles con tráfico mixto

Aunque en las últimas décadas se invirtió mucho en la red de bicicletas del Bronx, el área de estudio carece de rutas este-oeste seguras y eficientes y la infraestructura existente no da un acceso constante a destinos clave. Esto es particularmente verdadero en la mitad del este del área de estudio, donde la infraestructura para bicicletas es más limitada.

El plan [Green Wave](#) de 2019 para el ciclismo en NYC describe el objetivo de una red conectada del carril protegido para bicicletas en toda la ciudad. Se han hecho avances en el desarrollo de características de esa red, como la vía verde de Bronx River. Además, se construyeron redes de barrio de carriles para bicicletas convencionales en partes importantes del área de estudio al oeste de Bronx River. Aunque la red del carril para bicicletas convencional cubre algunas áreas de las partes oeste y central del área de estudio, la cobertura del carril protegido para bicicletas es limitada.<sup>8</sup>

<sup>8</sup> Según un estudio del NYC DOT, los carriles protegidos para bicicletas reducen el riesgo general de lesiones en un 34 %, con una reducción del riesgo de más del 60 % en las calles de mayor riesgo. Los carriles para bicicletas convencionales reducen el riesgo general de lesiones en un 32 % y son más eficaces en calles de volumen bajo y medio. El estudio también encontró que el manejo del carril para bicicletas reduce el número de lesiones no solo para los ciclistas sino también para los peatones y ocupantes de automóviles, probablemente como resultado de los efectos del alivio del tráfico.

Actualmente, hay pocas rutas para bicicletas al este de Bronx River. La red del oeste está más desarrollada, pero tiene algunas brechas importantes. La vía verde de Bronx River es un activo importante en el área de estudio y del Bronx en general, dando una conexión segura entre los espacios verdes de todo el distrito municipal. Sin embargo, una de las brechas importantes (encerrada en un círculo morado en la **Figura 2.16**) en la vía verde está situada entre Starlight Park y el zoológico del Bronx. La brecha obliga a los ciclistas y otros usuarios de micromovilidad a usar las calles que no tienen infraestructura para bicicletas. E Tremont Ave es una importante vía este-oeste con un carril para bicicletas convencional dividido por secciones de calles compartidas. Situaciones complicadas similares ocurren en todo el corredor.



Figura 2.16. Red de rutas para bicicleta en el área de estudio. Fuente: NYC DOT OpenData Bike Routes, 2023

### 2.3.3 Transporte público

**Muchas líneas de metro cruzan el área de estudio para proporcionar conexiones de norte a sur. Sin embargo, solo líneas de autobús tienen velocidades por debajo del promedio y enfrentan los mismos problemas de congestión que los vehículos personales cubren las conexiones este-oeste.**

Las zonas peatonales alrededor de las estaciones de autobús y metro de MTA se aproximan a las áreas de servicio del transporte público del área de estudio. Las áreas moradas en la **Figura 2.17** indican las calles que están a 5 minutos caminando de una estación de metro. Aunque las áreas de captación general para las estaciones de transporte público tienen una distancia mayor que las que se muestran que están a 5 minutos caminando, estas áreas tienen el mejor acceso al servicio. Gran parte del área de estudio está a una distancia considerable de una estación de metro. **Figura 2.18** destaca áreas que están fuera de la zona peatonal a 5 minutos desde cualquier transporte público.

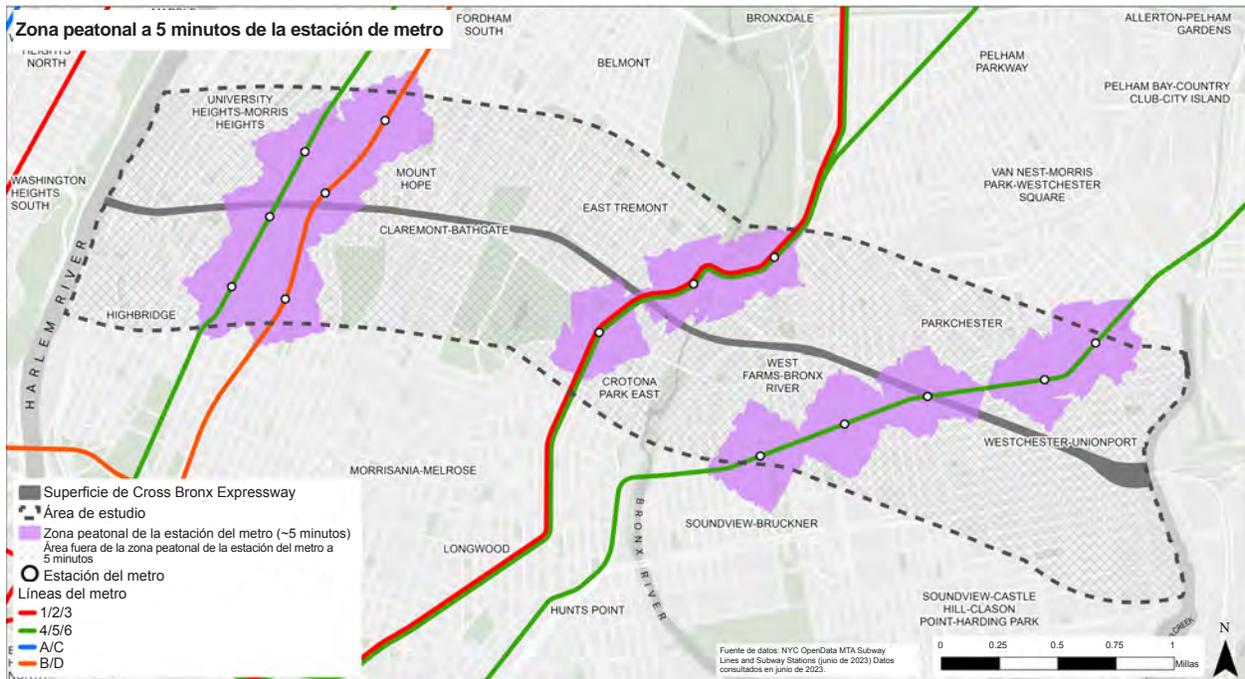


Figura 2.17. Zona peatonal a 5 minutos de la estación de metro.  
 Fuente: NYC OpenData MTA Subway Lines and Subway Stations, consultado en junio de 2023



Figura 2.18. Área fuera de la zona peatonal de transporte a 5 minutos.  
 Fuente: NYC DOT MTA Bus Stops, Bus Routes, Subway Lines, Subway Stations, consultado en junio de 2023

Aunque la mayor parte del área de estudio está a 5 minutos caminando de una parada de autobuses (**Figura 2.19**), la distancia por sí sola no garantiza que cualquier persona que viva en un área de servicio tenga una movilidad de transporte público confiable y efectiva. Los niveles de servicio varían drásticamente en todo el sistema de autobuses de NYC, y las rutas que cruzan el área de estudio tienen velocidades promedio relativamente bajas,<sup>9</sup> como se muestra en **Figura 2.20**. Las rutas de autobuses en la **Figura 2.21** dan las únicas opciones de transporte público para viajar este-oeste a lo largo del corredor. Todas estas rutas tienen mayor cantidad de pasajeros que el promedio en toda la ciudad y la Q44-SBS y la BX36 tienen niveles de pasajeros superiores a tres veces el promedio en toda la ciudad. Todas las rutas este-oeste, excepto Q44-SBS, tienen velocidades promedio de autobús en la hora pico de los días de entre semana por debajo del promedio del distrito municipal, que es más de una mph más lenta que el promedio en toda la ciudad.

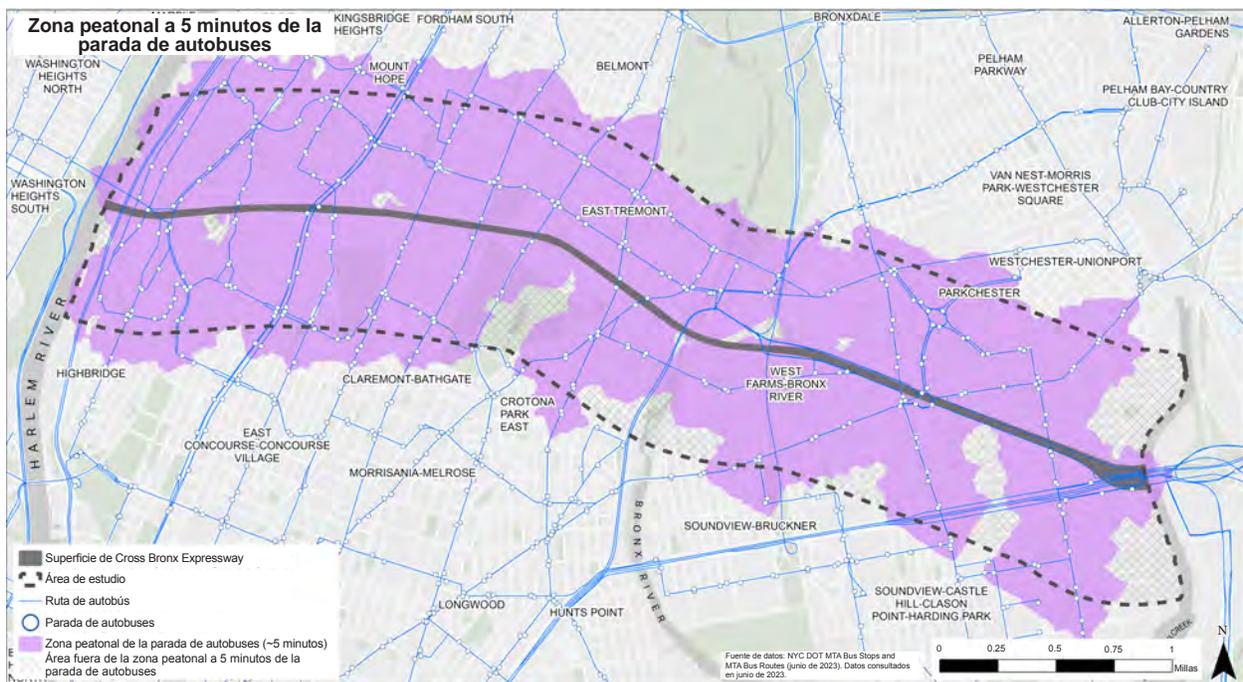


Figura 2.19. Zonas peatonales a 5 minutos de la parada de autobuses. Fuente: NYC DOT MTA Bus Stops and MTA Bus Routes (junio de 2023), datos consultados en junio de 2023

9 Teng en cuenta que estas velocidades son para las rutas completas, no solo para las partes que pasan por el área de estudio.

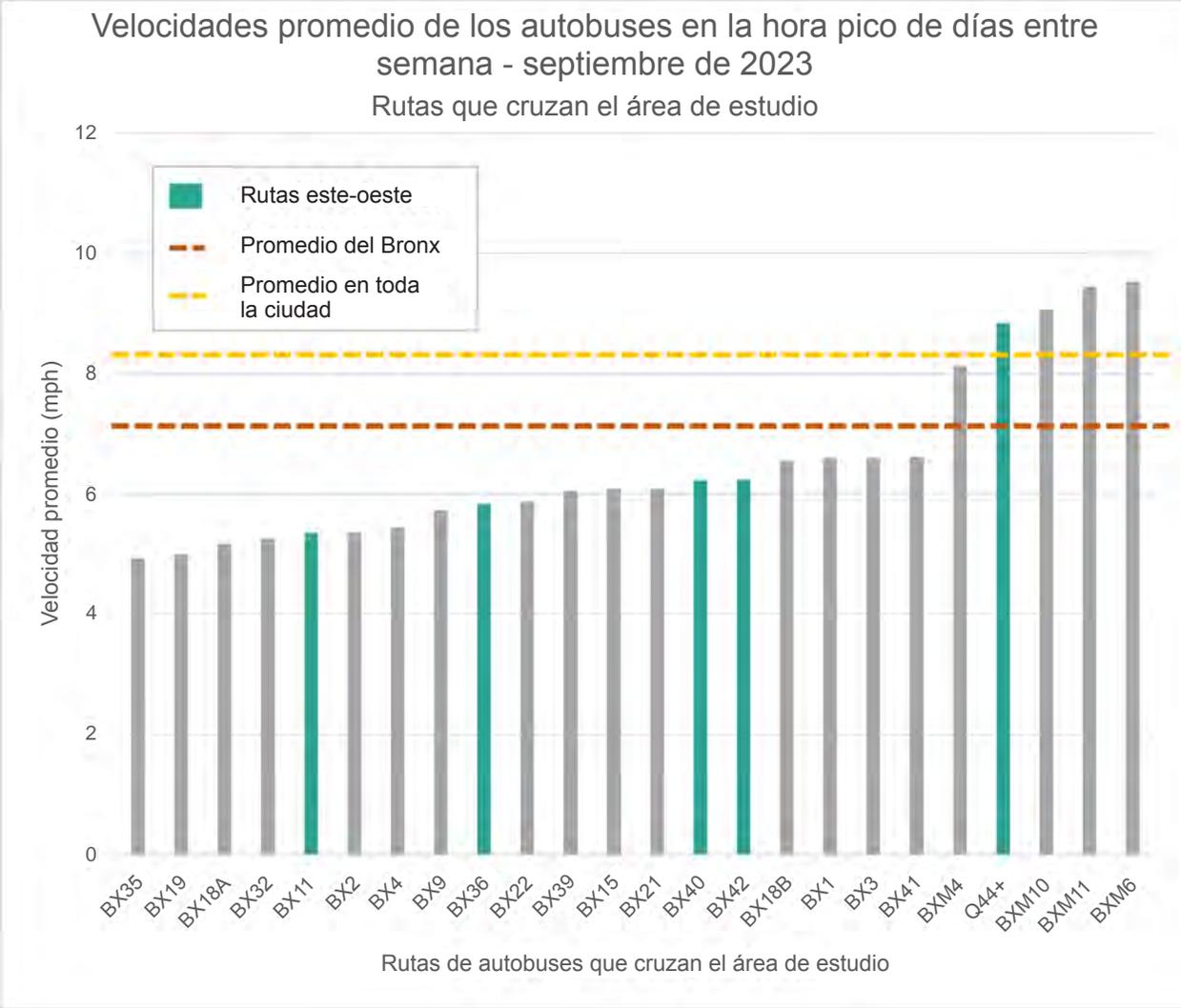


Figura 2.20. Velocidades promedio de los autobuses en la hora pico de días entre semana, septiembre de 2023, rutas que cruzan el área de estudio. Fuente: NYCT Operations Planning, 2023

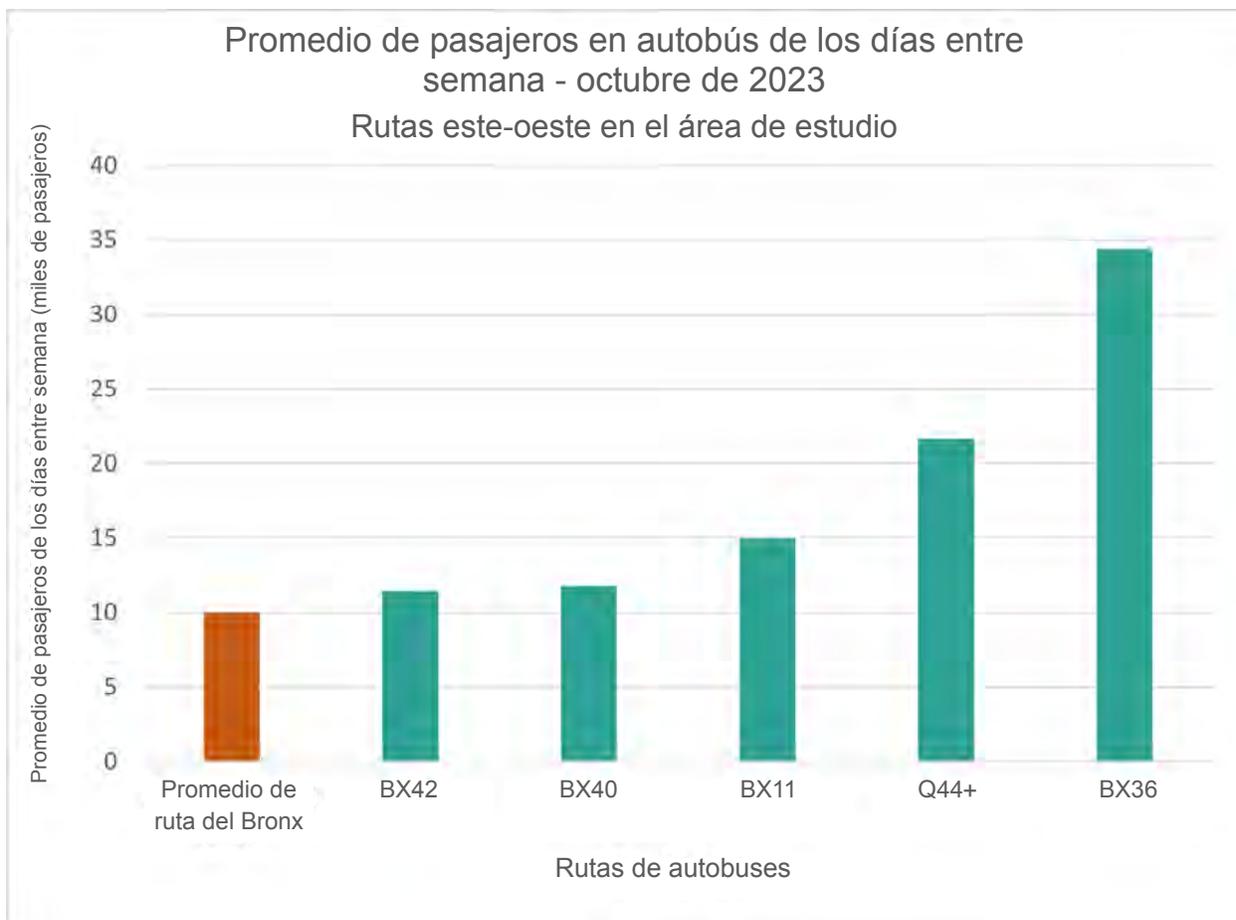


Figura 2.21. Promedio de pasajeros en autobús de los días entre semana, octubre de 2023, rutas este-oeste en el área de estudio. Fuente: NYCT Operations Planning, octubre de 2023

En la mayoría de los lugares, los autobuses este-oeste viajan a 7.5 mph o menos. Esto significa que incluso los viajes de corta distancia entre los barrios adyacentes pueden tardar mucho tiempo para los pasajeros. Los niveles altos de congestión también dificultan garantizar un servicio confiable y oportuno. **Figura 2.22** abajo muestra las velocidades promedio de los autobuses hacia el oeste a nivel de segmento para las horas pico p. m. de los días entre semana. Para obtener más mapas de velocidad de autobuses de segmento y nivel, vea la Sección 9.1.4 del Apéndice.



Figura 2.22. Velocidades promedio p. m. hacia el oeste de las rutas de autobuses del área de estudio este-oeste.  
Fuente: NYCT Operations Planning, octubre de 2023

El Índice de viajes de transporte de NYC DCP (Figura 2.23) incorpora los horarios y lugares de las principales opciones de transporte público para representar la variación en el acceso al transporte público en toda la ciudad. Cada área de censo tiene una puntuación según el nivel de acceso de sus residentes a las opciones de transporte público. En el “Índice de acceso a empleos”, las áreas de censo donde los residentes pueden usar el transporte público para llegar a la mayor cantidad de empleos en el menor tiempo posible tienen las puntuaciones más altas. Por ejemplo, un área de censo donde los residentes pueden llegar a 3,000 empleos en 35 minutos tendrá una puntuación más alta que un área de censo donde los residentes solo pueden llegar a 500 empleos en 35 minutos.

En toda NYC y en el Bronx, las áreas de censo más alejadas del transporte público y de los centros de empleo, como el centro de Manhattan, tienen puntuaciones más bajas. Sin embargo, existe variación en el Índice de acceso a empleos en el área de estudio. En general, el acceso a empleos mediante transporte público disminuye de oeste a este en toda el área de estudio. Al comparar la Figura 2.23 con la Figura 2.26 en la siguiente sección, las áreas del este con acceso bajo al transporte también muestran tasas más altas de desplazamientos en automóvil.

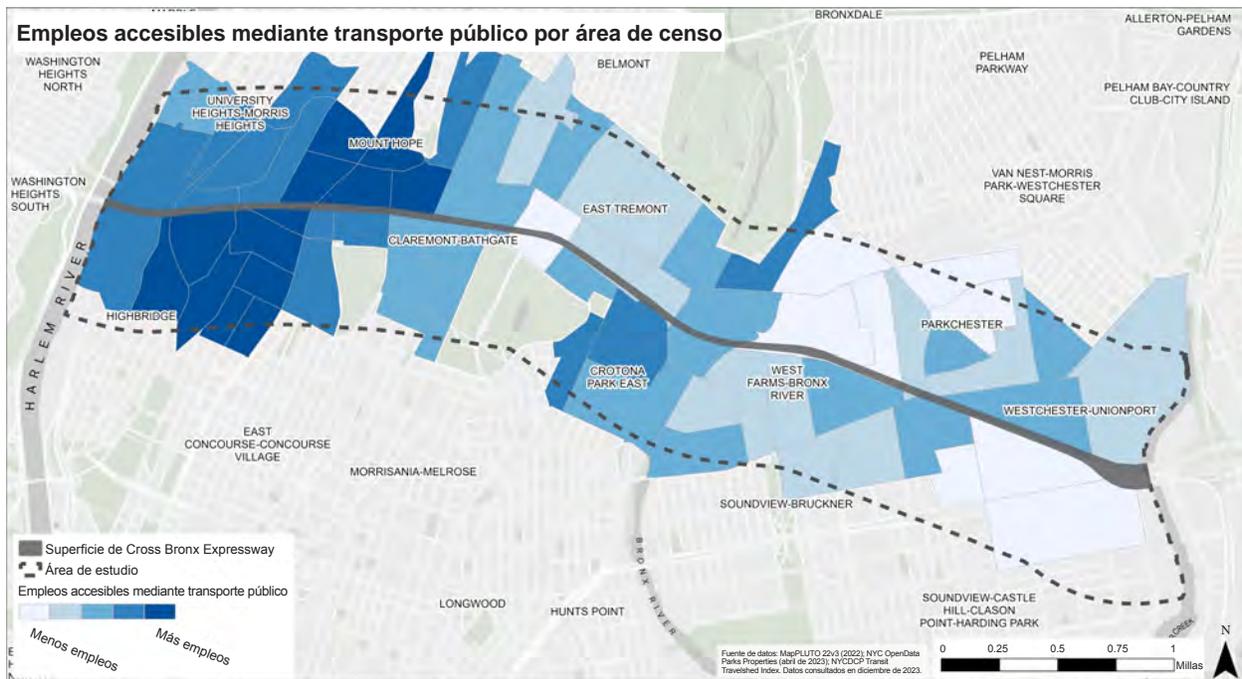


Figura 2.23. Empleos accesibles mediante transporte público por área de censo. Fuente: NYC DCP Transit Travelshed Index, consultado en diciembre de 2023

### 2.3.4 Proporción de modo y propósito de viaje

Muchos factores influyen en los tipos de viajes que hace una persona y el modo que elige usar. Es importante para los objetivos de equidad y sostenibilidad maximizar las opciones de viaje disponibles para los residentes y visitantes de cualquier barrio de NYC. El acceso al transporte público, servicios de uso compartido e infraestructura de micromovilidad varía en toda el área de estudio. Los datos de proporción de modo reflejan esta variación, mientras que los datos sobre el propósito del viaje indican que *tipos de viajes que hacen las personas al área de estudio son similares a los que tienen como destino el resto de la ciudad.*

Los residentes de los barrios que rodean Cross Bronx usan una diversidad de modos de transporte para viajar al trabajo (Figura 2.24). La mayoría de los viajes se hacen en transporte público y casi el 60 % se hacen en metro y autobús. Sin embargo, la Figura 2.26 indica que los residentes en el oeste tienen más probabilidades de desplazarse usando transporte público, mientras que las tasas más altas de desplazamiento en vehículos con un solo ocupante se concentran en el este. (Figura 2.25).

## Modo de viaje al trabajo de los residentes en el área de estudio

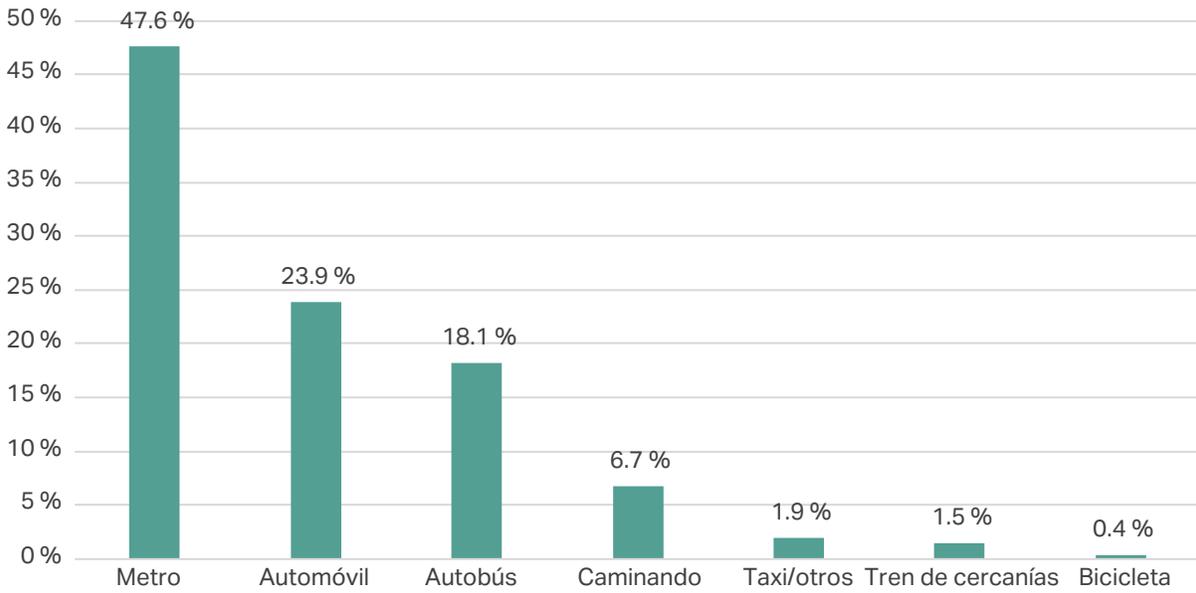


Figura 2.24. Modo de viaje al trabajo de los residentes en el área de estudio.  
Fuente: US Census Bureau (2021) ACS 5-Year Estimates.

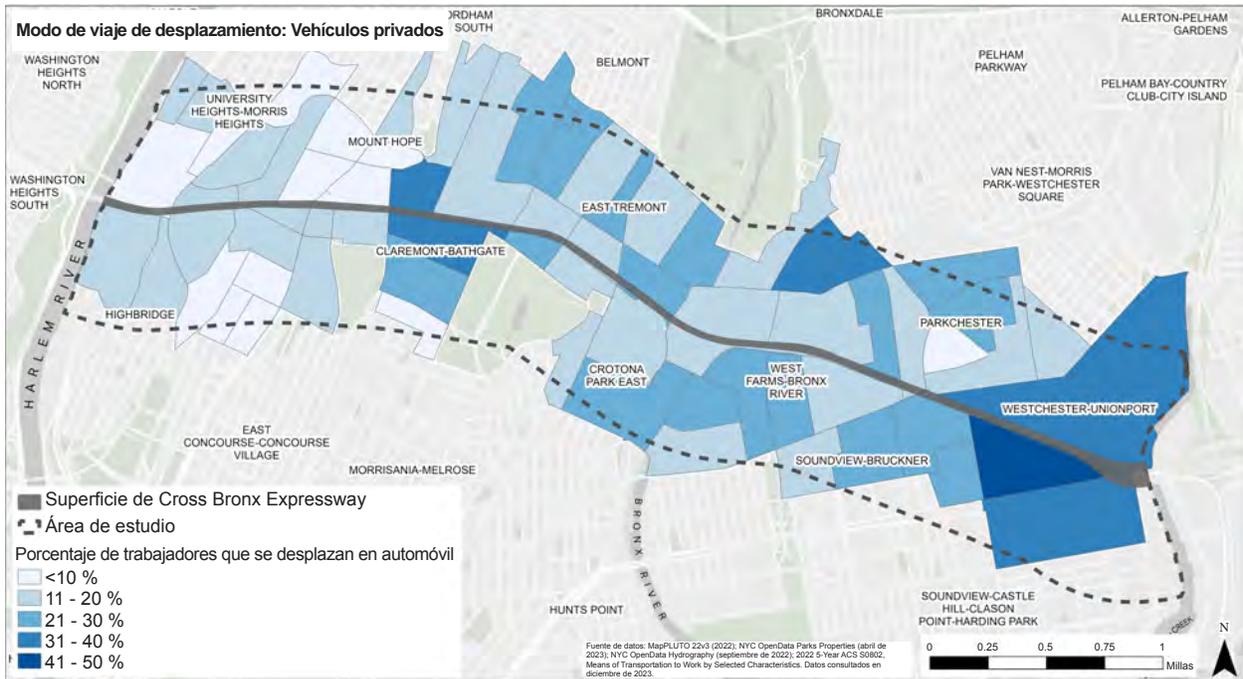


Figura 2.25. Modo de viaje de desplazamiento: Vehículos privados. Fuente: 2022 5-Year ACS, Means of Transportation to Work by Selected Characteristics

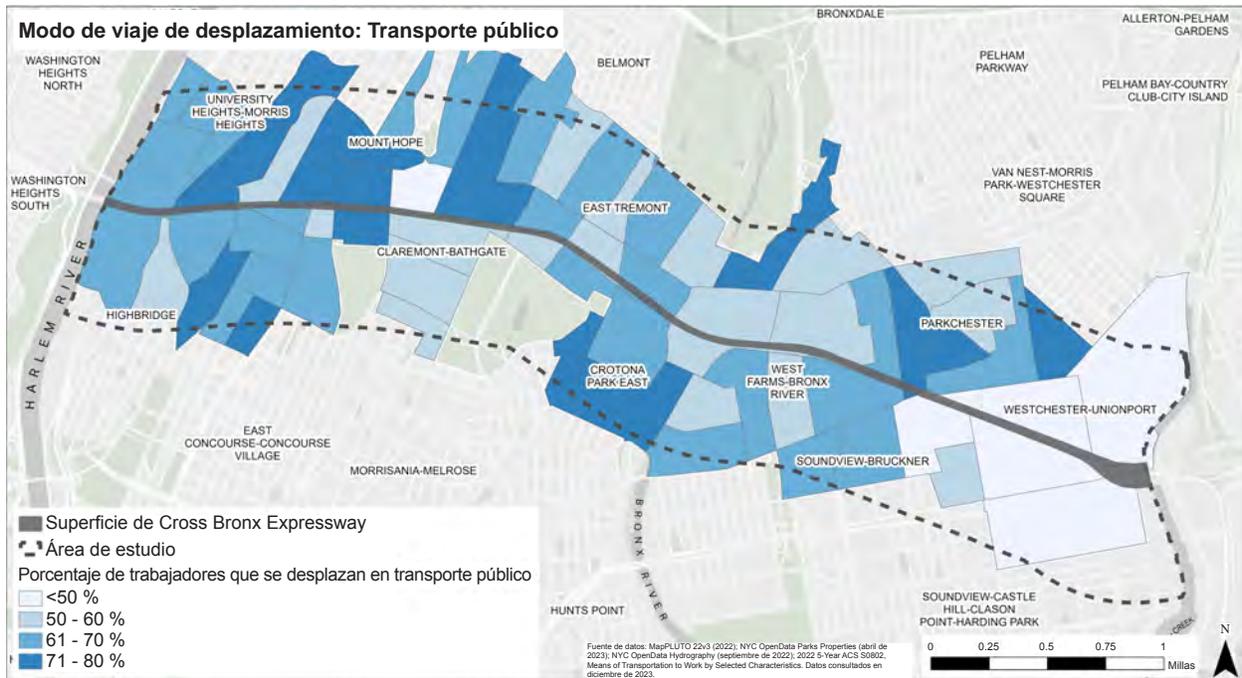


Figura 2.26. Modo de viaje de desplazamiento: Transporte público.  
 Fuente: 2022 5-Year ACS, Means of Transportation to Work by Selected Characteristics

Entre los que viven en el área de estudio, los pasajeros del transporte público tienen tiempos de desplazamiento más largos, especialmente comparado con los que usan automóviles para ir al trabajo (Figura 2.27). Más del 50 % de los pasajeros del metro y aproximadamente el 35 % de los pasajeros de autobuses con viajes que comienzan cerca de Cross Bronx tienen desplazamientos de más de una hora, mientras que solo aproximadamente el 15 % de los usuarios de automóvil tienen desplazamientos de duración similar. Aunque la distancia o destino no controlan estos tiempos de viaje, muestran las otras cargas sobre los que dependen del transporte público para llegar al trabajo.

### Tiempo de viaje al trabajo por modo para los residentes en el área de estudio

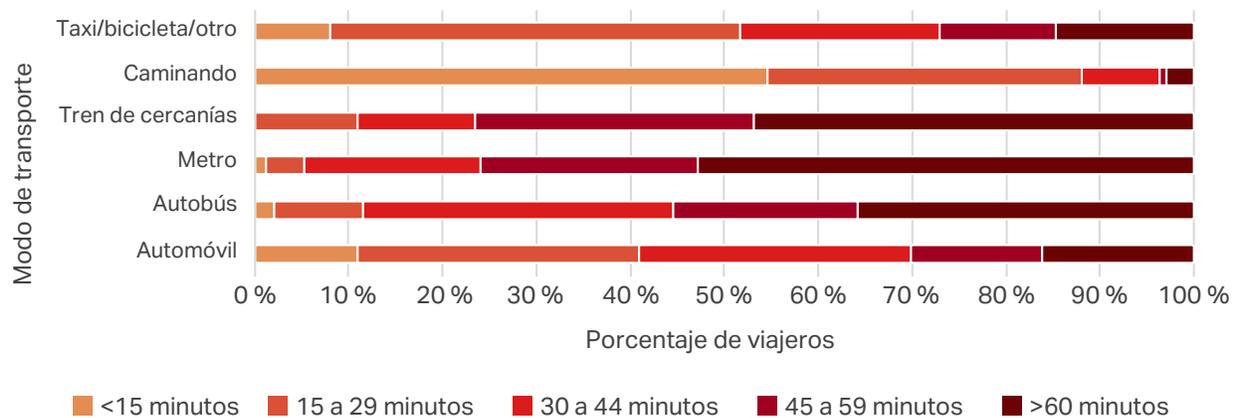


Figura 2.27. Tiempo de viaje al trabajo por modo para los residentes en el área de estudio.  
 Fuente: US Census Bureau (2021) ACS 5-Year Estimates.

La gráfica Propósito de destino del viaje (Figura 2.28) está basada en los datos de la [encuesta de movilidad de toda la ciudad de 2022](#). Debido a las limitaciones de los datos, los datos del área de estudio representan los viajes durante los siete días, mientras que los datos de la Ciudad de NYC se limitan a los días entre semana. Esta diferencia en la cobertura temporal probablemente explica la diferencia en el porcentaje de los viajes con destino al trabajo. En general, los propósitos de viaje del área de estudio se parecen mucho a los de la ciudad en su conjunto. La única excepción es la categoría de acompañamiento, que se refiere a viajes en los que el viajero principal acompaña a otra persona (por ejemplo, lleva a un familiar o amigo a la escuela o al trabajo). Es difícil saber por qué un mayor porcentaje de estos viajes ocurren en el área de estudio sin hacer más estudios.



Figura 2.28. Propósito de destino del viaje del área de estudio. Fuente: NYC DOT 2022 Citywide Mobility Survey<sup>10</sup>

### 2.3.5 Micromovilidad compartida

**Los servicios de micromovilidad compartida dan oportunidades de viaje sustentables para los residentes y visitantes del área de estudio. Estas opciones nuevas pueden ser especialmente útiles para conectar a las personas con el transporte público. Actualmente, las áreas de servicio compartido de Citi Bike y e-scooter no se superponen, lo que limita a los usuarios potenciales a un modo u otro.**

La micromovilidad trata sobre el uso de vehículos livianos como bicicletas o scooters. Los sistemas compartidos proporcionan alquileres a corto plazo de servicio autónomo de dichos aparatos. El corredor de Cross Bronx Expressway tiene dos opciones de micromovilidad compartida: Citi Bike al oeste de Bronx River (Figura 2.29) y el proyecto piloto de uso compartido de patinetas eléctricas

<sup>10</sup> Tenga en cuenta que los valores de NYC representan viajes no vinculados, mientras que los valores del área de estudio están basados en viajes vinculados, por lo que la opción "cambio de modo" solo tiene valores para NYC.

del este del Bronx (Figura 2.30) al este de Bronx River. Los servicios compartidos de bicicletas y patinetas eléctricas refuerzan la movilidad permitiendo a los usuarios viajar la “última milla” hacia y desde el transporte público o completar viajes cortos que no cubren las opciones de transporte público. Proporcionan una opción rápida, activa y asequible comparada con otras opciones de movilidad compartida, como viajes compartidos y automóviles compartidos.

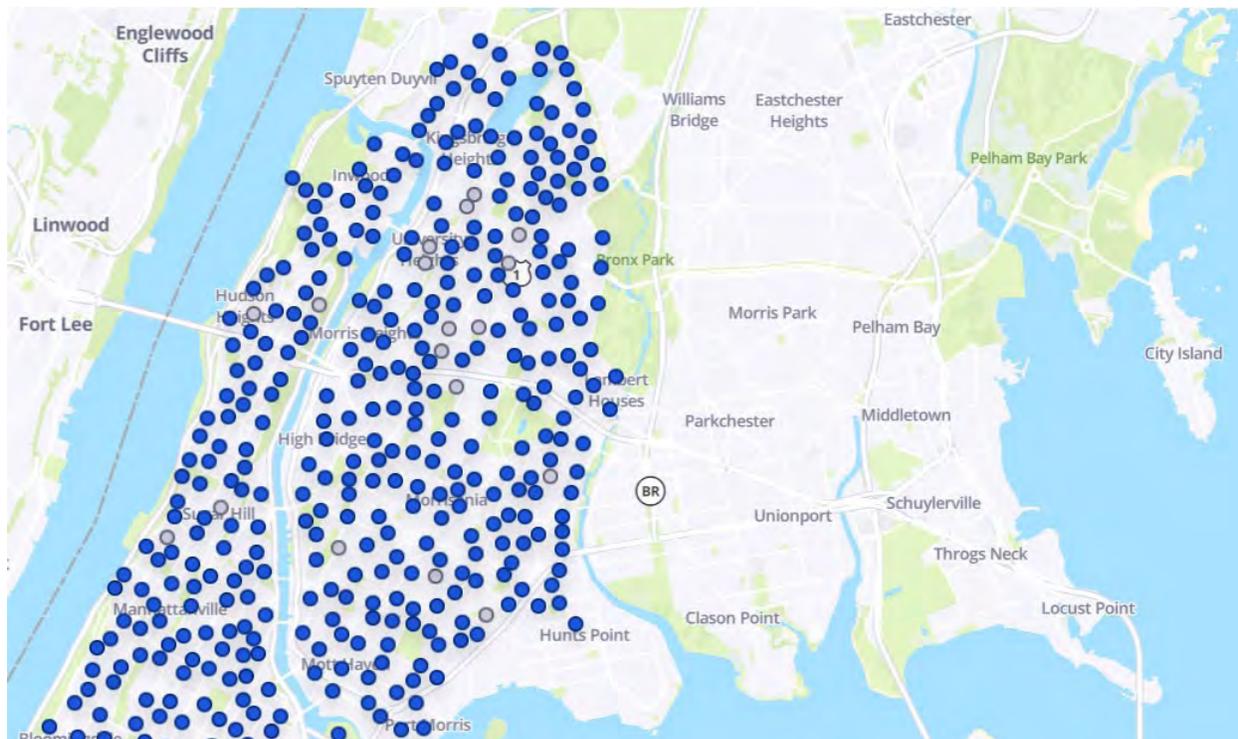


Figura 2.29. Cobertura de Citi Bike en el Bronx. Fuente: [Citi Bike](#)

Citi Bike, que se expandió al Bronx a partir de 2019, es un sistema de bicicletas compartidas estacionadas en Manhattan, Brooklyn, Queens y el Bronx. El operador es Lyft como parte de un contrato con la Ciudad de Nueva York. Citi Bike, que incluye versiones manuales y eléctricas, se puede alquilar y devolver en estaciones fijas de estacionamiento situadas en toda el área de servicio de Citi Bike. El programa ofrece membresías anuales y opciones de pago por viaje, con un programa de membresía de tarifa reducida para residentes de NYCHA y beneficiarios de SNAP. En toda la ciudad, Citi Bike tiene un creciente número de usuarios, con una cantidad máxima de 34 millones de viajes en 2023. El área de servicio de Citi Bike no se extiende al este del Bronx.

En 2021, NYC DOT lanzó un proyecto piloto de uso compartido de patinetas eléctricas en el este del Bronx. El proyecto piloto finalizó en agosto de 2023 y se reemplazó con un contrato de largo plazo. Tres empresas prestan servicios de uso compartido de patinetas eléctricas en el este del Bronx: Bird, Lime y Veo. A diferencia de Citi Bike, estas patinetas eléctricas no tienen una base, lo que significa que no se deben estacionar en una estación o lugar fijo. Sin embargo, para evitar que las patinetas eléctricas estacionadas bloqueen las aceras, NYC DOT estableció áreas de estacionamiento designadas a lo largo de ciertos corredores comerciales donde los usuarios pueden estacionar sus patinetas eléctricas de manera segura. Las patinetas eléctricas funcionan con un sistema de pago por uso, con un costo base para desbloquearlas y un costo por minuto de viaje. Al igual que Citi Bike, ofrecen tarifas con descuento para beneficiarios de asistencia estatal y federal.



Figura 2.30. Zona del proyecto piloto del este del Bronx. Fuente: NYC DOT 2024

Entre 2021 y 2023, el programa piloto de uso compartido de patinetas eléctricas del este del Bronx atendió más de tres millones de viajes, muchos de los que conectaron a las personas con el transporte público. El número medio de viajes por cuenta de usuario durante 2023 fue de 8.6. Durante 2022-2023, aproximadamente el 20 % de las cuentas de usuario hicieron más de 25 viajes. Su uso aumentó desde el primer año del proyecto piloto, pero relativamente pocos pasajeros incorporan el uso compartido de patinetas eléctricas en sus patrones de viaje habituales. Los pasajeros que usaron membresías con descuento completaron un número de viajes mayor que el promedio. El conocimiento limitado del programa entre los residentes elegibles podría ser un factor por el que se tienen tasas bajas de participación.

# 3. Servicios públicos



## 3.1. Descripción de servicios

El lugar, diversidad y calidad de los servicios públicos tienen una función crucial en la configuración de los entornos urbanos. Estos servicios tienen un efecto importante en la calidad de vida y las oportunidades disponibles para los residentes del área de estudio.

### 3.1.1 Vías fluviales

El área de estudio está delimitada por dos vías fluviales: Harlem River al oeste y Westchester Creek al este. Bronx River pasa por el centro del área de estudio. Estas vías fluviales forman una parte importante del paisaje y ecología del área, dando servicios ecosistémicos (las contribuciones directas e indirectas de los ecosistemas al bienestar humano) y oportunidades recreativas.

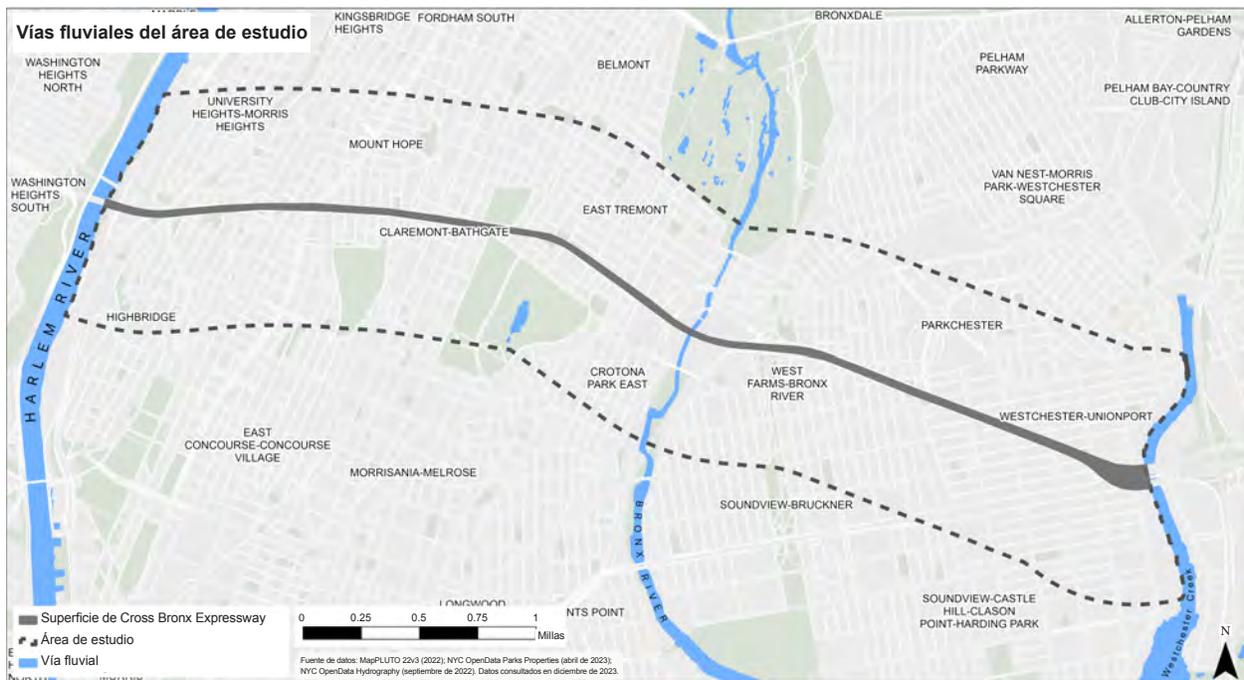


Figura 3.1. Mapa de vías fluviales del área de estudio. Fuente: NYC OpenData Parks Properties, abril de 2023

## Harlem River

El Harlem River recorre aproximadamente ocho millas al oeste y sur del Bronx y separa el Bronx de Manhattan. Históricamente, una parte curva del río llamada Spuyten Duyvil Creek conectaba los ríos Hudson y Harlem al norte de Marble Hill. En 1895 se construyó un canal en la llanura. Esta intervención separó Marble Hill de Inwood, redireccionando el río y dividiendo las dos comunidades. El Harlem River se ha usado durante mucho tiempo para actividades recreativas como el remo y para usos industriales y de navegación.

Actualmente, la mitad sur de la costa se ocupa para usos industriales. La mitad norte es más pintoresca, especialmente cerca de Henry Hudson Bridge y Hudson River. En muchos lugares, las vías del tren y la Major Deegan Expressway que pasan en la mayor parte de la longitud del río, obstaculizan el acceso al litoral de Harlem River en el lado del Bronx. A pesar de los puntos de acceso limitados, los parques como Bridge Park y Roberto Clemente State Park ofrecen importantes oportunidades recreativas a lo largo del litoral.



Figura 3.2. Bridge Park y Harlem River. Fotografía: AECOM

## Bronx River

Bronx River fluye aproximadamente en 24 millas en el condado de Westchester y el Bronx. Tiene su origen cerca de Kensico Reservoir, pasa por el Bronx y desemboca en el East River entre los barrios Soundview y Hunts Point.

El río fluye por el centro del Bronx, dividiendo el este del oeste del Bronx. La vía verde de Bronx River flanquea gran parte de su longitud, esta consiste en un sendero multiusos de 20 millas para caminar, montar en bicicleta y tener recreación, también pasa por espacios abiertos que son puntos de referencia como Bronx Park, el jardín botánico de Nueva York y el zoológico del Bronx. A principios del siglo XIX, Bronx River estaba contaminada con aguas residuales y desechos industriales. Actualmente, es el lugar de numerosos proyectos de restauración del hábitat que tienen como objetivo restaurar la ecología del río y aumentar las oportunidades de recreación a lo largo de sus riberas.

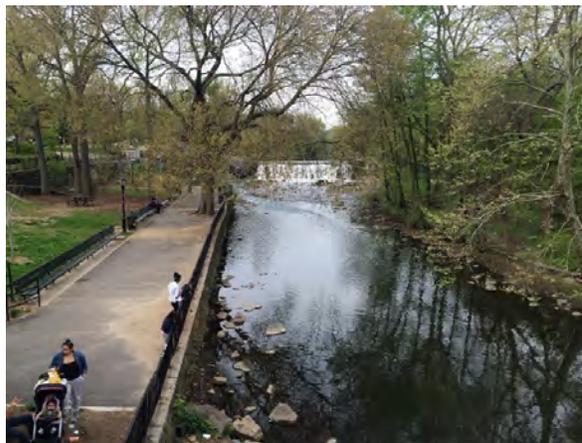


Figura 3.3. Bronx River en West Farms Rapids. Fotografía: Hidden Waters of NYC, Sergey Kadinsky, 2016

## Westchester Creek

Westchester Creek es una entrada dos millas de largo de la corriente del East River en el sureste del Bronx. El arroyo fluye desde East River, entre Clason Point y Throgs Neck, hasta su final de la corriente cerca de Westchester Square. Su trayectoria original se extendía más tierra adentro hasta lo que es actualmente Pelham Parkway, pero esa parte se rellenó. Históricamente, se usaba para la navegación de los negocios industriales situados a lo largo de sus costas. A lo largo de las décadas se ha contaminado por el uso industrial y los desbordes del alcantarillado. Se han hecho esfuerzos para remediar esta contaminación.

### 3.1.2 Parques y áreas de juegos

**Para el otoño de 2023, había 66 parques y áreas de juegos en el área de estudio. Estas varían desde parques regionales emblemáticos como Starlight Park y Crotona Park hasta pequeñas áreas de juegos del barrio que sirven como puntos de conexión de sus comunidades locales. Los parques y áreas de juegos son servicios vitales que aumentan la salud y el bienestar públicos.**

Estos espacios abiertos crean oportunidades para jugar y hacer ejercicio, dando un respiro muy necesario del calor urbano, disminuyen los riesgos de inundaciones, sirven como centros de vida de la comunidad, crean hábitat para la vida silvestre local y más. Actualmente, la distribución de los parques y áreas de juegos en el área de estudio se concentra en el área central del corredor, donde hay parques grandes como Claremont Park, Crotona Park, Walter Gladwin Park, Starlight Park y Bronx River Park. **Figura 3.6** muestra áreas de juegos y parques situados en el área de estudio.



Figura 3.4. Fotografía de la intersección de Westchester Creek con Cross Bronx Expressway: Michel Brodner



Figura 3.5. Vista aérea de Crotona Park. Google Earth, consultado en 2023



Parques		
1. Miracle Garden	14. Jerome Playground South	27. Eae J Mitchell Park
2. Mosaic Success Garden	15. Crotona Park	28. Volky Garden & Flowers
3. Vidalia Park	16. Rock Garden Park	29. Jardín De La Familia
4. College Avenue Greenthumb	17. Virginia Park	30. Castle Hill Little League Field
5. Mapes Park	18. Captain William Harry Thompson Playground	31. Bronx Park
6. Watson Gleason Playground	19. LeAvenue it Better Kids' Garden	32. River Garden
7. Garden of Eden	20. P.O. Serrano Playground	33. Garden of Life
8. Quarry Ballfields	21. West Farms Rapids	34. Garden of Happiness
9. Walter Gladwin Park	22. Daly Avenue Garden	35. Angie Lee Gonzales Garden
10. Aqueduct Park	23. Highbridge Park	36. Bridge Park
11. 176th Street Community Garden	24. Townsend Garden	37. Starlight Park
12. Claremont Park	25. El Batey de Dona Provi Garden	
13. Richman (Echo) Park	26. Grant Park	

Áreas de juegos		
1. Seabury Playground	11. Caserta Playground	21. Half-Nelson Playground
2. Merriam Playground	12. Sedgwick Playground	22. Galileo Playground
3. Peace Park	13. Morris Mesa	23. Mount Hope Playground
4. Plimpton Playground	14. Noble Playground	24. Stop & Go Playground
5. Ogden Plimpton Playground	15. Jerome Playground South	25. Little Claremont Playground
6. Goble Playground	16. Havemeyer Playground	26. FDNY-EMT Yadira Arroyo Playground
7. Admiral Farragut Playground	17. Virginia Playground	27. Haviland Playground
8. Prospect Playground	18. Jennie Jerome Playground	28. Bridge Playground
9. Taylor Playground	19. Belmont Playground	29. Mapes Pool
10. Castle Hill Playground	20. Cleopatra Playground	

Figura 3.6. Mapa de parques y áreas de juegos. Fuente: NYC OpenData Parks Properties, abril de 2023

La iniciativa *Walk to a Park* del Departamento de Parques y Recreación de la Ciudad de Nueva York (NYC Department of Parks and Recreation) se centra en aumentar el acceso a parques y espacios abiertos.<sup>1</sup> La iniciativa define la “distancia que se puede caminar” como 1/4 de milla o menos para lugares de menos de seis acres, como áreas de juegos y áreas para sentarse pequeñas. Para parques de seis acres o más grandes, vías verdes, centros de recreación o parques con piscinas, la distancia que se puede caminar de 1/2 milla. **Figura 3.7** y **Figura 3.8** muestra las áreas de servicio a una distancia que se puede caminar para los lugares situados en el área de estudio. La comparación de las áreas de servicio con los datos de la población a nivel de bloque del censo de EE. UU. de 2020 revela que, aunque la mayoría de las personas que viven en el área de estudio tienen acceso a espacios abiertos pequeños como áreas de juegos o áreas para sentarse (**Figura 3.7**), solo aproximadamente la mitad de todos los residentes viven a una distancia que se puede caminar de lugares más grandes o con más servicios (**Figura 3.8**). Casi toda la sección del este del área de estudio no está en una distancia que se puede caminar de estos lugares más grandes, lo que indica una desigualdad en la calidad de los espacios abiertos a lo largo del corredor.

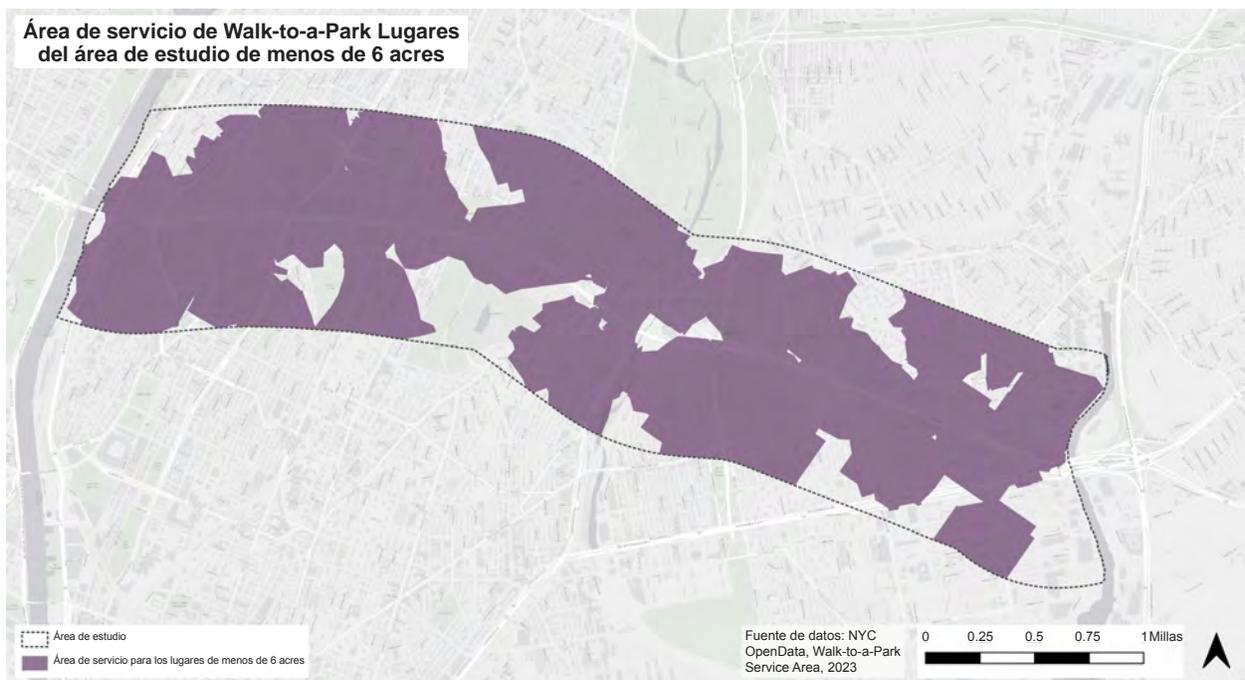


Figura 3.7. Área de servicio de Walk-to-a-Park para los lugares del área de estudio de menos de 6 acres. Fuente: NYC OpenData, Walk-to-a-Park Service Area, 2023

1 NYC Parks, *Walk to a Park Initiative*, 2024. <https://www.nycgovparks.org/planning-and-building/planning/walk-to-a-park>

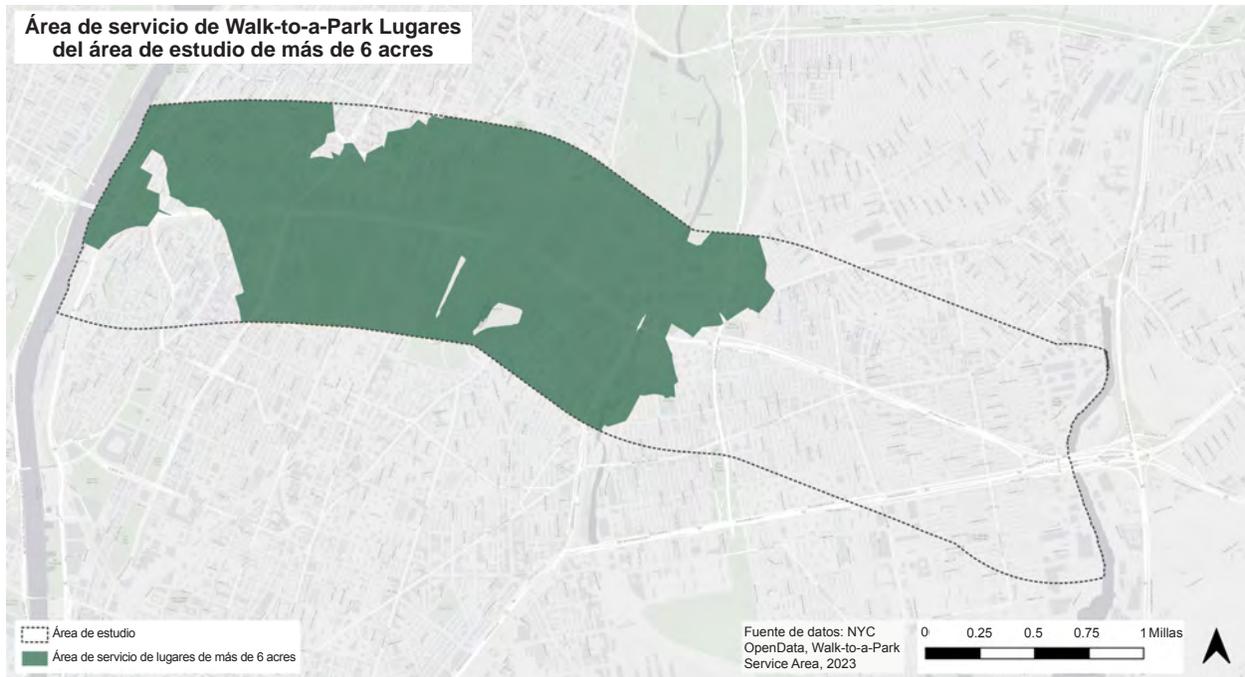


Figura 3.8. Área de servicio de Walk-to-a-Park para los lugares del área de estudio de más de 6 acres. Fuente: NYC OpenData, Walk-to-a-Park Service Area, 2023

### 3.1.3 Servicios cívicos y centros públicos

El mapa abajo muestra la distribución de servicios cívicos y centros públicos en el corredor de Cross Bronx. Estos incluyen escuelas y centros de cuidado infantil, hospitales y clínicas, bibliotecas y centros culturales, servicios de emergencia, centros religiosos y oficinas de administración gubernamental. Estas instituciones sirven como centros de vida del barrio, refuerzan la resiliencia de la comunidad y prestan servicios vitales.

Hay cuarenta y un centros de cuidado infantil a 10 minutos caminando de Cross Bronx Expressway. El área de estudio, que abarca partes de cuatro distritos escolares diferentes, incluye numerosas escuelas situadas directamente adyacentes a la autopista directa. Entre los ejemplos notables se incluyen P.S. 70, la escuela primaria más grande del distrito 9, también P.S. 170, P.S. 211, P.S. 044 y P.S. 036.



Figura 3.9. Centros del barrio. Fuentes: NYC OpenData, Facilities database, 2023

### 3.1.4 Servicios del barrio

Un mapa del barrio y de los servicios de tiendas revela la concentración de los servicios esenciales en el área de estudio. El nivel de acceso a los servicios del barrio, como bancos o supermercados, varía a lo largo del corredor. Algunos barrios tienen límites de la topografía o de Cross Bronx.

Estos negocios (Figura 3.10) representan activos centrales del barrio de los que las comunidades dependen para cubrir sus necesidades diarias, como bancos, supermercados, almacenes, lavanderías y farmacias. Sin embargo, algunos barrios a lo largo de Cross Bronx tienen acceso limitado a dichos servicios de tiendas. Por ejemplo, en la parte más al oeste del corredor de Cross Bronx, hay condiciones topográficas complicadas que limitan el acceso a los servicios situados a lo largo de University Ave. Además, el acceso a los servicios del barrio es limitado entre los corredores de E Tremont Ave y E 170th St.



Figura 3.10. Mapa de servicios del barrio. Fuente: NYC OpenData, Facilities database, 2023

En la sección central del corredor, los barrios al norte de Cross Bronx tienen acceso a varios corredores de servicio, como E Tremont Ave y E 180<sup>th</sup> St, mientras que los barrios al sur de Cross Bronx, como West Farms, tienen menos acceso. En la sección este del área de estudio, los servicios se concentran principalmente a lo largo de Westchester Ave. Hay menos servicios presentes en el barrio de Soundview.

### 3.1.5 Sistemas ecológicos

**El Bronx tiene importantes ecosistemas que limpian el aire y dan muchos beneficios. Los activos existentes como Starlight Park son ejemplos positivos de espacios verdes ricos ecológicamente a lo largo del corredor.**

Bronx River es una característica geográfica única en el área de estudio. Es el único río de agua dulce de la Ciudad de Nueva York y contribuye a la conservación de la vida silvestre, incluyendo ratas almizcleras, cangrejos azules y una diversidad de especies de peces.<sup>2</sup> Actualmente, se tienen varias iniciativas para la conservación y recuperación de este río de 23 millas, incluyendo la planificación y políticas para tratar las “amenazas del escorrentía de aguas pluviales, desbordamiento de alcantarillas y contaminación”.<sup>3</sup> El estuario, donde la corriente se encuentra con la marea, es la sección del río debajo de Cross Bronx y es el tema de mayor preocupación. Según NYC Parks, “la sección del estuario se extiende desde Drew Gardens hasta la desembocadura del río. La mayor parte de la pérdida histórica de zona húmeda ocurrió en esta sección y el desarrollo industrial confinó y endureció aún más las riberas, limitando el acceso al litoral y contaminando la costa con desperdicios y desechos de manufacturación. Aunque las marismas rellenas nunca podrán recuperarse, un mejor manejo de la costa puede ayudar a proteger los recursos de agua aquí, y se pueden proteger y restablecer áreas pequeñas de vegetación y estructura de la zona húmeda”.<sup>4</sup>

Los árboles son uno de los aspectos más visibles de la ecología urbana. Proporcionan un beneficio para el entorno absorbiendo las emisiones de carbono y proporcionando sombra del sol. En todo el Bronx, NYC Parks administra más de 127,000 árboles que eliminan más de 139,000 libras de contaminantes del aire cada año.<sup>5</sup> La langosta de miel sin espinas es la especie de árbol más peculiar en el Bronx y se puede encontrar en los parques cerca de Cross Bronx, incluyendo Sedgwick Playground y Jennie Jerome Playground. La contabilización y conservación de la flora y fauna locales es una consideración importante en el proceso de planificación.

Hay varias organizaciones diferentes en el Bronx que se dedican a recopilar información sobre los ecosistemas existentes y a protegerlos, incluyendo el jardín botánico de Nueva York<sup>6</sup> y Bronx River Alliance.<sup>7</sup>

NYC Parks mantiene un mapa actualizado de los árboles que administra de la ciudad. El mapa incluye los árboles en la calle y árboles en las áreas verdes de los parques. **Figura 3.11** muestra los árboles que administra NYC Parks a lo largo y cerca de Cross Bronx Expressway al oeste de Bronx River.<sup>8</sup> **Figura 3.12** muestra la misma información al este del Bronx River. **Figura 3.13** muestra los árboles que administra NYC Parks cerca de Crotona Parkway Malls. Los centros comerciales son un área de particular interés para este estudio porque dan un ejemplo positivo del espacio verde que puede existir en la parte alta de Cross Bronx Expressway.

---

2 Bronx River Alliance, *Website Resources*, 2024. <https://bronxriver.org/resources/jsf/jet-engine:resources/tax-category:82>

3 Bronx River Alliance, *Restoring the Ecology*, 2024. <https://bronxriver.org/restoration-access/restoring-the-ecology>

4 NYC Parks, *Estuary Section: Wetlands of the Bronx River Watershed*, 2024. <https://www.nycgovparks.org/greening/natural-resources-group/bronx-river-wetlands/estuary-section>

5 NYC Parks, *New York City Tree Map*, 2024. <https://tree-map.nycgovparks.org/tree-map/borough/2>

6 The New York Botanical Garden, *State of New York City's Plants*, 2018. [https://www.nybg.org/content/uploads/2018/08/SCI\\_State-of-the-Citys-Plants-2018-FULL4.pdf](https://www.nybg.org/content/uploads/2018/08/SCI_State-of-the-Citys-Plants-2018-FULL4.pdf)

7 The Bronx River Alliance, *Website Resources*, 2024. <https://bronxriver.org/>

8 NYC Parks, *New York City Tree Map*, 2024. <https://tree-map.nycgovparks.org/tree-map/neighborhood/169>



Figura 3.11. Árboles que administra NYC Parks cerca de Cross Bronx al oeste de Bronx River. Fuente: NYC Parks.



Figura 3.12. Árboles que administra NYC Parks cerca de Cross Bronx al este de Bronx River. Fuente: NYC Parks.

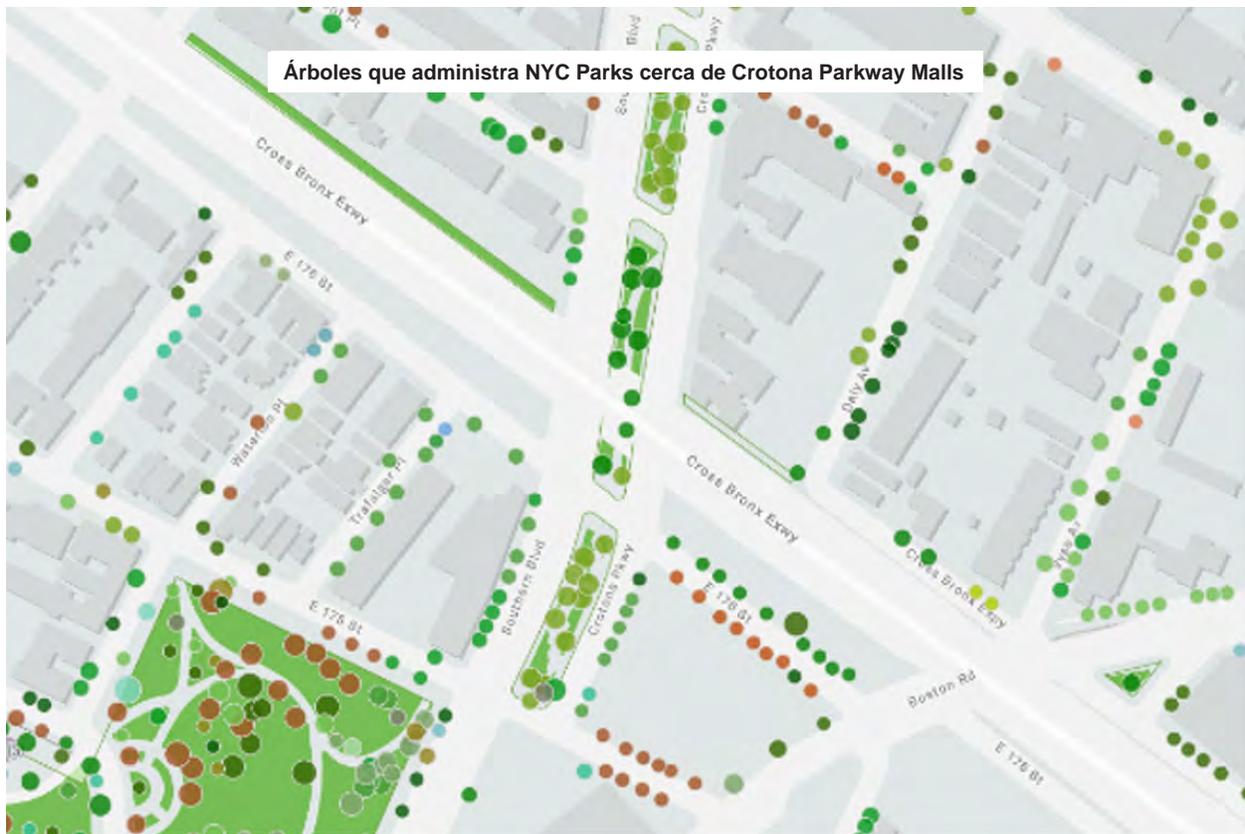


Figura 3.13. Árboles que administra NYC Parks cerca de Crotona Parkway Malls. Fuente: NYC Parks.

## 3.2. Condiciones comerciales y oportunidades de empleo

**El área de estudio contiene una mezcla diversa de entidades comerciales y oportunidades laborales. Los locales comerciales se concentran a lo largo de los principales corredores comerciales, mientras que los empleos están generalmente agrupados geográficamente por tipo de industria.**

Hay 3,920 locales comerciales en el área de estudio, que incluye una mezcla de espacios comerciales y de la comunidad a nivel de la calle. Al 9 de noviembre de 2023, 350 espacios de locales comerciales estaban vacantes, lo que representa el 9 % de los locales comerciales del área de estudio. Esta tasa está ligeramente por debajo de la vacancia de locales comerciales promedio de la ciudad del 12 %. Los locales comerciales están situados en toda el área de estudio, como se ve en la [Figura 3.14](#), con mayores concentraciones a lo largo de las vías principales, paralelas y que cruzan Cross Bronx.

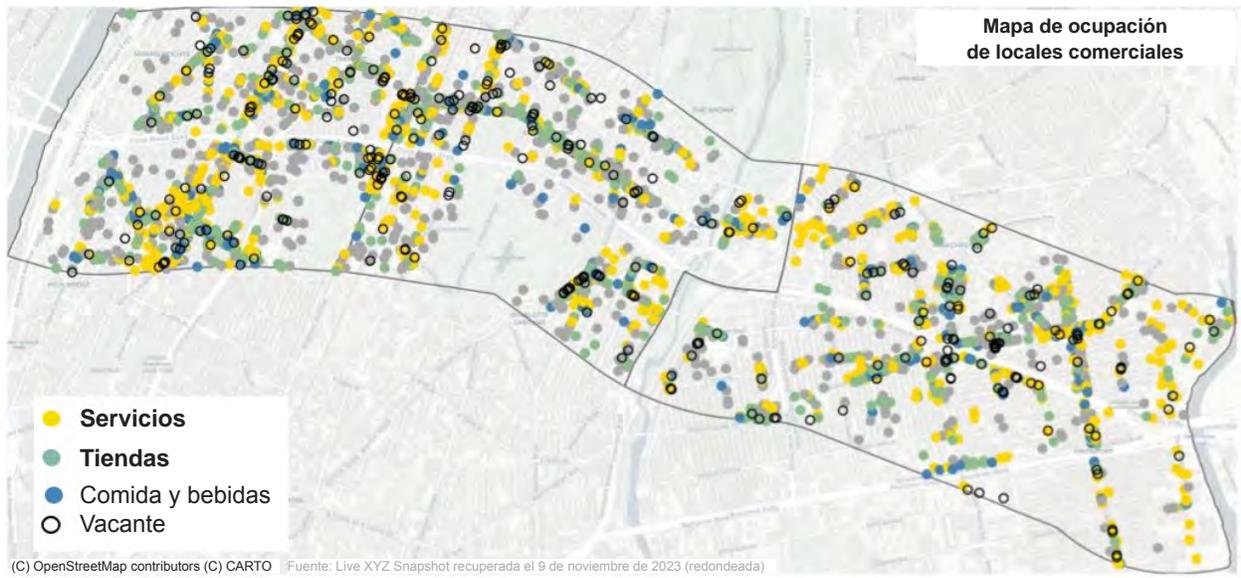


Figura 3.14. Mapa de locales comerciales por tipo de ocupación. Fuente: NYC DCP analysis of Live XYZ, noviembre de 2023

Los usos a nivel de calle del área de estudio son diversos. Los servicios representan la mayor proporción (34 %) de espacios de locales comerciales (Figura 3.15). Las categorías de servicio incluyen, entre otras: reparación de automóviles, gimnasios y estudios de fitness, funerarias, bancos, mayoristas, lavanderías, cuidado personal y oficinas. Las tiendas representan la segunda proporción más alta de locales comerciales ocupados (29 %) y representa una variedad de bienes, como tiendas de ropa, tiendas que venden artículos esenciales (por ejemplo, farmacias, supermercados, almacenes) y otros productos tangibles. Los centros de la comunidad y otros representan el 22 % de los locales comerciales. Estos usos incluyen servicios gubernamentales (por ejemplo, policía, bomberos, educación), organizaciones religiosas y de educación, entretenimiento y cultura, y atención médica. La comida y bebidas representan la proporción más pequeña, el 15 %, e incluyen negocios como bares y restaurantes.

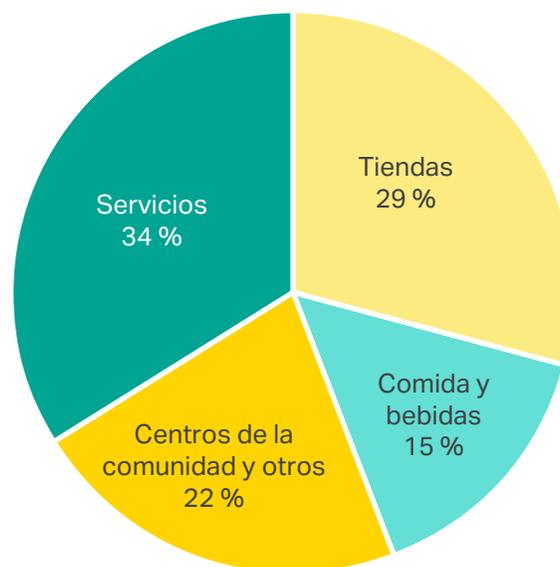


Figura 3.15. Locales comerciales ocupados por actividad económica. Fuente: NYC DCP analysis of Live XYZ, noviembre de 2023

Al primer trimestre de 2023 (T1 2023), los negocios del área de estudio generaron aproximadamente 42,350 empleos. Aproximadamente el 73 % de esos empleos estaban en el sector privado, mientras que el resto estaban en el sector público.<sup>9</sup>

El área de estudio tiene una mezcla diversa de industrias y economías, como se muestra en la **Figura 3.16**. El macrosector institucional, que abarca la atención médica y educación, representa más de la mitad del empleo en el área de estudio. Los servicios de atención médica se consideran la mayor proporción de empleos y representan un tercio del empleo en el área de estudio.



Figura 3.16. Empleo por macrosector y sector industrial. Fuente: NYC DCP analysis of New York State Department of Labor (NYS DOL) Quarterly Census of Employment and Wages (QCEW) T1 2023 (preliminar).

Los empleos se sitúan en toda el área de estudio, como se ve en la **Figura 3.17**, con la actividad económica agrupada en el macrosector industrial. Hay importantes sectores de empleo industrial y de oficina concentrados en geografías selectas, mientras que los empleos institucionales están situados en toda el área de estudio. Los empleos de servicios locales también están distribuidos y se agrupan alrededor de corredores comerciales y centros comerciales.

9 NYC DCP analysis of New York State Department of Labor (NYS DOL) Quarterly Census of Employment and Wages (QCEW) T1 2023 (preliminar).

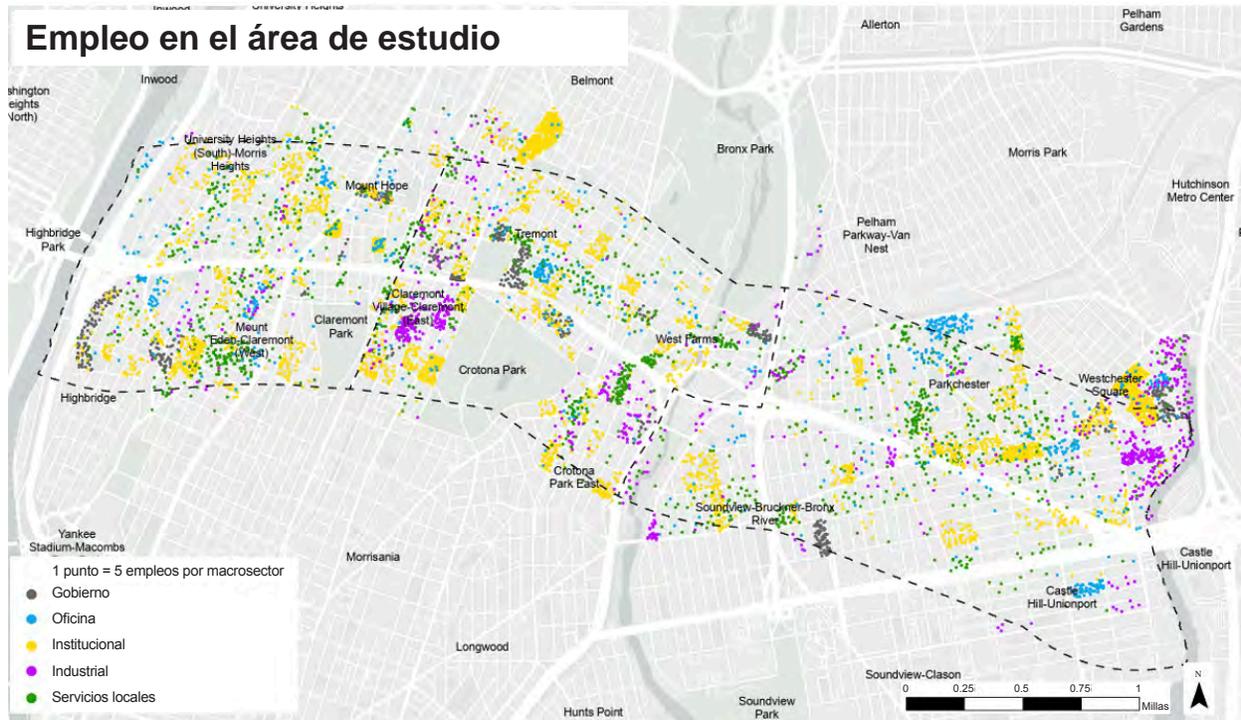


Figura 3.17. Empleo en el área de estudio. Fuentes: NYC Planning analysis of NYS Department of Labor (DOL) Quarterly Census of Employment and Wages (QCEW) data, Q3 2022; U.S. Census Bureau Longitudinal Employer-Household Dynamics (LEHD) Origin-Destination Employment Statistics (LODES) Workplace Area Characteristics (WAC) JT00 Total Employment 2020 (Solo mapa; los datos se indican en el mapa en bloques de censo)

# 4. Condiciones del uso del terreno, socioeconómicas y demográficas



## 4.1. Uso del terreno y patrones de zonificación

El uso del terreno y los patrones de desarrollo en el área de estudio reflejan los de una gran parte del Bronx. Las reglamentaciones de zonificación determinan el uso del terreno en toda la ciudad e influyen en la distribución de viviendas, negocios y servicios públicos. En la actualidad, 300,734 personas viven en el área de estudio en ocho tipos diferentes de distritos de zonificación residencial.

Aproximadamente el 55 % de la superficie del área de estudio está destinada al uso residencial. Una parte del conjunto de viviendas tiene casas unifamiliares y bifamiliares, particularmente en barrios de menor densidad en la sección este del área de estudio. Castle Hill y Crotona Park East son algunos de los barrios de menor densidad del área de estudio. Los usos residenciales de mayor densidad son más habituales en la parte oeste del área de estudio (vea la [Figura 4.3](#)), pero se pueden encontrar en todas partes.

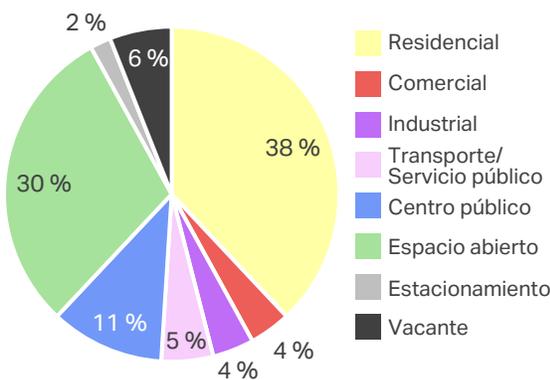


Figura 4.1. Usos del terreno en el Bronx por superficie. Fuente: NYC OpenData GIS Zoning Features, abril de 2023

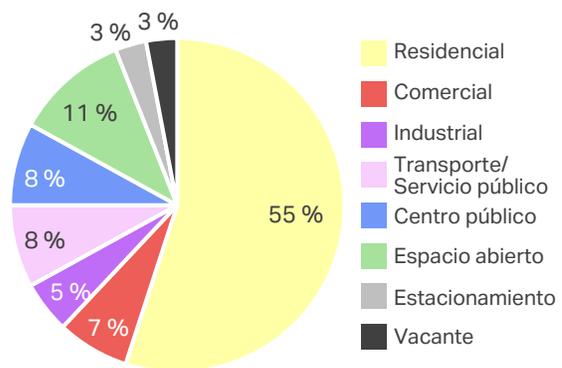


Figura 4.2. Usos del terreno en el área de estudio por superficie. Fuente: NYC OpenData GIS Zoning Features, abril de 2023

Los usos comerciales están situados a lo largo de las vías principales, como Westchester Ave y E Tremont Ave, y cerca de las estaciones del metro. Hay sectores de espacios industriales en toda el área de estudio, incluyendo los almacenes situados entre los parques Claremont y Crotona y derechos de paso de vías del ferrocarril a lo largo de los ríos Harlem y Bronx y en el área adyacente a Westchester Creek.

Los principales parques del área de estudio (Claremont Park, Crotona Park y Walter Gladwin Park) juntos cubren aproximadamente el 11 % del terreno.

El uso del terreno del área de estudio es similar al del Bronx en general (vea la [Figura 4.1](#) y [Figura 4.2](#)). Tanto en el Bronx como en el área de estudio, el terreno que se usa para propósitos distintos a los de espacios abiertos y viviendas es aproximadamente la misma: 32 % en el Bronx y 34 % en el área de estudio. Sin embargo, en el Bronx en general, aproximadamente el 30 % del terreno está destinado para espacios abiertos, a diferencia del 11 % en el área de estudio. La diferencia en espacios abiertos se debe principalmente a los grandes espacios abiertos en el norte del Bronx, como Bronx Park, Van Cortlandt Park y Pelham Bay Park. En el Bronx en general, solo el 38 % de la superficie es residencial, a diferencia del 55 % en el área de estudio.

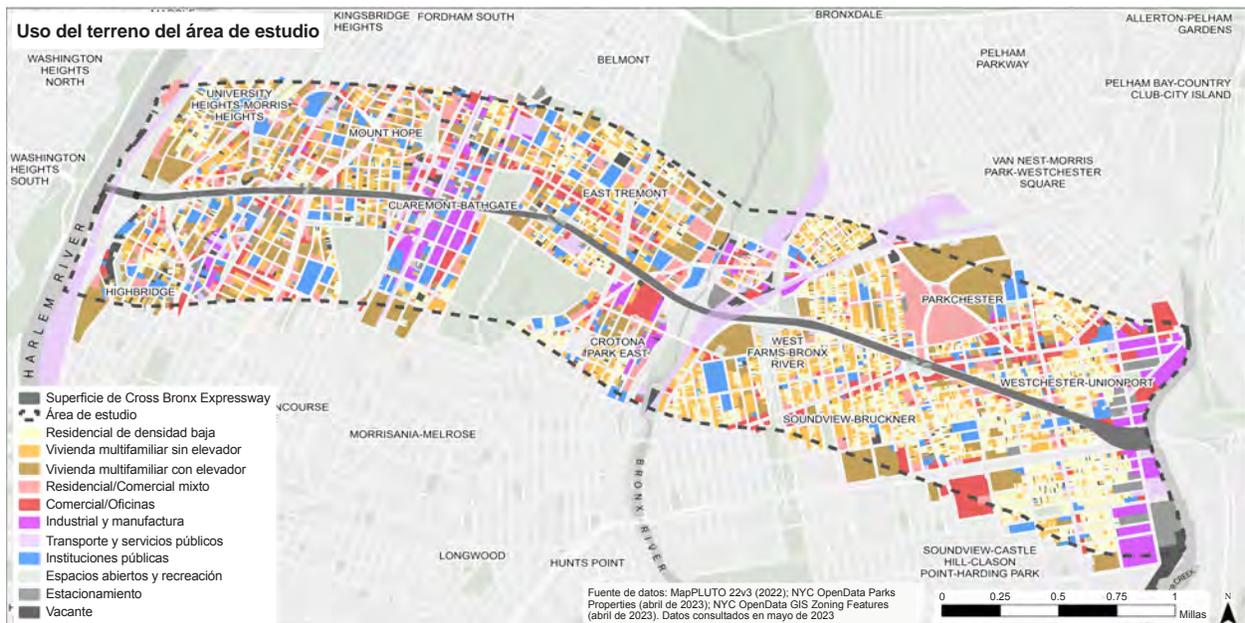


Figura 4.3. Patrones específicos del uso del terreno en el área de estudio. Fuente: NYC OpenData GIS Zoning Features, abril de 2023



Figura 4.4. Viviendas de mayor densidad en Parkchester. Fuente: Google Maps, consultado en 2024



Figura 4.5. Viviendas de baja densidad en Unionport. Fuente: Google Maps, consultado en 2024

Como se muestra en la **Figura 4.6**, los lotes designados para uso residencial constituyen el distrito de zonificación más grande y comprenden el 78.5 % del área de estudio. Los distritos comerciales y manufactureros son pequeños en comparación, debido a que representan el 6.1 % y el 15.4 % del área de estudio, respectivamente. Las siguientes secciones proporcionan un desglose con información de estos patrones de zonificación.

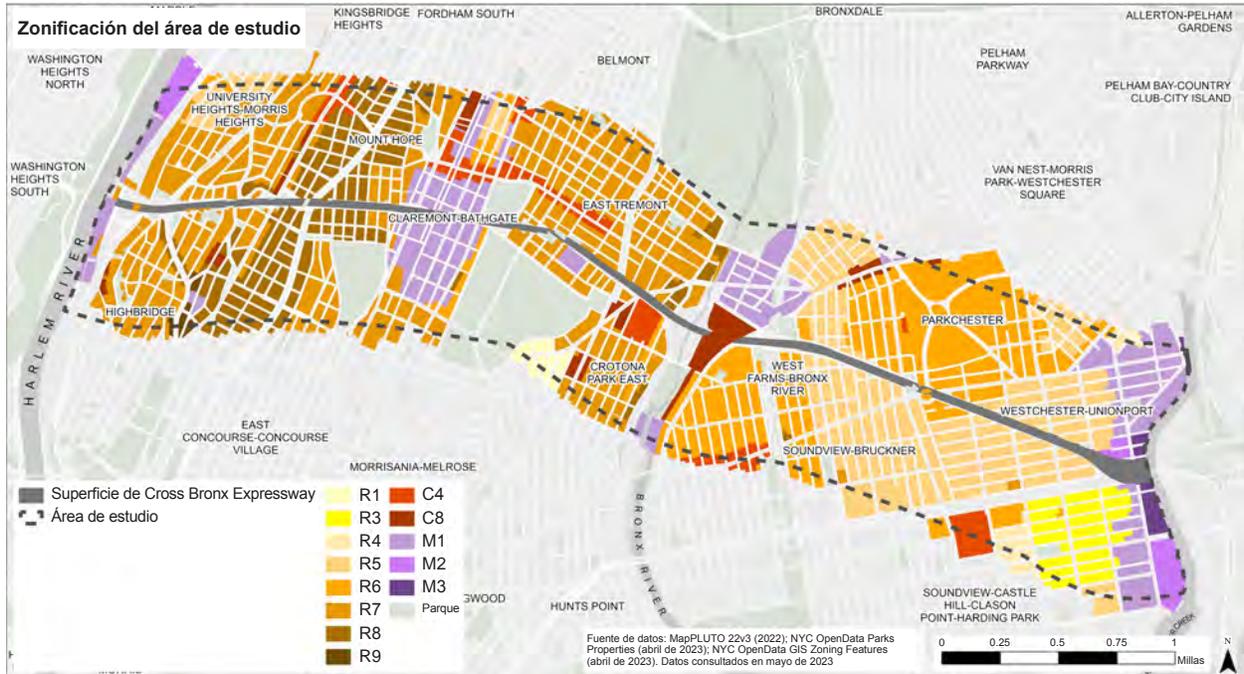


Figura 4.6. Distritos de zonificación del área de estudio. Fuente: NYC OpenData GIS Zoning Features, abril de 2023

## 4.1.1 Distritos residenciales

Los distritos residenciales son el tipo de distrito más habitual en el área de estudio. La densidad designada disminuye de oeste a este en todo el corredor.

En la Ciudad de Nueva York, los distritos residenciales se designan de R1 a R10 en orden creciente de volumen y densidad. En otras palabras, R1 es la designación menos densa y R10 es la más densa. El área de estudio incluye todos los distritos excepto el R2 y R10 del área de estudio. R7 y R6 se caracterizan por viviendas tipo apartamento de densidad media y juntos representan aproximadamente el 60 % del terreno residencial en el área de estudio. Otra designación frecuente es R5 (22.2 % del terreno residencial), donde las estructuras son típicamente casas adosadas de tres y cuatro pisos y edificios pequeños de apartamentos.



Figura 4.7. Mapa de zonificación residencial del área de estudio. Fuente: NYC OpenData GIS Zoning Features, abril de 2023



Figura 4.8. Viviendas de densidad alta a lo largo de Grand Concourse. Fuente: [Wikimedia Commons](#)



Figura 4.9. Viviendas de densidad baja en Castle Hill. Fuente: [New York Times](#)



Figura 4.10. Viviendas de densidad media en Southern Blvd, Crotona Park East. Fuente: [Google Maps](#)



Figura 4.11. Proyecto de densidad alta de Bronx River en Cross Bronx-Bronx River Pkwy. Cruce. Fuente: [Google Maps](#)

La densidad residencial es mayor al oeste de Bronx River. En el oeste, hay distritos R8 y R9, mientras que en el este hay distritos R6 o por debajo. Una de las áreas más densas, designada como R8, se puede encontrar a lo largo de Grand Concourse. Las áreas zonificadas para casas unifamiliares de densidad baja, designadas R3, se pueden encontrar alrededor de Unionport y Castle Hill cerca de Westchester Creek. Charlotte Gardens al sur de Crotona Park está zonificado como R1 para casas unifamiliares de lotes grandes.

## 4.1.2 Distritos comerciales

Los distritos comerciales representan solo el 6.1 % del área de estudio.<sup>1</sup> Estos dos distritos comerciales son C4 y C8:

- C4 – centros comerciales regionales fuera de los distritos comerciales centrales, que ofrecen tiendas y servicios a una escala mayor que las áreas de compras del barrio.
- C8 – servicios automotrices y otros servicios comerciales pesados que generalmente necesitan cantidades extensas de terreno, conectando usos comerciales y manufactureros.



Figura 4.12. Mapa de zonificación comercial del área de estudio. Fuente: NYC OpenData GIS Zoning Features, abril de 2023

<sup>1</sup> Para obtener más información sobre los distritos comerciales, vea la página de distritos comerciales de NYC DCP. <https://www.nyc.gov/site/planning/zoning/districts-tools/commercial-districts-c1-c8.page>



Figura 4.13. Desarrollo comercial y de uso mixto a lo largo de E Tremont Ave. Fuente: [Google Maps](#)



Figura 4.14. Depósito de autobuses de transporte de la Ciudad de Nueva York, cerca de West Farms. Fuente: [Google Maps](#)

Hay concentraciones de distritos comerciales a lo largo de Jerome Ave en la parte occidental del área de estudio, al norte y al este de Crotona Park, y a lo largo de Webster Ave y E Tremont Ave. Hay más áreas de actividad comercial dispersas alrededor de la periferia del área de estudio.

### 4.1.3 Distritos industriales

**Los distritos manufactureros comprenden aproximadamente el 15 % del área de estudio<sup>2</sup> y están concentrados en varias áreas en todo el corredor.**

Las tres designaciones de distritos manufactureros de la Ciudad de Nueva York determinan la intensidad del uso permitido. M1 se caracteriza principalmente por la industria liviana, mientras que M3 es para la industria pesada. El distrito manufacturero predominante en el área de estudio es M1.

<sup>2</sup> Para obtener más información sobre los distritos manufactureros, vea la página de distritos manufactureros de NYC DCP. <https://www.nyc.gov/site/planning/zoning/districts-tools/mfg-districts.page>



Figura 4.15. Mapa de zonificación industrial del área de estudio. Fuente: NYC OpenData GIS Zoning Features, abril de 2023

Más del 75 % de los distritos manufactureros en el área de estudio están clasificados como M1. Esta designación de zonificación se concentra en el extremo oeste del área de estudio a lo largo de Harlem River, en Claremont entre Claremont Park y Crotona Park, al sur de Bronx Park, y en el extremo este del área de estudio en Unionport. Pequeñas partes (18.9 % del terreno de manufactura) del área de estudio están divididas en zonas para la actividad industrial media en Morris Heights a lo largo de Harlem River y en Castle Hill junto a Westchester Creek y Unionport. Solo el 3.9 % del terreno de manufactura, todo en Unionport y Castle Hill, está zonificado como de manufactura pesada.

Los negocios en los distritos manufactureros del área de estudio se encuentran en cinco macrosectores: Servicios locales, Industrial, Oficinas, Institucional y Administración pública. (Figura 4.16). De las 340 negocios, más de la mitad pertenecen a los sectores de Servicios locales e Industrial. Hay 125 (37 %) negocios en Servicios locales, que incluyen Tiendas y servicios de alojamiento y Comida. La gran cantidad de negocios de Otros servicios y Tiendas se pueden atribuir a industrias relacionadas con lo automotriz, como gasolineras, talleres de reparación de automóviles, distribuidores de repuestos y neumáticos. Otras industrias podrían incluir varios tipos de proveedores de servicios locales, como comida, bebidas, lavanderías y tiendas de comestibles, y negocios que se clasifican como tiendas, pero tienen un componente de manufactura o venta mayorista.

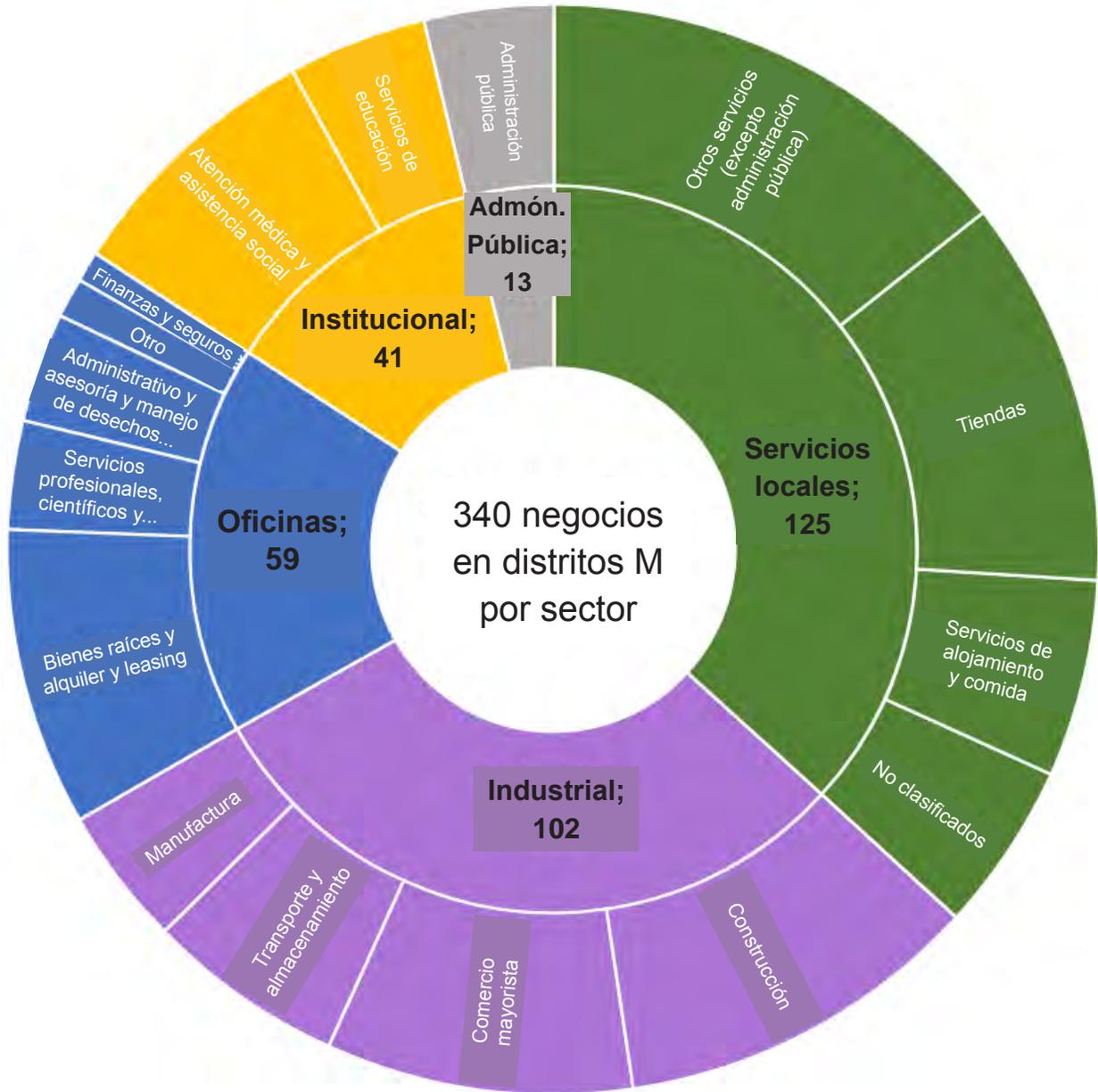


Figura 4.16. Negocios en los distritos manufactura del área de estudio por sector. Fuente: NYC DCP analysis of NYS DOL Quarterly Census of Employment and Wages, public and private sector, 2023 T2 (preliminar).

#### 4.1.4 Distritos especiales

La Comisión de planificación de la ciudad designa los distritos de propósito especial para permitir la preservación o desarrollo de las características únicas de un área que pueden estar obstaculizadas por los requisitos e incentivos de zonificación generales.<sup>3</sup>

<sup>3</sup> Para obtener más información sobre los distritos especiales, consulte la página de distritos especiales de NYC DCP. <https://www.nyc.gov/site/planning/zoning/districts-tools/special-purpose-districts-bronx.page>

El área de estudio incluye parte o la totalidad de los siguientes distritos especiales:

- **Distrito especial del Corredor Jerome:** un distrito en la parte oeste del área de estudio adyacente a la línea del ferrocarril elevada en Jerome Ave para facilitar el desarrollo de usos residenciales, comerciales y del centro de la comunidad.
- **Distrito especial de Grand Concourse:** un distrito en la parte oeste del área de estudio a lo largo de Grand Concourse creado para proteger la composición y escala de la era art decó de sus edificios de apartamentos.
- **Distrito especial de uso mixto (MX-14):** un distrito en Tremont establecido para invertir en barrios cercanos con usos residenciales e industriales mixtos.
- **Distrito especial de preservación de la comunidad planificada:** un distrito en el lado este del área de estudio en Parkchester donde el desarrollo y la demolición están restringidos para preservar la naturaleza de la comunidad planificada del área.
- **Distrito de mejoras comerciales (BID) de Castle Hill:** se estableció un BID para permitir que las partes interesadas locales cerca de la intersección de Castle Hill y Waterbury Ave supervisen y financien el mantenimiento, mejora y promoción de su distrito designado.
- **Zonas industriales comerciales (IBZ):** las IBZ protegen los distritos de manufactura existentes, fomentan el desarrollo económico y animan el crecimiento industrial. Se establecieron IBZ en Bathgate y Zerega.<sup>4</sup>

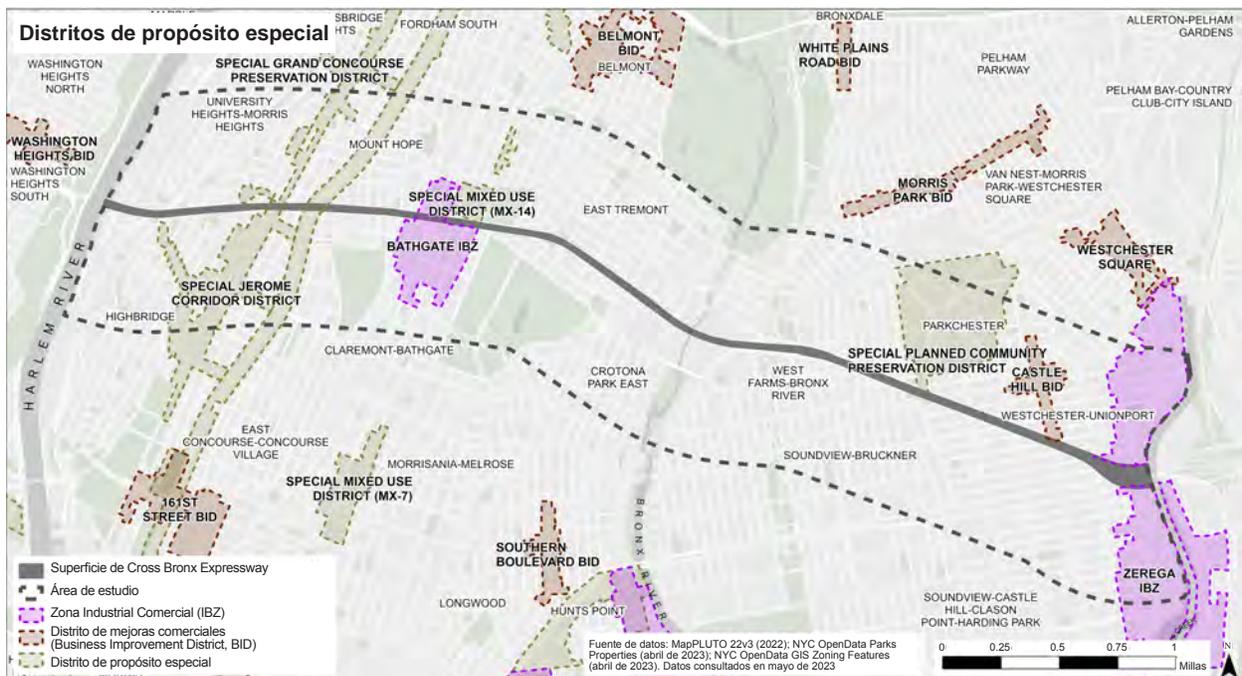


Figura 4.17. Mapa de distritos de propósito especial. NYC OpenData GIS Zoning Features, abril de 2023

Dos de las veintinueve IBZ de la ciudad (Bathgate y Zerega) están situadas al menos parcialmente en el área de estudio y comprenden casi 270 negocios. Al igual que los distritos de manufacturación en el área de estudio, los negocios en las IBZ se representan mediante los cinco macrosectores. Noventa y tres negocios (35 %) pertenecen al sector industrial, como el comercio mayorista y la construcción, y representan la mayor proporción de los negocios en IBZ. Otros negocios dominantes incluyen Tiendas y los Servicios inmobiliarios.

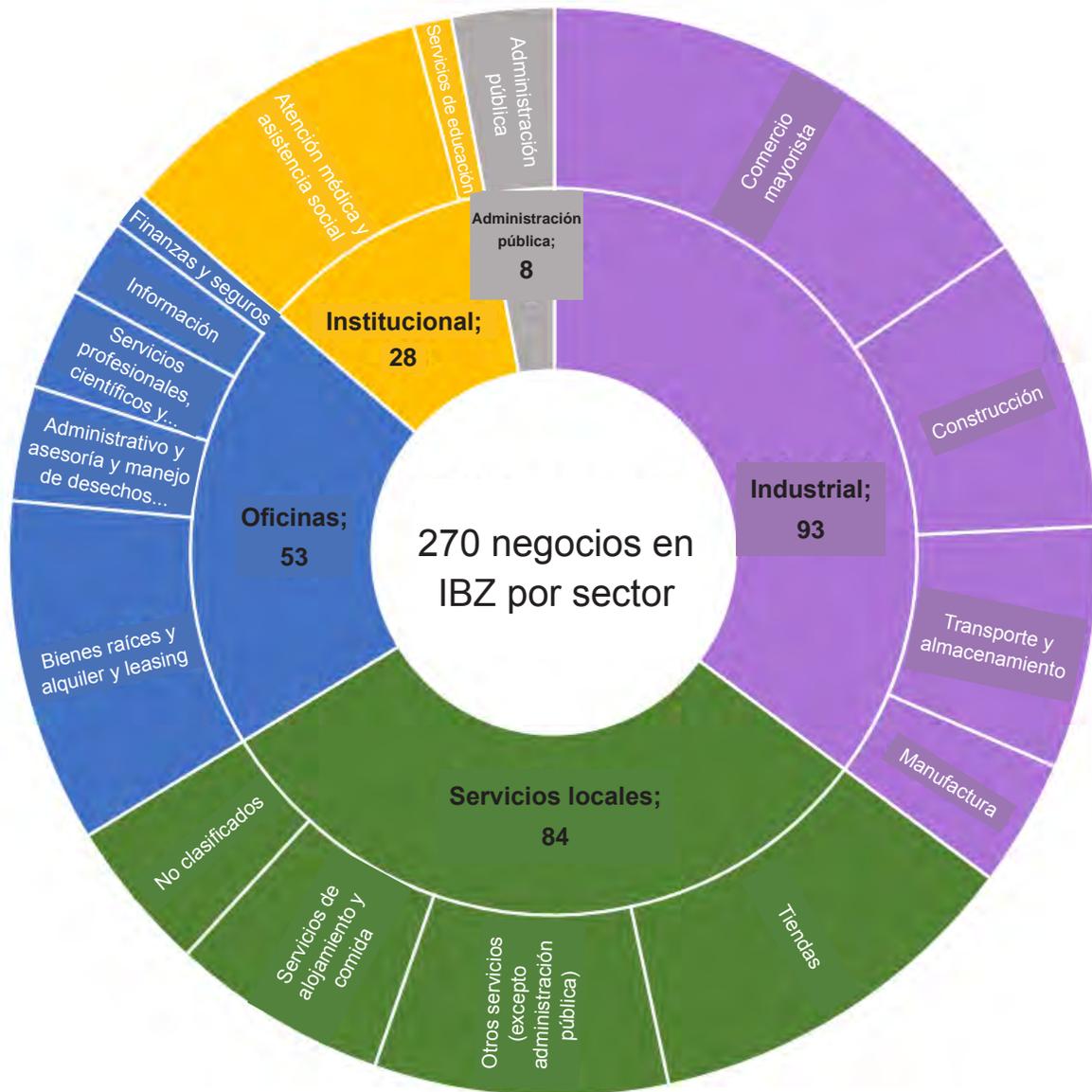


Figura 4.18. Negocios en el área de estudio en IBZ por sector. Fuente: NYC DCP analysis of NYS DOL Quarterly Census of Employment and Wages, public and private sector, 2023 T2 (preliminar).

## 4.1.5 Propiedad del terreno

La propiedad de un terreno no residencial se muestra abajo porque la propiedad puede afectar la capacidad de la ciudad para hacer cambios en el entorno construido.

Figura 4.19 muestra el tipo de propiedad del terreno para cada lote fiscal no residencial en el área de estudio. Las parcelas de propiedad privada y residencial constituyen la mayoría (61.3 %) del área de parcelas, mientras que las parcelas de propiedad pública representan el 25.1 % del área de estudio. Estas parcelas incluyen espacios públicos propiedad de la ciudad como Crotona, Walter Gladwin, Starlight y Claremont Parks. Aproximadamente el 17 % de las parcelas propiedad de la ciudad (56 parcelas individuales) están designadas como vacantes; muchas de las parcelas vacantes más grandes son propiedad del Departamento de Parques y Recreación de NYC.

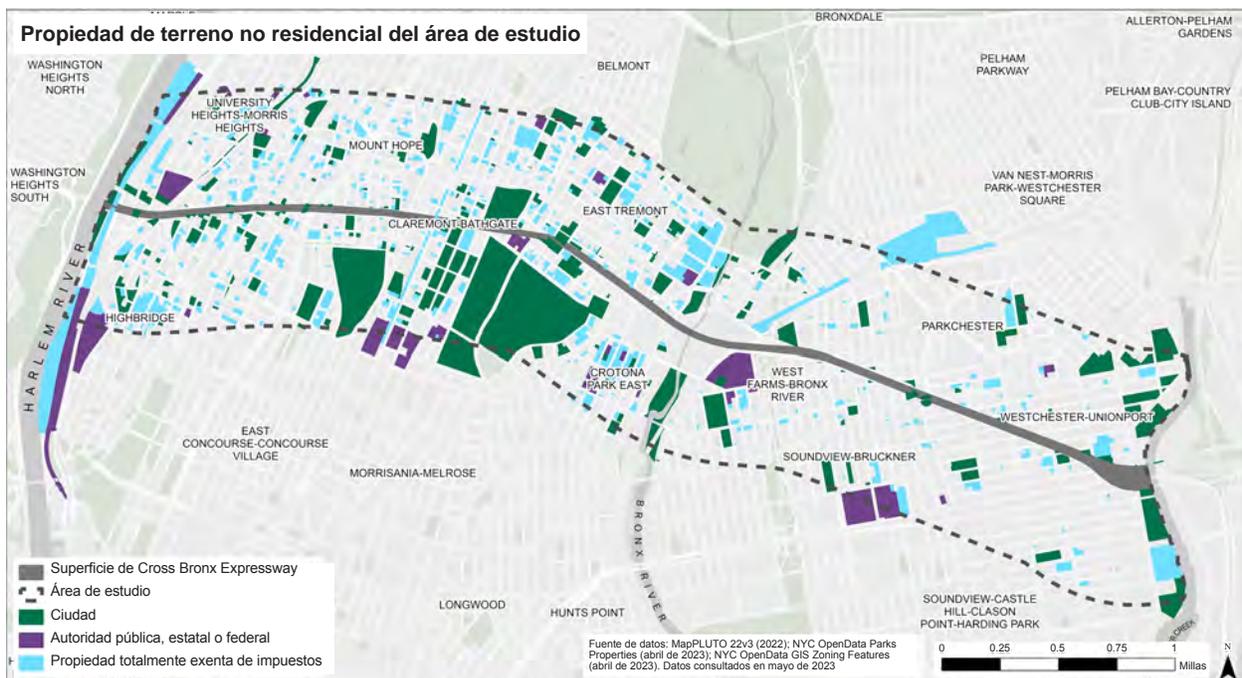


Figura 4.19. Mapa de propiedad de terreno no residencial del área de estudio. NYC OpenData GIS Zoning Features, abril de 2023

Otras parcelas notables propiedad de la ciudad son las situadas en la IBZ de Bathgate entre Crotona y Claremont Parks y las que están en la IBZ de Zerega Ave en el extremo este del área de estudio. Otras parcelas en el área de estudio son propiedad de autoridades públicas de la ciudad, estado y federales, como la Autoridad de Vivienda de la Ciudad de Nueva York (New York City Housing Authority, NYCHA). Las propiedades exentas de impuestos incluyen iglesias, centros de mantenimiento de transporte y derechos de paso, y servicios públicos.

## 4.2. Condiciones socioeconómicas actuales

La evaluación de las condiciones socioeconómicas de un área puede revelar disparidades y ayudar a diseñar estrategias para el desarrollo de la comunidad.

### 4.2.1 Condiciones del grupo familiar

**En el área de estudio, la mayoría de los grupos familiares viven en unidades de alquiler ocupadas por familias. Los ingresos promedio del grupo familiar son \$38,694, que son aproximadamente \$30,000 menos que el promedio de toda la ciudad.**

Los ingresos del grupo familiar proporcionan datos sobre el bienestar económico de los residentes del área de estudio. Los ingresos del grupo familiar varían en toda el área de estudio (Figura 4.20). Aproximadamente un tercio de los grupos familiares ganan entre \$35,000 y \$75,000, mientras que el 25 % gana más de \$75,000. Aproximadamente, el 45 % de los grupos familiares en el área de estudio ganaron menos de \$35,000 en 2021. En toda la ciudad, el 28.5 % de la población gana menos de \$35,000, mientras que el 47.9 % de la población gana aproximadamente \$75,000.<sup>5</sup>

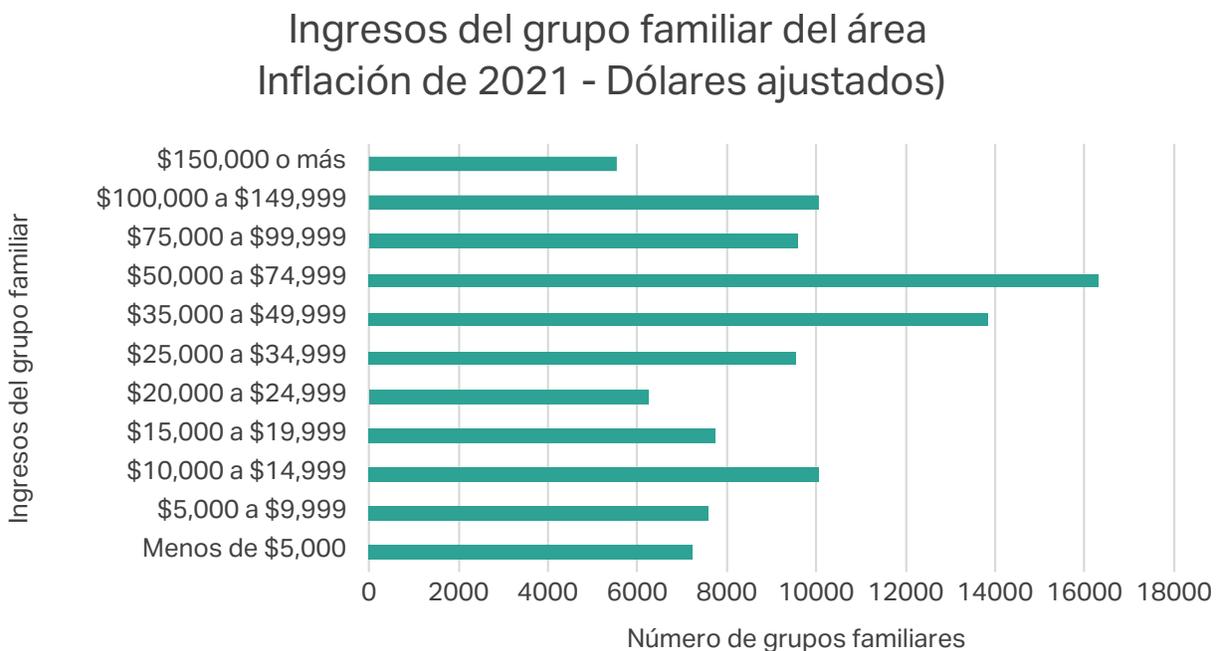


Figura 4.20. Ingresos del grupo familiar del área de estudio. Fuente: ACS 5-Year Estimates, 2021

Según lo define el censo de EE. UU., un grupo familiar está compuesto por una o más personas que ocupan una unidad de vivienda. Un grupo familiar es en el que los miembros tienen una relación por nacimiento, matrimonio o adopción. El área de estudio incluye una proporción ligeramente mayor de grupos familiares comparado con la ciudad en su conjunto (67 % en el

5 US Census Bureau, ACS 2021 5-Year Estimates Subject Tablas, Income in the Past 12 Months (in 2021 inflation-adjusted dollars), <https://data.census.gov/table/ACSST5Y2021.S1901?q=income&g=160XX00US3651000>

área de estudio frente al 59 % en NYC). Sin embargo, la proporción de grupos familiares con un solo jefe de familia es casi el doble de alta en el área de estudio (41 % en el área de estudio versus 23 % en NYC), lo que implica una tasa mucho mayor de familias monoparentales.<sup>6</sup>

En el área de estudio, el 88 % de las unidades de vivienda las ocupan inquilinos. En comparación, el promedio de unidades de vivienda que ocupan inquilinos en toda la ciudad es del 70.2 %.<sup>7</sup> Estos números indican una mayor dependencia en el área de estudio del alojamiento en alquiler.

## 4.2.2 Condiciones de empleo y desempleo

**La tasa de desempleo del área de estudio es casi el doble de alta de la tasa de toda la ciudad, a pesar de tener niveles similares de participación en la fuerza de trabajo.<sup>8</sup>**

El empleo, la participación de la fuerza laboral y las principales industrias empleadoras tienen una función crucial en la determinación de la vitalidad económica del área de estudio. Aproximadamente, el 59 % de la población en edad laboral (Figura 4.21) está en la fuerza de trabajo, comparado con el 63.4 % en toda la ciudad. Estas son personas que están trabajando (empleadas) o que están buscando activamente trabajo, pero actualmente no tienen trabajo (desempleadas). Aunque el área de estudio tiene una tasa de participación de la fuerza de trabajo similar comparada con la de NYC, tiene una tasa de desempleo mucho más alta (13.4 % en el área de estudio comparado con el 7.5 % en NYC). El 41 % restante de la población en edad laboral incluye jubilados, estudiantes y personas que no buscan empleo. Además, un pequeño porcentaje de los residentes del área de estudio participan en las fuerzas armadas.

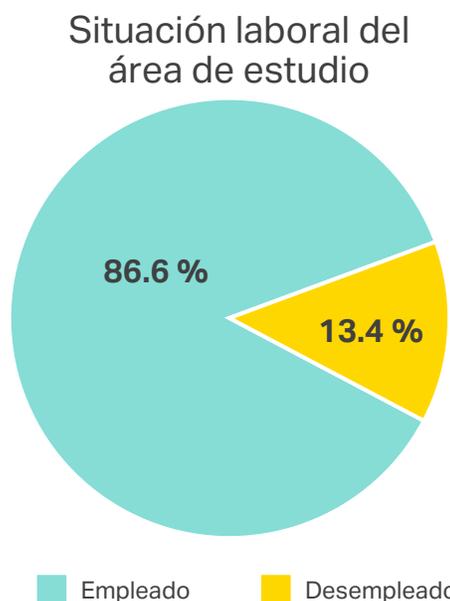


Figura 4.21. Situación laboral del área de estudio.  
Fuente: ACS 5-Year Estimates, 2021

6 US Census Bureau, ACS 2021 5-year estimates subject tables, Occupancy Characteristics, <https://data.census.gov/table/ACSST5Y2021.S2501?q=Household%20Size%20and%20Type&g=160XX00US3651000>

7 DCP Population Fact Finder, 2020, <https://popfactfinder.planning.nyc.gov/explorer/cities/New%20York%20City?acsTopics=demo-sexAndAge%2Cdemo-mutuallyExclusiveRaceHispanicOrigin%2Cdemo-hispanicSubgroup%2Cdemo-asianSubgroup&censusTopics=populationSexAgeDensity%2CmutuallyExclusiveRaceHispanicOrigin%2CrelationHeadHousehold%2ChouseholdType%2ChousingOccupancy%2ChousingTenure%2ChouseholdSize&compareTo=0&showCharts=true&showReliability=false&source=decennial-current>

8 U.S. Census Bureau (Oficina del Censo de EE. UU.) "SELECTED ECONOMIC CHARACTERISTICS." American Community Survey, ACS 5-Year Estimates Data Profiles, Tabla DP03, 2021, [https://data.census.gov/table/ACS-DP5Y2021.DP03?q=employment&g=050XX00US36005\\$1400000](https://data.census.gov/table/ACS-DP5Y2021.DP03?q=employment&g=050XX00US36005$1400000)

Aproximadamente, el 81 % de los residentes empleados son trabajadores con salario o sueldo del sector privado, mientras que el 13 % está empleado en puestos del gobierno. La parte restante incluye personas que trabajan por cuenta propia, pero que no participan activamente en actividades comerciales. Estas cifras coinciden estrechamente con los promedios de toda la ciudad.

Las principales industrias que emplean a los residentes del área de estudio (**Figura 4.22**) incluyen servicios de educación, atención médica y asistencia social. Juntas, estas industrias emplean aproximadamente a un tercio de la población. La industria de tiendas es el segundo mayor contribuyente y da empleo al 11 % de los residentes del área de estudio. Además, el sector de las artes, entretenimiento, alojamiento y servicios de comida emplean aproximadamente al 10 % de los residentes.

### Empleo de residentes en el área de estudio por industria laboral

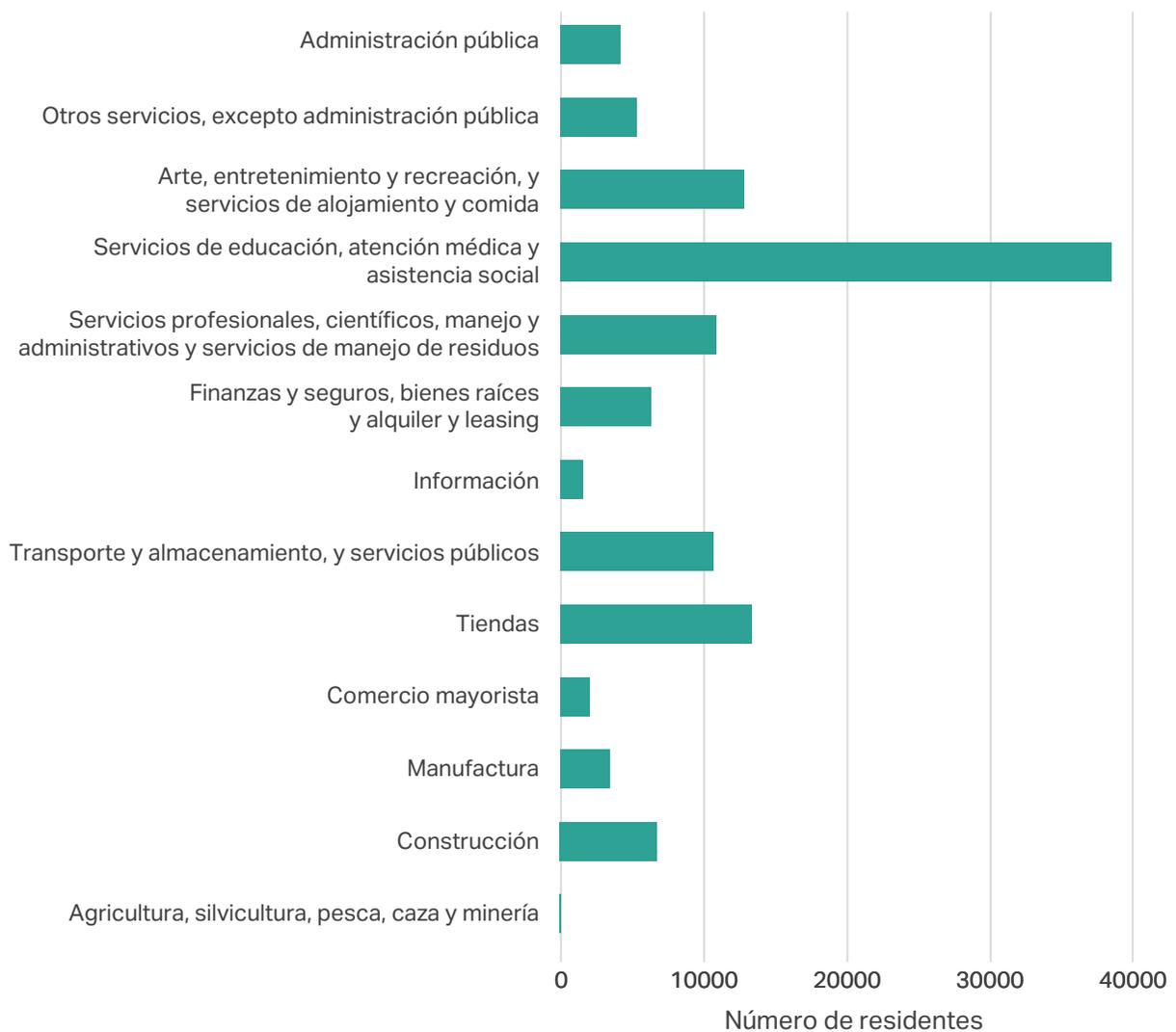


Figura 4.22. Industria de trabajo. Fuente: ACS 5-Year Estimates, 2021

## 4.2.3 Educación

**Los datos sobre inscripción escolar y logros de educación dan un conocimiento específico de las actividades de educación y condiciones socioeconómicas generales en el área de estudio.**

Los datos de la **Figura 4.23** proporciona una visión general de la inscripción en varios niveles de educación. Aproximadamente, el 30 % de los residentes mayores de tres años en el área de estudio están inscritos activamente en las escuelas, esto es mayor que la proporción de NYC del 24 %. Aproximadamente, el 21 % de los inscritos están en la universidad o en posgrados, una proporción menor que el 30 % de toda la ciudad.

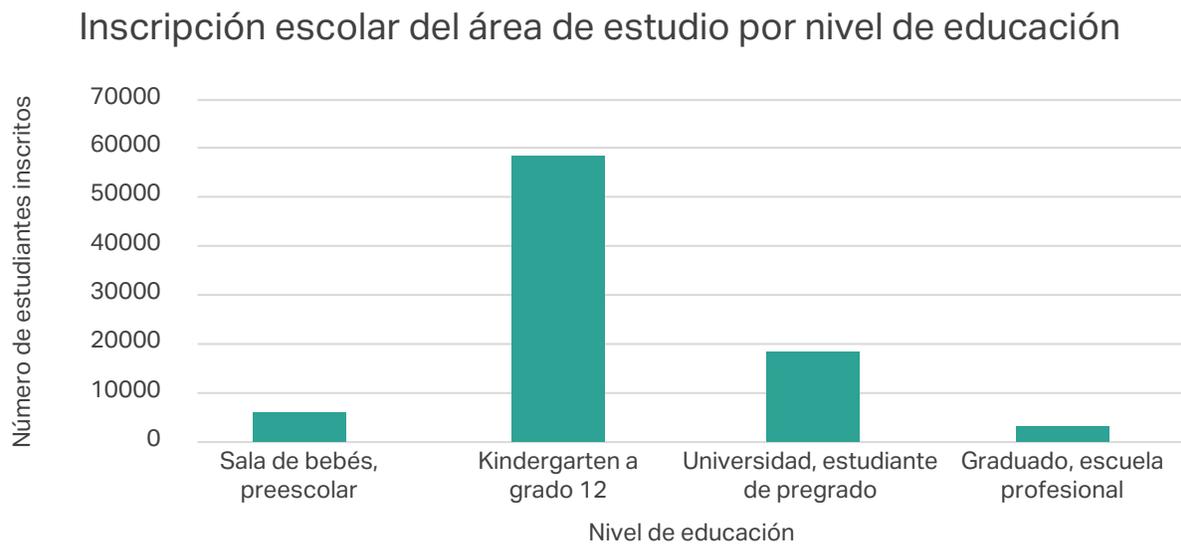


Figura 4.23. Inscripción escolar. Fuente: ACS 5-Year Estimates, 2021

## 4.3. Condiciones demográficas actuales

### 4.3.1 Densidad y distribución por edad

**El área de estudio contiene algunas de las áreas más densamente pobladas de la Ciudad de Nueva York y tiene una mayor proporción de menores comparada con el resto de la ciudad.**

El área de estudio contiene algunas de las áreas más densamente pobladas de la Ciudad de Nueva York. La población por acre en el área de estudio es de aproximadamente 99 personas por acre, comparado con aproximadamente 55 personas por acre en el Bronx y 46 personas por acre en la Ciudad de Nueva York. Las áreas de Mount Eden y Claremont tienen algunas de las mayores concentraciones de personas por acre, seguidas por las áreas de Parkchester y Mount Hope.

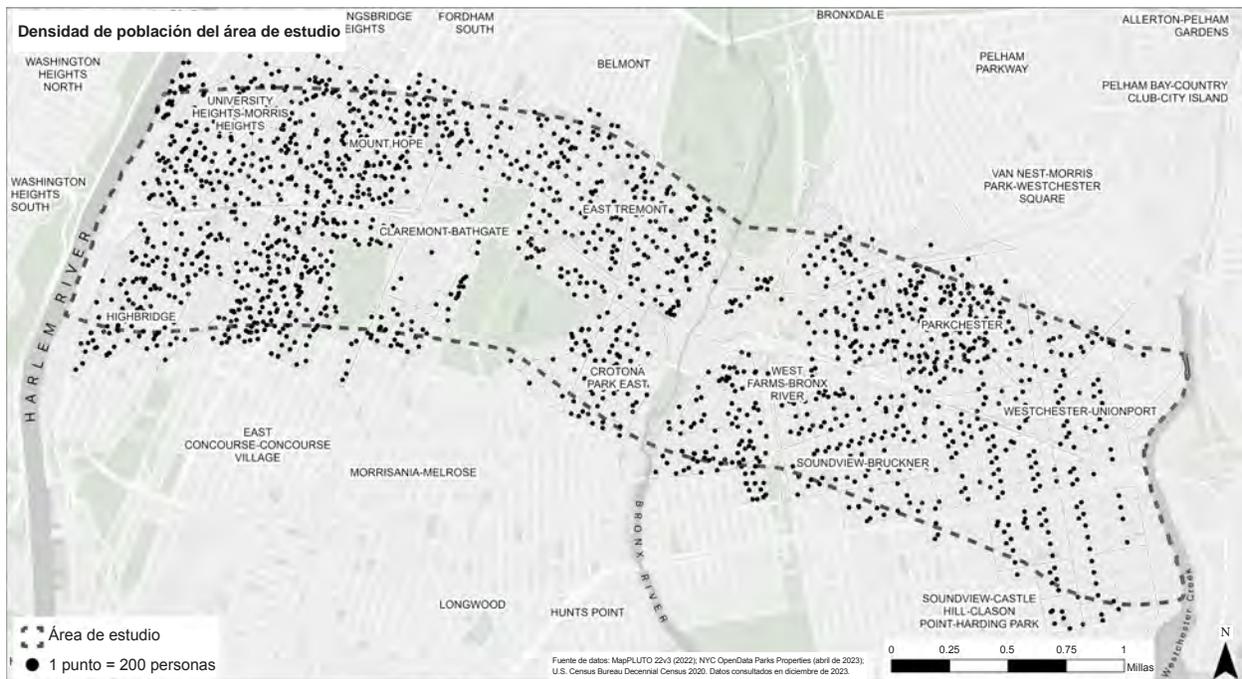


Figura 4.24. Densidad de población del área de estudio. Fuente: U.S. Census Bureau Decennial Census, 2020. Los mapas de densidad de puntos son solo ilustrativos.

Figura 4.25 muestra el número de residentes del área de estudio y su distribución según rangos de edad. Comparado con el promedio de toda la ciudad del 22.1 %, el Bronx tiene un mayor porcentaje de residentes menores de 19 años. El promedio de toda la ciudad de residentes entre 20 y 64 años es del 62.9 % y el 15 % de los residentes de la ciudad tienen 65 años o más.<sup>9</sup>

9 DCP Population Fact Finder, 2020, <https://popfactfinder.planning.nyc.gov/explorer/cities/New%20York%20City?acsTopics=demo-sexAndAge%2Cdemo-mutuallyExclusiveRaceHispanicOrigin%2Cdemo-hispanicSubgroup%2Cdemo-asianSubgroup&censusTopics=populationSexAgeDensity%2CmutuallyExclusiveRaceHispanicOrigin%2CrelationHeadHousehold%2ChouseholdType%2ChousingOccupancy%2ChousingTenure%2ChouseholdSize&compareTo=0&showCharts=true&showReliability=false&source=decennial-current>

## Distribución por edad de los residentes del área de estudio

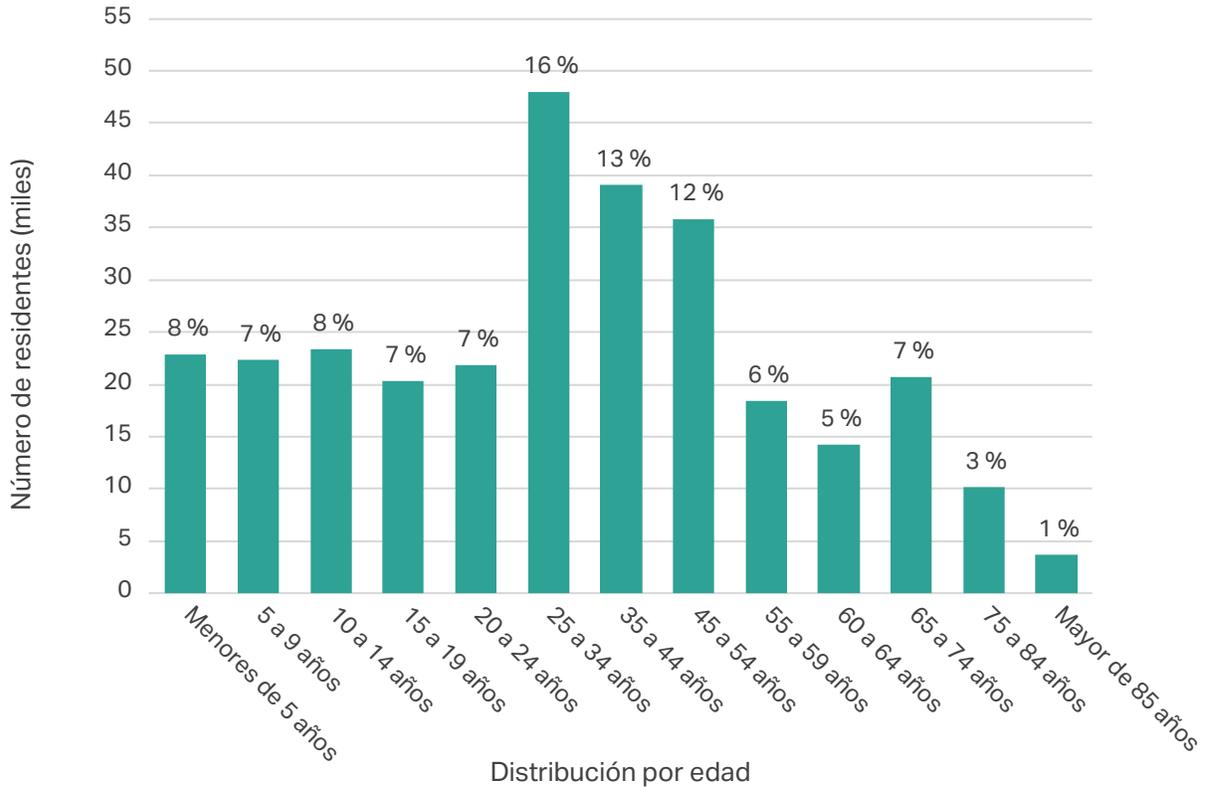


Figura 4.25. Distribución por edad de los residentes del área de estudio. Fuente: ACS 5-Year Estimates, 2021

### 4.3.2 Composición étnica y racial

**El área de estudio es mayoritariamente hispana o latina (de cualquier raza) y el segundo grupo étnico más grande es el de los negros o afroamericanos únicamente.**

Las personas hispanas o latinas (de cualquier raza) representan el 62 % de la población del área de estudio (Figura 4.26). El siguiente grupo étnico o de raza más grande es la de los negros o afroamericanos únicamente y todas las demás etnias y razas constituyen el 11 % restante de los residentes en el área de estudio. En toda la ciudad, el 28.3 % de la población es hispana o latina (de cualquier raza) y el 20.2 % de la población es negra o afroamericana únicamente. El Bronx tiene la mayor proporción de residentes hispanos o latinos (de cualquier raza) de todos los distritos (54.8 %).<sup>10</sup>

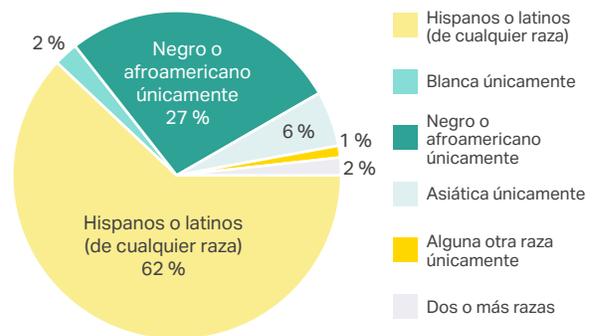


Figura 4.26. Composición étnica y racial del área de estudio. Fuente: ACS 5-Year Estimates, 2021

<sup>10</sup> DCP Population Factfinder, 2020, <https://popfactfinder.planning.nyc.gov/explorer/cities/New%20York%20City?compareTo=2>

# 5. Condiciones médicas



## 5.1. Disparidades en los resultados médicos y factores contribuyentes

Las condiciones en las que las personas nacen, viven, aprenden, trabajan, juegan y envejecen definen en gran medida su salud. Estos factores sociales y económicos están estrechamente relacionados con el entorno físico, que también tiene una función importante en la definición de la salud (Figura 5.1).



Figura 5.1. Determinantes sociales de la salud. Fuente: Centers for Disease Control and Prevention - [https://www.cdc.gov/public-health-gateway/php/about/social-determinants-of-health.html?CDC\\_AAref\\_Val=https://www.cdc.gov/publichealthgateway/sdoh/index.html](https://www.cdc.gov/public-health-gateway/php/about/social-determinants-of-health.html?CDC_AAref_Val=https://www.cdc.gov/publichealthgateway/sdoh/index.html)

El sur del Bronx, incluyendo las comunidades al norte y al sur de Cross Bronx Expressway, ha tenido durante mucho tiempo condiciones que no favorecen una buena salud. Estas condiciones dan como resultado tasas más altas de malos resultados médicos en esos barrios que en el resto de la ciudad. Los indicadores de la tabla abajo se seleccionaron para representar las categorías de factores que tienen efecto en la salud relacionados directamente con la existencia de la autopista. Una tabla más completa de indicadores se puede encontrar en el Apéndice 9.2.

Uno de los resultados médicos que las personas habitualmente asocian con la contaminación relacionada con las carreteras y el tráfico es el asma.<sup>1</sup> Las tasas de visitas al Departamento de Emergencias (ED) por asma debido a la exposición a partículas finas (PM2.5), un contaminante del aire exterior, son más de tres veces más altas en el área de estudio que en los barrios restantes de NYC. (Tabla 5.1). Si bien el asma puede ser desencadenada por la contaminación del aire exterior, el número de visitas al Departamento de Emergencias por asma debido a la contaminación del aire exterior es solo una pequeña fracción del total de visitas al Departamento de Emergencias por asma en el área de estudio. Las alergias al polen y las infecciones de las vías respiratorias superiores pueden desencadenar asma.

Otros factores contribuyen a que haya tasas más altas de asma en ciertas comunidades. Estos factores incluyen la mala calidad de la vivienda, que genera problemas con ratones, cucarachas y moho; falta de acceso a la atención médica debido al costo; dificultades para acceder físicamente a los servicios médicos; falta de tiempo por enfermedad; falta de acceso a medicamentos; y la prevalencia de otras condiciones crónicas como la obesidad, que aumentan la gravedad del asma.<sup>2</sup> Los adultos en el área de estudio tienen casi el doble de probabilidades de no recibir la atención médica necesaria que los adultos en el resto de la ciudad y tienen más probabilidades de tener diabetes, hipertensión y obesidad. Un estudio que hizo Montefiore Medical Group encontró que el motivo más frecuente por la que las personas faltaban a las citas de atención primaria era la falta de transporte.<sup>3</sup>

En la fase de desarrollo de conceptos del estudio se explorarán muchas estrategias para tratar los problemas de médicos que tienen los residentes del área de estudio. El acceso a espacios abiertos que animen la actividad física y la cohesión social puede ayudar a tratar la obesidad, las enfermedades crónicas relacionadas y la salud mental; un mejor transporte público puede ayudar a las personas a recibir la atención médica más fácilmente, y más espacios verdes pueden ayudar a refrescar el barrio durante un clima muy caluroso. Las hospitalizaciones debido a fatiga por calor en el área de estudio son casi el doble de la tasa en el resto de la ciudad. Tratar la seguridad vial mediante un mejor diseño y señalización de las intersecciones, una mejor iluminación y caminos exclusivos para peatones puede ayudar a reducir la tasa de hospitalizaciones debido a lesión del peatón, que es un 40 % más alta en el área de estudio que en el resto de la ciudad (Tabla 5.1).

---

1 Khreis H, Kelly C, Tate J, Parslow R, Lucas K, Nieuwenhuijsen M. Exposure to traffic-related air pollution and risk of development of childhood asthma: A systematic review and meta-analysis. *Environ Int.* Marzo de 2017;100:1-31. doi: 10.1016/j.envint.2016.11.012. Epub 21 de noviembre de 2016. PMID: 27881237.

2 NYC Health, Asthma Factsheet, 2024, <https://www.nyc.gov/assets/doh/downloads/pdf/asthma/asthma-myths-facts.pdf>

3 Fiori, Kevin P., et al. "Unmet social needs and no-show visits in primary care in a US northeastern urban health system, 2018–2019." *American journal of public health* 110.S2 (2020): S242-S250.

Indicador	Barrios en el resto de NYC	Área de estudio de Cross Bronx Expressway	¿Cuánto más altas son las tasas en el área de estudio comparado con el resto de NYC?	Descripción
Tasa anual promedio de visitas al Departamento de Emergencias (ED) por asma entre adultos (mayores de 18 años) debido a la exposición a PM2.5 por cada 10,000*	2.1	8	3.9	La tasa de visitas de adultos al ED por asma desencadenada debido a la contaminación del aire es 4 veces más alta en el área de estudio que en el resto de la ciudad
Tasa anual promedio de visitas al Departamento de Emergencias por asma entre menores (<18 años) debido a la exposición a PM2.5 por cada 10,000*	4.7	15.1	3.2	La tasa de visitas de menores al ED por asma desencadenada debido a la contaminación del aire es 3 veces más alta en el área de estudio que en el resto de la ciudad
Tasa anual promedio de visitas al Departamento de Emergencias por asma entre adultos por cada 10,000*	54.2	181.1	3.3	La tasa de visitas de adultos al ED por asma debido a cualquier causa, es más de 3 veces más alta en el área de estudio
Tasa anual promedio de visitas al Departamento de Emergencias por asma entre las edades de 5 y 17 años por cada 10,000*	150.7	611	4.1	La tasa de visitas de menores al ED por asma causada por todos los desencadenantes es 4 veces más alta en el área de estudio que en el resto de la ciudad
Tasa de hospitalizaciones por lesión del peatón por cada 100,000 personas*	20	28	1.4	Las hospitalizaciones por lesión del peatón son un 40 % más altas en el área de estudio que en el resto de la ciudad
Porcentaje de adultos (mayores de 18 años) que reportan que alguna vez un profesional de atención médica dijo que tienen diabetes**	11	16	1.5	La tasa de diabetes es dos veces más alta en el área de estudio que en el resto de la ciudad
Porcentaje de adultos (mayores de 18 años) que reportan que alguna vez un profesional de atención médica dijo que tienen hipertensión, también conocida como presión alta**	25.5	35	1.4	La tasa de hipertensión es 40 % más alta en el área de estudio que en el resto de la ciudad
Porcentaje de adultos (mayores de 18 años) que tienen obesidad (Índice de masa corporal de 30 o mayor) según la estatura y peso que reportan los pacientes**	24.5	40	1.6	La tasa de obesidad es 60 % más alta en el área de estudio que en el resto de la ciudad

Tabla 5.1. Categorías de los factores que tienen efecto en la salud directamente relacionados con Cross Bronx Expressway.

\*Fuente: [on.nyc.gov/dataportal](https://on.nyc.gov/dataportal). \*\*Fuente: <https://a816-health.nyc.gov/hdi/profiles/>

Indicador	Barrios en el resto de NYC	Área de estudio de Cross Bronx Expressway	¿Cuánto más altas son las tasas en el área de estudio comparado con el resto de NYC?	Descripción
Porcentaje de adultos (mayores de 18 años) que reportan que no recibieron la atención médica necesaria al menos una vez en los últimos 12 meses****	11.5	20	1.7	El porcentaje de adultos que no recibieron la atención médica necesaria en el último año es casi el doble de alto en el área de estudio que en el resto de la ciudad
Tasa anual promedio de hospitalizaciones debido a fatiga por calor por cada 100,000*	1.3	2.3	1.8	La tasa de hospitalizaciones debido a fatiga por calor es casi el doble de alta en el área de estudio que en el resto de la ciudad

Tabla 5.1. Categorías de los factores que tienen efecto en la salud directamente relacionados con Cross Bronx Expressway.  
\*Fuente: [on.nyc.gov/dataportal](https://on.nyc.gov/dataportal). \*\*Fuente: <https://a816-health.nyc.gov/hdi/profiles/>

## 5.2. Contaminación del aire

**El aire de la Ciudad de Nueva York contiene partículas, gotas de líquido, gases y otros contaminantes que pueden tener efecto en la salud. La mala calidad del aire puede ser especialmente peligrosa para los adultos mayores, menores y personas con condiciones del corazón o pulmón. La calidad del aire varía de un barrio a otro, según los niveles locales de emisiones y muchos otros factores.**

El Departamento de Salud de la Ciudad de Nueva York (NYC Health Department) maneja la Encuesta del Aire de la Comunidad de la Ciudad de Nueva York (New York City Community Air Survey, NYCCAS), la red de monitoreo y modelado de la calidad del aire a nivel de barrio de NYC. NYCCAS nos permite conocer las diferencias de la calidad del aire del barrio y lo que contribuye a esas diferencias.

La contaminación del aire en los barrios a lo largo de Cross Bronx viene de:

- Asar y gratinar comida en restaurantes (10 %)
- Calefacción y agua caliente de los edificios (25 %)
- Tráfico de automóviles y camiones (15 %)
- Fuentes fuera de NYC, como las plantas de energía de carbón en Pensilvania y Ohio (30 %)
- Plantas de energía locales (1 %)
- Construcción, procesos industriales, equipos no viales (19 %)

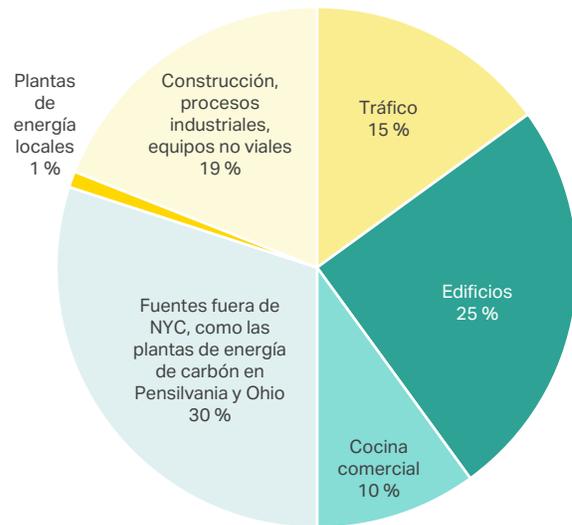


Figura 5.2. Fuente de contaminación del aire por categoría.  
Fuente: EPA National Emissions Inventory, 2020

Los monitores situados a lo largo de Cross Bronx muestran una mejora en la calidad del aire desde el inicio del monitoreo. Las políticas y eventos que reglamentan las emisiones del fueloil residual, unidades generadoras de electricidad y automóviles dieron como resultado una disminución de las concentraciones de partículas finas (PM2.5) (Figura 5.3) y dióxido de

nitrógeno (NO2) (Figura 5.4) en toda la ciudad. Las normas de emisiones más estrictas para los vehículos de pasajeros, camiones pesados y autobuses ayudan a reducir los niveles de NO2, mientras que los combustibles más limpios que se usan en las plantas de energía y calefacción de los edificios, como en el Programa de Calefacción Limpia de la Ciudad de Nueva York (NYC's Clean Heat Program), ayudaron a reducir los niveles de PM2.5.

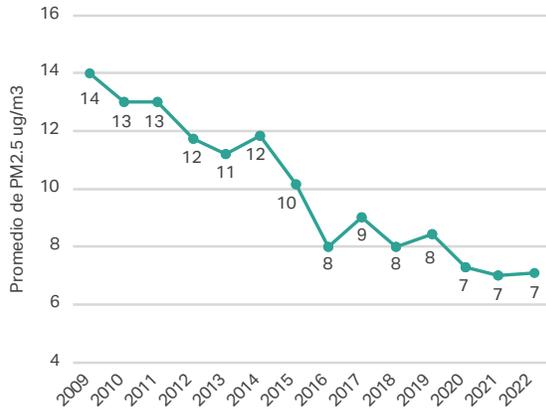


Figura 5.3. Los niveles promedio de PM2.5 han estado disminuyendo en los 3 lugares más cercanos a Cross Bronx (encerrados en un círculo rojo en la Figura 5.5). Fuente: DOHMH NYCCAS Report: 2008-2021

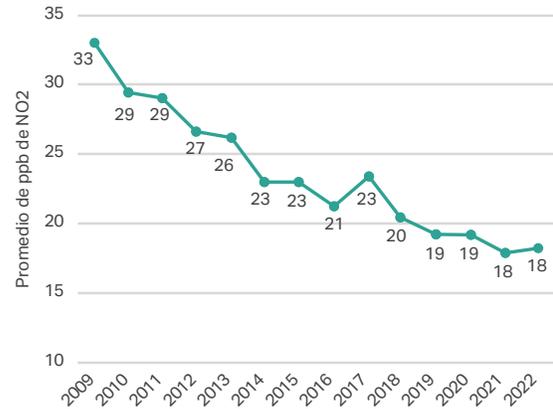


Figura 5.4. Los niveles promedio de NO2 han estado disminuyendo en los 3 lugares más cercanos a Cross Bronx (encerrados en un círculo rojo en la Figura 5.5). Fuente: DOHMH NYCCAS Report: 2008-2021

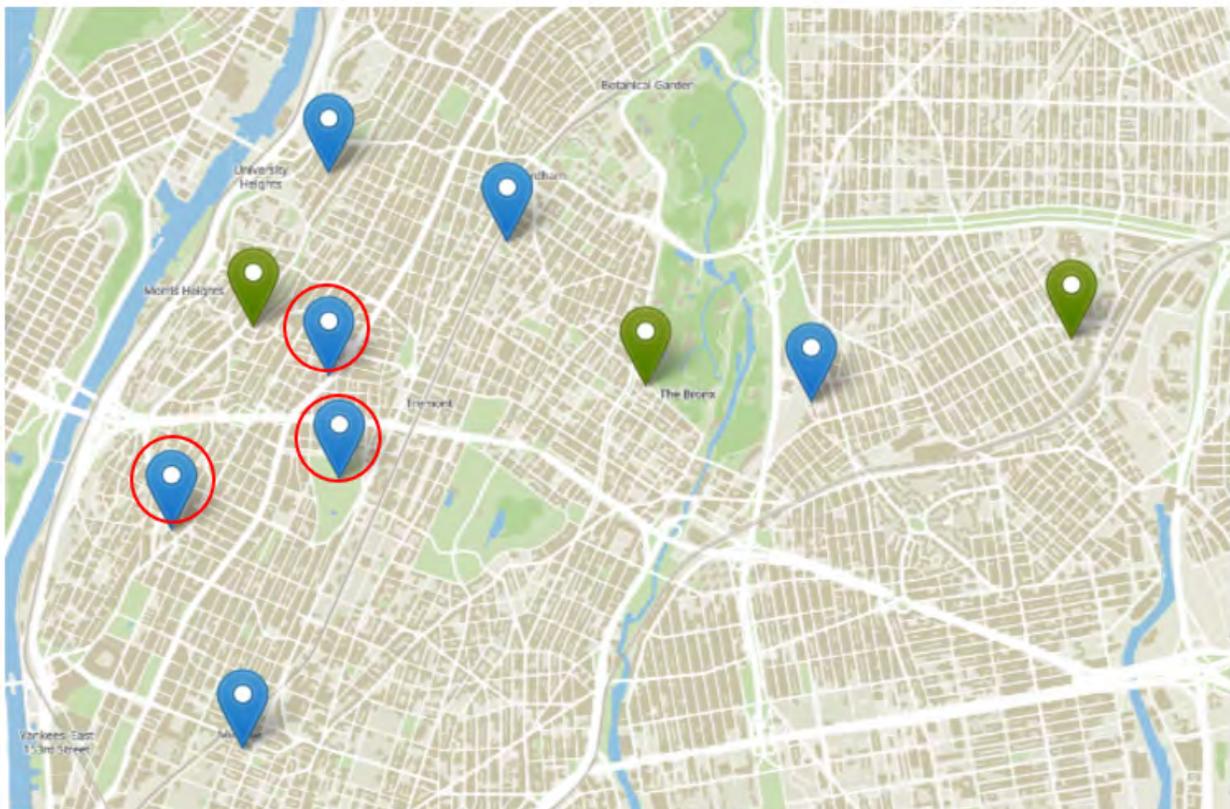


Figura 5.5. Monitores de contaminación del aire del Departamento de Salud en el Bronx. Los más cercanos Cross Bronx están encerrados en un círculo rojo.

Puede encontrar más mapas de la calidad del aire en los barrios de NYC aquí: [Air Quality in NYC | Environment & Health Data Portal](#)

## 5.3. Ruido

Los residentes de la ciudad están expuestos a un ruido del entorno considerable. Una encuesta del Departamento de Salud mostró que uno de cada cinco neoyorquinos adultos escucha ruido que altera el sueño y otras actividades de la vida en casa tres o más veces por semana y algunos barrios con pobreza alta tienen tasas aún mayores de alteraciones por ruido.<sup>4</sup>

El ruido es más que una molestia, puede causar estrés, aumentar la presión arterial y riesgo de enfermedades cardíacas e interferir en el desarrollo cognitivo de los menores.

Para medir los niveles de ruido, NYC DOHMH recopiló mediciones de la presión sonora durante una semana en 56 lugares en toda la ciudad mediante el montaje de medidores pequeños del nivel del sonido en postes de luz en 2012. La agencia encontró mediante los valores promedio semanales:

- Todos los lugares superaron las directrices de ruido establecidas por EPA y la Organización Mundial de la Salud para proteger la salud y la calidad de vida (55 decibeles [dBA]).
- Más de la mitad de los lugares superaron las directrices de ruido de EPA para prevenir la pérdida de audición (70 dBA).

Los niveles de ruido más altos se registraron durante las horas diurnas de los días entre semana, en áreas con mucho tráfico vehicular en una distancia de 100 metros.

### Ruido del tráfico de la autopista

El ruido de las calles como Cross Bronx Expressway intensifica los efectos negativos de la contaminación de ruido y aire. El ruido viene de la autopista directa de muchas maneras: flujo de tráfico constante, bocinas, frenado y camiones pesados cambiando de velocidad. El ruido puede causar irritación y molestias, alteraciones del sueño, estrés, enfermedades cardiovasculares, riesgo de derrame cerebral, diabetes, hipertensión y pérdida de audición.<sup>5</sup> En lugares cercanos a Cross Bronx Expressway, un estudio reciente encontró que los niveles de ruido están en un rango marginalmente inaceptable (70 a 79 dBA) y se acercan a niveles claramente inaceptables (>80 dBA) durante ciertos períodos del día.<sup>6</sup> **Figura 5.7** y **Figura 5.8** representan la contaminación del ruido modelada según una variedad de fuentes de ruido del transporte, como los valores AADT y operaciones del aeropuerto.<sup>7</sup>

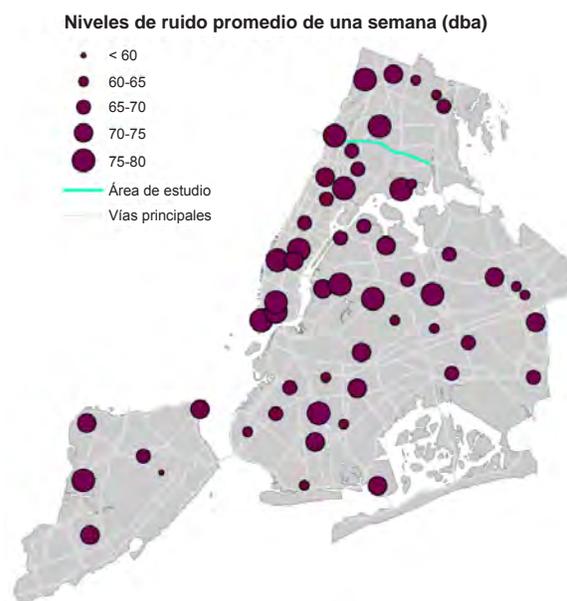


Figura 5.6. Niveles de ruido promedio de una semana.  
Fuente: NYC DOHMH, 2012

4 NYC Health, *Epi Data Brief*, 2018, <https://www.nyc.gov/assets/doh/downloads/pdf/epi/databrief105.pdf>

5 Münzel, T., Sørensen, M., Schmidt, F., Schmidt, E., Steven, S., Kröller-Schön, S., & Daiber, A. (2018). *The Adverse Effects of Environmental Noise Exposure on Oxidative Stress and Cardiovascular Risk. Antioxidants & redox signaling*. Consultado en 2024. <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC5898791/>

6 NYC City Planning Commission, *Final Environmental Impact Statement (FEIS) Jerome Avenue Rezoning*, 2018, [https://home.nyc.gov/assets/planning/download/pdf/applicants/env-review/jerome-avenue/14\\_feis.pdf](https://home.nyc.gov/assets/planning/download/pdf/applicants/env-review/jerome-avenue/14_feis.pdf)

7 United States Department of Transportation Bureau of Transportation Statistics, *National Transportation Noise Map Documentation*, 2020, <https://doi.org/10.21949/1520433>

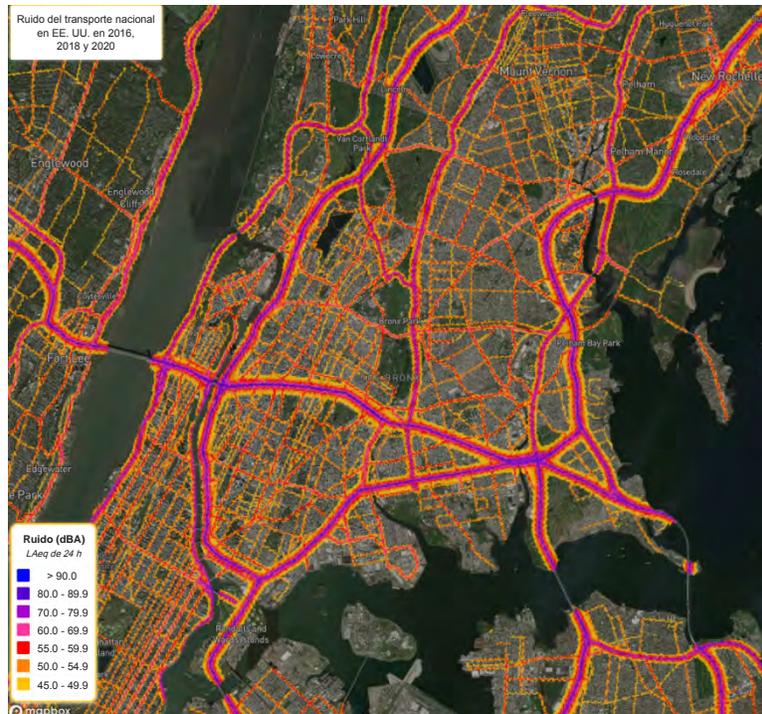


Figura 5.7. Contaminación de ruido del transporte de la carretera. Fuente: [Bureau of Transportation Statistics \(bts.gov\)](https://www.bts.gov)

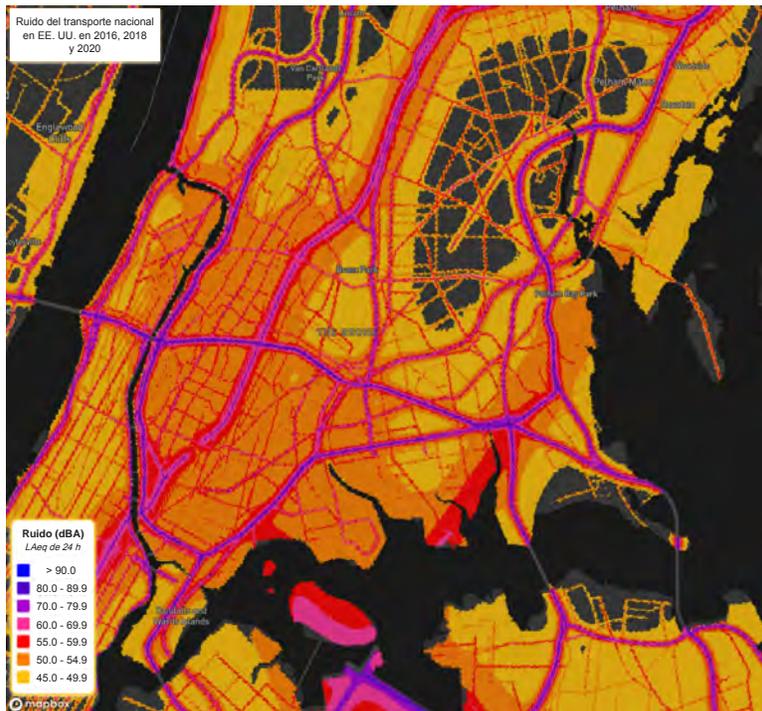


Figura 5.8. Contaminación de ruido de todos los modos de transporte (incluyendo la aviación, ferrocarril y carretera). Fuente: [Bureau of Transportation Statistics \(bts.gov\)](https://www.bts.gov)

# 6. Seguridad vial



## 6.1. Análisis de choque en carril principal de Cross Bronx

**Según los resultados de un análisis de choque en el carril principal, muchos segmentos de Cross Bronx en el área de estudio tienen tasas de choque mucho más altas que las promedio del estado.**

**Tabla 6.1** y **Tabla 6.2** comparan las secciones de Cross Bronx con las tasas de choque promedio en todas las carreteras de Nueva York. Las tasas de choque en Cross Bronx arriba del promedio están resaltadas en rojo. Los valores promedio NYS difieren según, por ejemplo, el número de carriles en un segmento determinado de la autopista. En general, los carriles hacia el oeste tienen más choques que los carriles hacia el este. Los lugares con la tasa de choque más alta están en el cruce de Sheridan Blvd, seguido por el segmento entre 3rd Ave y Webster Ave y el segmento cerca de Rosedale Ave. En el carril principal hacia el este, tres lugares tienen tasas de choque más altas que el promedio estatal: la más alta es el segmento cerca de Major Degan Expressway, seguido por el segmento cerca de Jerome Ave y el segmento cerca de Rosedale Ave.

Para obtener información sobre los métodos usados para completar el análisis de choque del carril principal de Cross Bronx, vea la Sección 9.3 del Apéndice.

Carril principal hacia el este de Cross Bronx						
Segmento con marcador de referencia	AADT (vehículos/día)	Lugar	Longitud del segmento (millas)	Choques totales de 2020-2023	Tasa de choque (Acc/MVM)	"Tasa de accidentes promedio de NYS (2017-2019)"
95IX1M21000	57,236	antes de la rampa de salida a Major Deegan Expy	0.1	1	0.16	1.49
95IX1M21001-95IX1M21002	31,836	de la rampa de salida de Major Deegan Expy a la rampa de entrada de Major Deegan Expy	0.2	26	3.73	1.34
95IX1M21003-95IX1M21004	39,670	de la rampa de entrada de Major Deegan Expy a la rampa de entrada de Washington Bridge	0.2	6	0.69	1.34
95IX1M21005-95IX1M21006	59,211	de la rampa de entrada de Washington Bridge a la rampa de salida de Jerome Ave	0.2	8	0.62	1.49
95IX1M21007-95IX1M21008	48,439	de la rampa de salida de Jerome Ave a la rampa de entrada de Jerome Ave	0.2	30	2.83	1.49
95IX1M21009-95IX1M21011	70,261	de la rampa de entrada de Jerome Ave a la rampa de salida de Webster Ave	0.3	18	0.78	1.34
95IX1M21012-95IX1M21017	44,384	de la rampa de salida de Webster Ave a la rampa de entrada de 3rd Ave	0.6	22	0.75	1.34
95IX1M21018-95IX1M21024	60,318	de la rampa de entrada de 3rd Ave a la rampa de salida de Sheridan Blvd	0.7	28	0.61	1.34
95IX1M21025-95IX1M21028	51,489	de la rampa de salida de Sheridan Blvd a la rampa de salida de Rosedale Ave	0.4	16	0.71	1.34
95IX1M21029-95IX1M21031	41,213	de la rampa de salida de Rosedale Ave a la rampa de entrada de CBE SR	0.3	23	1.70	1.34
95IX1M21032-95IX1M21034	57,439	de la rampa de entrada de CBE SR a la rampa de salida de White Plains Rd	0.3	20	1.06	1.34
95IX1M21035-95IX1M21039	52,451	de la rampa de salida de White Plains Rd a la rampa de entrada de CBE SR Rd S cerca de Ellis Ave	0.5	34	1.18	1.34
95IX1M21040	82,372	de la rampa de entrada CBE SR Rd S cerca de Ellis Ave a la rampa de salida CBE SR Rd S cerca de Powell Ave	0.1	0	0.00	1.49
95IX1M21041-95IX1M21044	75,641	de la rampa de salida CBE SR Rd S cerca de Powell Ave a la rampa de salida Huchinson River Pkwy	0.4	25	0.75	1.34
95IX1M21045-95IX1M21046	56,958	de la rampa de salida de Huchinson River Pkwy a la rampa de salida de Bruckner Expy	0.2	8	0.64	1.21

Tabla 6.1. Tasa de choque en el carril principal EB de Cross Bronx. Fuente: NYSDOT CLEAR System (2020-2023), StreetLight Data and NYSDOT Traffic Data Viewer

Carril principal hacia el oeste de Cross Bronx						
Segmento con marcador de referencia	AADT (vehículos/día)	Lugar	Longitud del segmento (millas)	Choques totales de 2020-2023	Tasa de choque (Acc/MVM)	"Tasa de accidentes promedio de NYS (2017-2019)"
95IX1M22046-95IX1M22042	48783	de la rampa de entrada de Bruckner Expy a la rampa de salida de CBE SR Rd cerca de Powell Ave	0.5	0	0	1.34
95IX1M22041-95IX1M22039	44512	de la rampa de salida de CBE SR Rd cerca de Powell Ave a la rampa de entrada de CBE SR Rd cerca de Ellis Ave	0.3	0	0	1.34
95IX1M22038-95IX1M22035	49236	de la rampa de entrada de CBE SR Rd cerca de Ellis Ave a la rampa de entrada de 174th St	0.4	41	1.9	1.34
95IX1M22034	52485	de la rampa de entrada de 174th St a la rampa de salida de 174th St	0.1	3	0.52	1.49
95IX1M22033-95IX1M22031	25652	de la rampa de salida de 174th St a la rampa de entrada de Rosedale Ave	0.3	29	3.44	1.34
95IX1M22030-95IX1M22027	31139	de la rampa de entrada de Rosedale Ave a la rampa de entrada de Sheridan Blvd NB	0.4	17	1.25	1.34
95IX1M22026	39572	de la rampa de entrada de Sheridan Blvd NB a la rampa de entrada de Sheridan Blvd SB	0.1	24	5.54	1.34
95IX1M22025-95IX1M22018	42733	de la rampa de entrada de Sheridan Blvd SB a la rampa de salida de 3rd Ave	0.8	59	1.58	1.34
95IX1M22017-95IX1M22013	38471	de la rampa de salida de 3rd Ave a la rampa de entrada de Webster Ave	0.5	82	3.89	1.34
95IX1M22012-95IX1M22009	85117	de la rampa de entrada de Webster Ave a la rampa de salida de Jerome Ave	0.4	16	0.43	1.34
95IX1M22008	76450	de la rampa de salida de Jerome Ave a la rampa de entrada de Jerome Ave	0.1	9	1.08	1.34
95IX1M22007-95IX1M22006	90048	de la rampa de entrada de Jerome Ave a la rampa de salida de Major Deegan Expy	0.2	31	1.57	1.49
95IX1M22005-95IX1M22001	76920	de la rampa de salida de Major Deegan Expy a la rampa de entrada de Major Deegan Expy	0.5	1	0.02	1.34
95IX1M22000	53688	después de la rampa de entrada de Major Deegan Expy	0.1	0	0	1.49

Tabla 6.2. Tasa de choque en el carril principal WB de Cross Bronx. Fuente: NYSDOT CLEAR System (2020-2023), StreetLight, Data and NYSDOT Traffic Data Viewer

## 6.2. Análisis de choque en vías locales en el área de estudio

### 6.2.1 Lesiones totales y graves en vías locales

Se usó un análisis de hotspot para identificar y clasificar las intersecciones que tienen el mayor número de choques de vehículos que causan alguna lesión y en las que se causan el mayor número de choques con lesiones graves. Aunque las dos listas no son idénticas, las intersecciones clave en la sección del oeste del área de estudio son de riesgo alto en ambas categorías.

Las lesiones totales y las lesiones graves totales se visualizan en la [Figura 6.1](#) y [Figura 6.2](#), respectivamente. Los puntos rojos indican intersecciones específicas con tasas altas de lesiones por choque, mientras que las áreas rojas están basadas en un análisis de densidad de núcleo de ArcGIS que enfatiza las áreas con las mayores concentraciones de lesiones por choque. La categoría de "lesiones graves" incluye choques que tienen como consecuencia lesiones como fracturas de cráneo, extremidades quebradas o quemaduras graves, pero no incluye muertes.

La sección del oeste del área de estudio tiene más lesiones relacionadas con choques comparada con las secciones central y este. Entre los corredores norte-sur, Jerome Ave, Webster Ave, 3<sup>rd</sup> Ave y White Plains Rd hay varias intersecciones con números altos de lesiones totales y graves. E Tremont Ave, W 170<sup>th</sup> St y E 174<sup>th</sup> St parecen ser los corredores este-oeste más mortales. Las 10 intersecciones principales con el mayor número de lesiones y el mayor número de lesiones graves se incluyen en la [Tabla 6.3](#) y [Tabla 6.4](#) respectivamente.

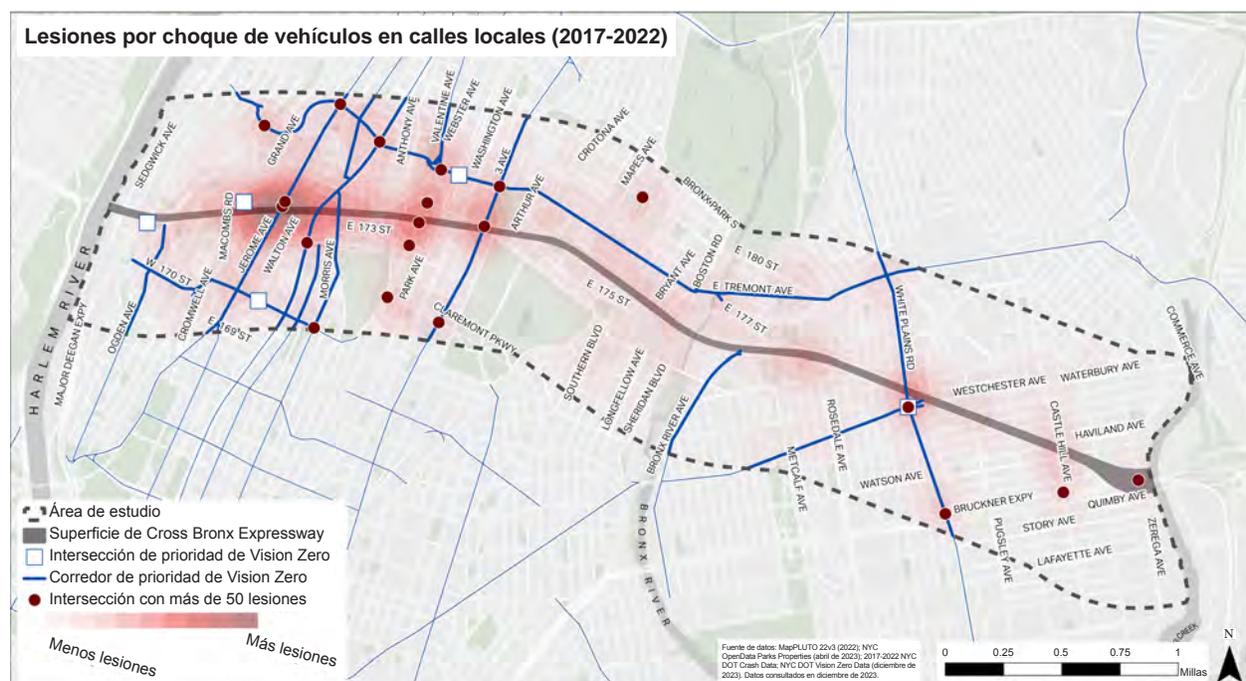


Figura 6.1. Total de lesiones en las calles locales en el área de estudio. Fuente: NYC DOT (2017-2022)

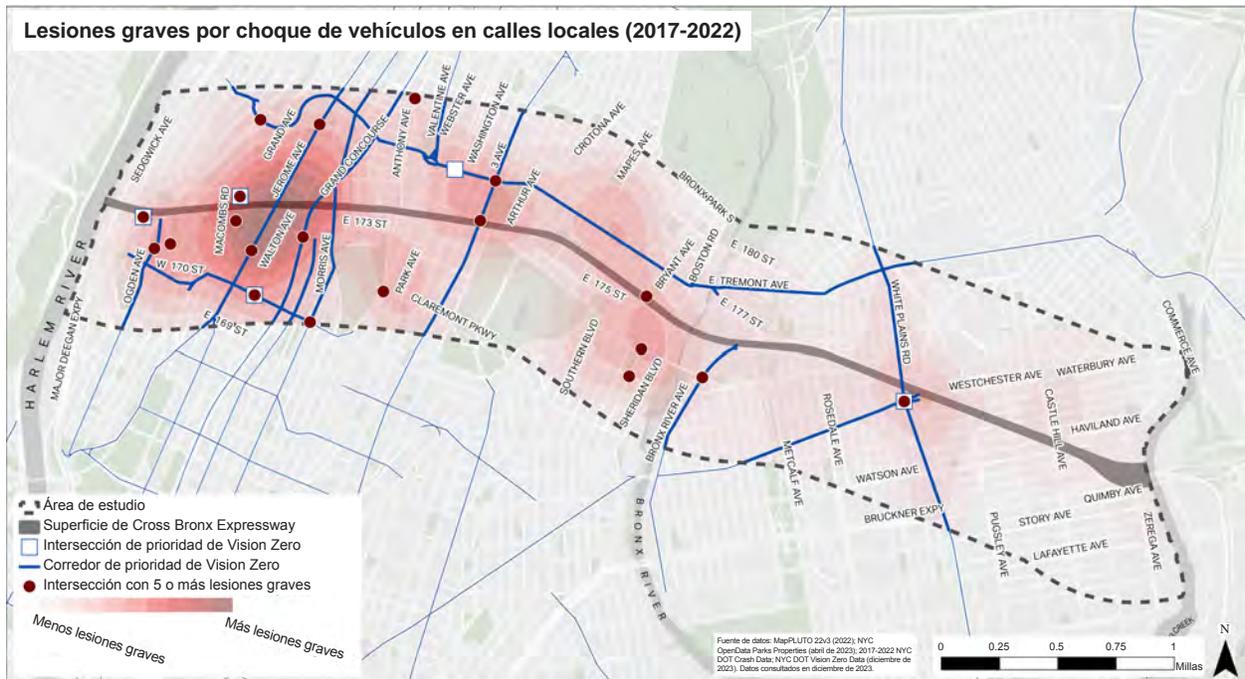


Figura 6.2. Lesiones graves en las calles locales en el área de estudio. Fuente: NYC DOT (2017-2022)

### Las 10 intersecciones principales con mayor número de lesiones

Intersección	Lesiones totales (2017-2022)	Lesiones graves totales (2017-2022)
Rampa de salida de 3rd Ave y Cross Bronx WB E 175th St	103	7
University Ave y E Tremont Ave	90	5
White Plains Rd y WB Bruckner Blvd	88	4
Rampa de entrada/salida de Jerome Ave y WB Cross Bronx	86	4
Webster Ave y Claremont Pkwy	77	10
White Plains Rd y Westchester Ave	77	6
Jerome Ave y E 174th St	76	2
Grand Concourse y E Mt Eden Ave	73	5
Rampa de salida de Webster Ave y Cross Bronx EB	67	3
3rd Ave y E Tremont Ave	66	6

Tabla 6.3. Las 10 principales intersecciones con mayor número de lesiones. Fuente: NYC DOT (2017-2022)

## Las 10 intersecciones principales con mayor número de lesiones graves

Intersección	Lesiones totales (2017-2022)	Lesiones graves totales (2017-2022)
Webster Ave y Claremont Pkwy*	77	10
E 174th St sobre Sheridan Blvd*	71	8
Rampa de salida de 3rd Ave y Cross Bronx WB E 175th St*	103	7
Jerome Ave y E 177th St	33	7
White Plains Rd y Westchester Ave*	77	6
3rd Ave y E Tremont Ave	66	6
Anthony Ave y E Burnside Ave	29	6
University Ave y Plimpton Ave	28	6
E 173rd St y Longfellow Ave	19	6
Ogden Ave y W 171st St	15	6

\* Intersecciones entre las principales intersecciones con mayor número de lesiones

Tabla 6.4. Las 10 principales intersecciones con mayor número de lesiones graves. Fuente: NYC DOT (2017-2022)

## 6.2.2 Lesiones totales y graves del ciclista y peatón en vías locales

**Las intersecciones con el mayor número de lesiones de ciclistas y peatones con frecuencia son las mismas intersecciones que producen el mayor total de lesiones, esto indica que ciertas áreas tienen un mayor riesgo para todos los usuarios de la calle.**

Las lesiones totales de ciclistas y peatones y las lesiones graves se visualizan en [Figura 6.3](#) y [Figura 6.4](#), respectivamente. Aunque los choques con lesiones de peatones o ciclistas no están tan concentrados geográficamente como los lugares de todos los choques que causan lesiones, muchas de las mismas áreas e intersecciones se destacan. Esto es particularmente verdadero en Jerome Ave y Tremont Ave, donde hay grupos de choques que tienen como consecuencias lesiones de todo tipo y choques que tienen como consecuencia lesiones graves.

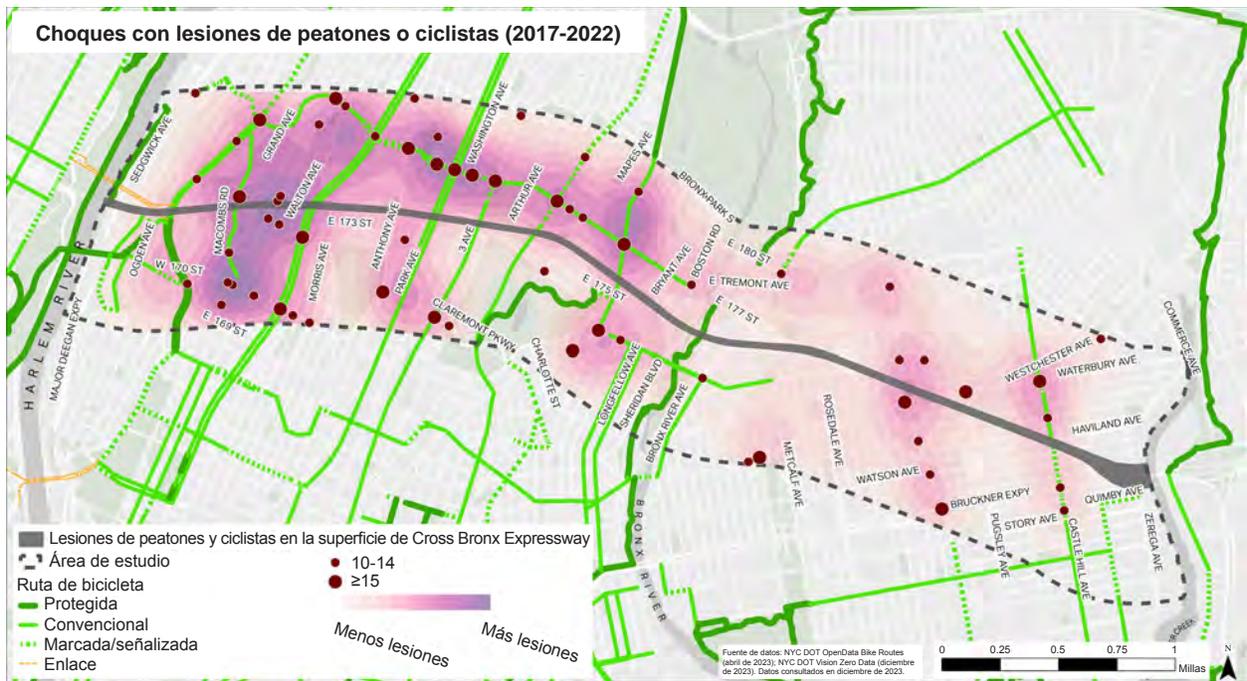


Figura 6.3. Choques con lesiones de peatones o ciclistas. Fuente: NYC DOT (2017-2022)

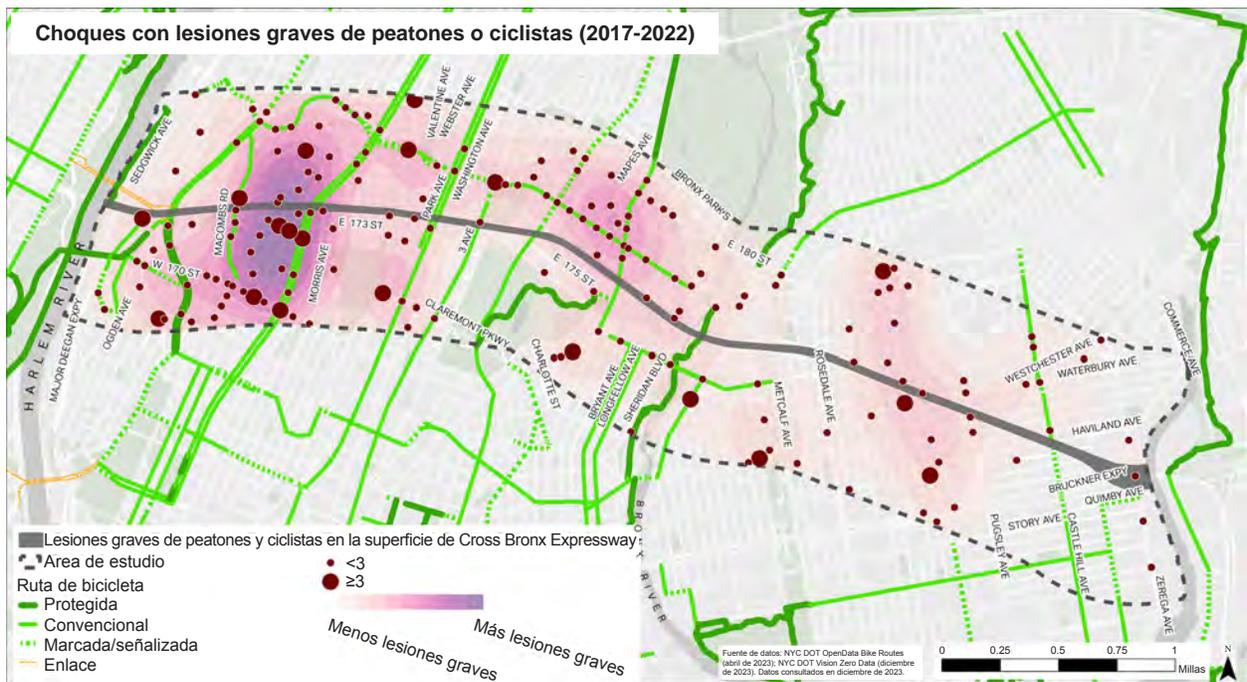


Figura 6.4. Choques con lesiones graves de peatones o ciclistas. Fuente: NYC DOT (2017-2022)

## 6.3. Corredores e intersecciones de Vision Zero

Vision Zero es una iniciativa para eliminar las muertes y lesiones graves causadas por choques en el tránsito de las calles de Nueva York. El área de estudio contiene numerosas intersecciones y corredores de Vision Zero, lo que significa que esas áreas ya son lugares prioritarios para que el NYC DOT aumente la seguridad vial.

Este programa se basa en el reconocimiento de que las muertes y lesiones en el tráfico no son “accidentes” inevitables, sino choques que se pueden prevenir mediante ingeniería, aplicación de la ley, políticas y educación. Un objetivo central de Vision Zero es identificar corredores, intersecciones y áreas de prioridad en cada distrito municipal con las tasas más altas de muertes y lesiones graves relacionadas con peatones. Hay cinco intersecciones de prioridad de Vision Zero y trece corredores de prioridad de Visión Cero en el área de estudio, como se describe en la [Tabla 6.5](#) y [Tabla 6.6](#). Los corredores e intersecciones de Vision Zero están marcados en el mapa en la [Figura 6.5](#). Las intersecciones con el mayor número de lesiones relacionadas con ciclistas y peatones se resumen en la [Tabla 6.7](#) junto con una indicación del estado de Vision Zero.



Figura 6.5. Principales lesiones de ciclistas y peatones en el área de estudio y corredores e intersecciones de Vision Zero. Fuente: NYC DOT (2017-2022), NYC Open Data

Corredor de Vision Zero	De	A
E Tremont Ave	Sedgwick Ave	Schurz Ave
Ogden Ave	Jerome Ave	University Ave
170th St	University Ave	Clay Ave
Jerome Ave	Sedgwick Ave	E 233 St
Grand Concourse	E 138 St	Mosholu Pkwy
Sheridan Ave	E 161 St	Mt Eden Pkwy
Morris Ave	Grand Concourse	E Fordham Rd
3rd Ave	E 138 St	E Fordham Rd
Bronx River Ave	Story Ave	Cross Bronx Expwy
Westchester Ave	Bronx River Ave	Hugh J Grant Cr
White Plains Rd	Boston Rd	Bronx River Ave
Valentine Ave	E Kingsbridge Rd	E Tremont Ave
Gerard Ave	Major Deegan Expwy	Jerome Ave

Tabla 6.5. Corredores de Vision Zero en el área de estudio. Fuente: NYC Open Data

Intersecciones de Vision Zero en el área de estudio	Rango de lesiones de ciclistas y peatones
Featherbed Lane y Macombs Rd	4
Westchester Ave y White Plains Rd	6
E Tremont Ave y Park Ave	7
E 170 St y Walton Ave	23
Salida 7 de Major Deegan Expwy N SB y Undercliff Ave	24

Tabla 6.6. Intersecciones de Vision Zero en el área de estudio. Fuente: NYC Open Data

Rango de lesiones de ciclistas y peatones	Intersección	Total de lesiones de ciclistas y peatones	Total de lesiones graves de ciclistas y peatones	¿Es una intersección de Vision Zero?	¿Es corredor de Vision Zero?
1	E Tremont Ave y 3 Ave	29	3		Sí
2	W Tremont Ave y University Ave	28	2		Sí
3	Webster Ave y Clay Ave	24	7		
4	Featherbed Ln y Macombs Rd	24	3	Sí	Sí
5	Southern Blvd y Boston Rd	23	2		
6	Westchester Ave y White Plains Rd	22	4	Sí	Sí
7	E Tremont Ave y Park Ave	20	2	Sí	Sí
8	E Tremont Ave y Webster Ave	19	2		Sí
9	E Tremont Ave y Southern Blvd	19	1		Sí
10	E Tremont Ave y Washington Ave	18	0		Sí
11	E 170 St y Grand Conc	17	3		Sí
12	E Tremont Ave y Crotona Ave	17	1		Sí
13	Bruckner Expy y White Plains Rd	17	0		Sí
14	Mount Eden Parkway y Grand Conc	16	5		Sí
15	Claremont Pkwy y Third Ave	16	1		Sí
16	Westchester Ave y Castle Hill Ave	16	2		
17	W Tremont Ave y Jerome Ave	15	1		Sí
18	E Tremont Ave y Anthony Ave	15	4		Sí
19	E 173 St y Boston Rd	15	3		
20	Westchester Ave y Morrison Ave	15	3		Sí
21	Westchester Ave y Pugsley Ave	15	1		

Tabla 6.7. Principales intersecciones con lesiones de ciclistas y peatones en el área de estudio.  
Fuente: NYC DOT Crash data (2017-2022) and NYC Open Data

# 7. Condiciones del corredor de Cross Bronx



## 7.1. Brechas de movilidad

### 7.1.1 Brechas de movilidad en la conectividad este-oeste

Los miembros de la comunidad que viajan de este-oeste tienen tiempos de viaje largos, falta de conectividad y falta de confiabilidad en todos los modos, particularmente cuando usan autobuses, bicicletas y cuando caminan. Todos estos problemas tienen un efecto negativo en la capacidad de las personas para acceder a destinos críticos (**Figura 7.1** y **Figura 7.2**). Además, la desconexión este-oeste no favorece a los vehículos de respuesta a emergencias. Los tiempos de viaje largos con rutas tortuosas en autobuses tienen un efecto negativo en la calidad de vida, incluyendo el acceso los trabajos, educación, atención médica y conexiones familiares y sociales.

Los siguientes factores contribuyen a la mala conectividad este-oeste:

- Sistema de calles locales discontinuas paralelo al corredor
- Vías de servicio discontinuas
- Diversas limitaciones, como las líneas del ferrocarril y los grandes desarrollos inmobiliarios, impiden que las vías de servicio continuas y las calles locales tengan la posibilidad de dar prioridad a los autobuses y bicicletas/peatones.
- La topografía y geografía del terreno a lo largo del corredor, que incluye colinas empinadas y valles como Bronx River Valley

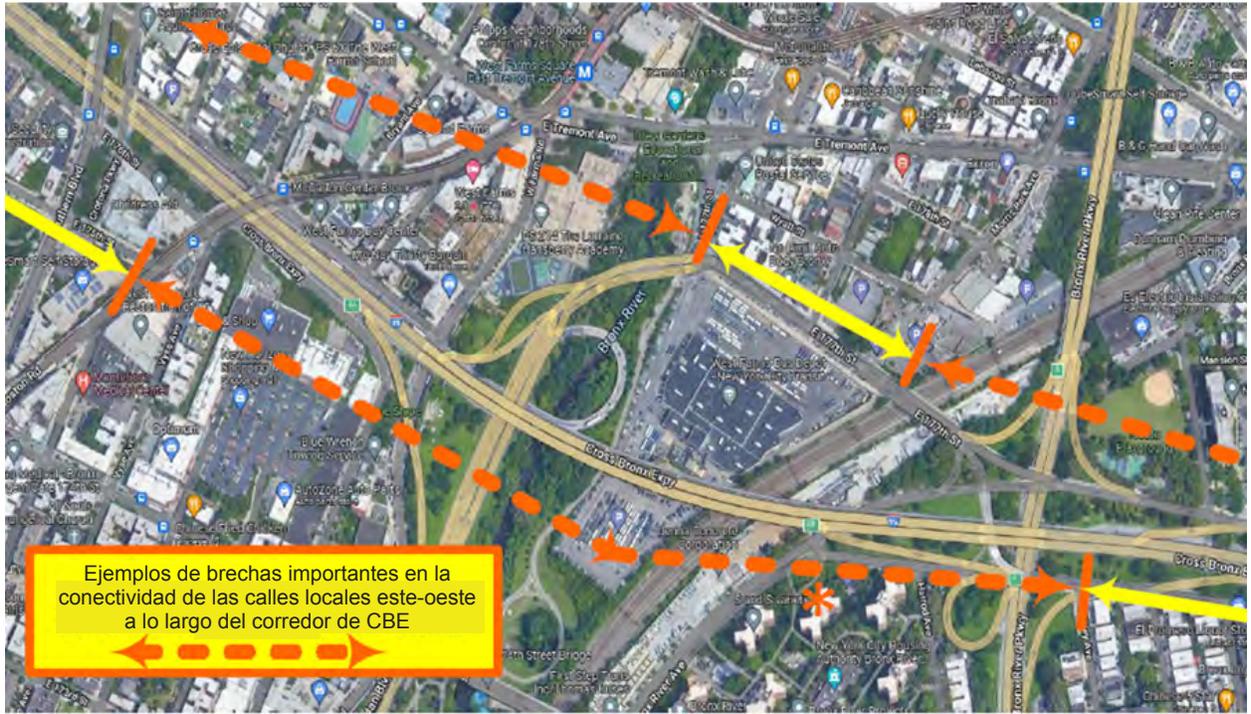


Figura 7.1. Ejemplo de brechas importantes en la conectividad de las calles locales este-oeste a lo largo del corredor de CBE. Fuente: Google Maps, consultado en 2023

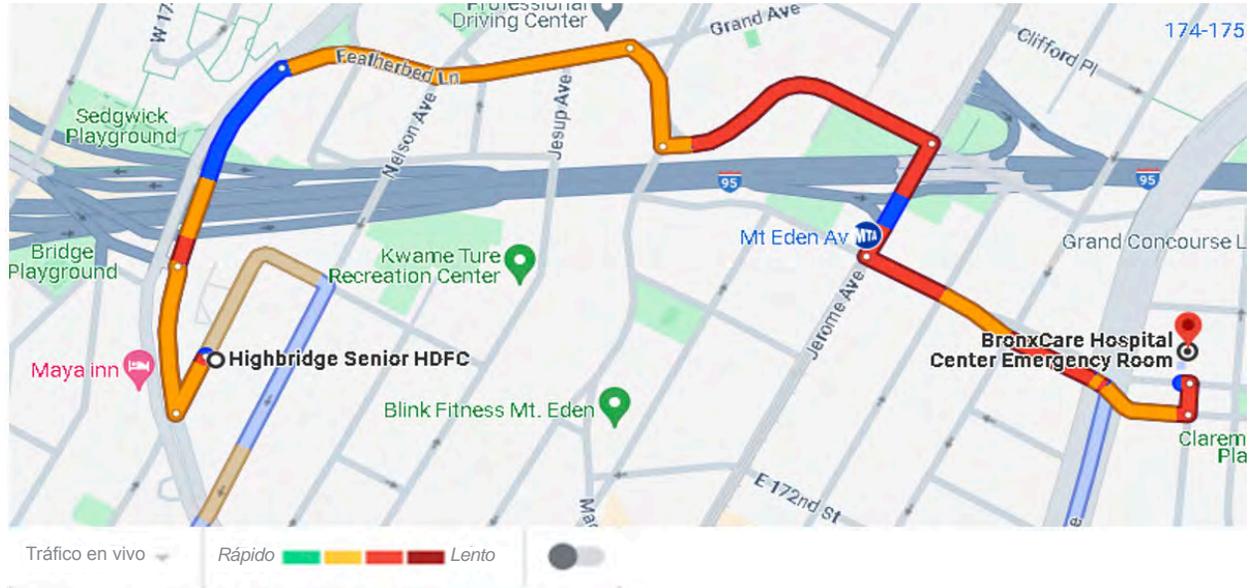


Figura 7.2. Viaje de vehículos de emergencia desde Highbridge Senior Housing hasta el Departamento de emergencias de BronxCare Hospital Center. Fuente: Google Maps, consultado en 2024

## 7.1.2 Brechas de movilidad en la conectividad norte-sur

La movilidad norte-sur a lo largo de los segmentos subterráneos del Cross Bronx depende de puentes elevados sobre los que se extienden las arterias más grandes y algunas de las calles locales. En promedio, hay un cruce peatonal cada 625 pies en el área de estudio; sin embargo, hay brechas notablemente más grandes en la parte este. Los cruces de Cross Bronx con Sheridan Blvd y Bronx River Pkwy respectivamente alteran gravemente la movilidad peatonal norte-sur debido a su proximidad. Hay una brecha vehicular de aproximadamente 2,800 pies (½ milla) entre Hugh Grant Circle y Castle Hill Ave. Para los peatones, esta brecha se reduce a aproximadamente 1,300 pies debido a un puente peatonal en Gleason Ave.

En la siguiente tabla se mencionan las brechas de movilidad entre las calles locales norte-sur junto con una lista de calles que no tienen conectividad entre ellas:

Brechas en la conectividad N/S		Longitud (pies)	Calles locales sin conectividad
De	A		
University Ave	Nelson Ave	490	Plimpton Ave
Nelson Ave	Jesup Ave	500	Shakespeare Ave
Jesup Ave	Macombs Rd	205	
Macombs Rd	Jerome Ave	760	Inwood Ave
Jerome Ave	Walton Ave	515	Townsend Ave
Walton Ave	Morris Ave	645	
Morris Ave	Weeks Ave	430	Eastburn Ave
Weeks Ave	Monroe Ave	190	
Monroe Ave	Clay Ave	440	Topping Ave
Clay Ave	Webster Ave	500	Anthony Ave; Carter Ave
Third Ave	Arthur Ave	675	
Arthur Ave	Crotona Ave	460	
Crotona Ave	Clinton Ave	300	
Prospect Ave	Marmion Ave	640	
Marmion Ave	Southern Blvd	665	
Southern Blvd	Boston Rd	465	Daly Ave
Boston Rd	West Farms Rd	730	
E177th St	Rosedale Ave	1,190	Noble Ave
Rosedale Ave	E 174th St	945	Commonwealth Ave; St. Lawrence Ave; Beach Ave
E 174th St	White Plains Rd	935	Taylor Ave; Thieriot Ave; Leland Ave
White Plains Rd	Hugh Grant Cir	340	
Hugh Grant Cir	Ped Bridge	1,340	Pugsley Ave
Ped Bridge	Castle Hill Ave	1,355	Olmstead Ave
Castle Hill Ave	Ped Bridge	285	

Tabla 7.1. Brechas de movilidad norte-sur en el área de estudio

Las siguientes figuras muestran tres ejemplos de brechas de movilidad norte-sur con más de 900 pies entre los cruces peatonales:



Figura 7.3. Brechas de movilidad norte-sur - E177th St a Rosedale Ave.



Figura 7.4. Brechas de movilidad norte-sur - 174th St a White Plains Ave.



Figura 7.5. Brechas de movilidad norte-sur - Hugh Grant Circle a Castle Hill Ave.

## 7.2. Condición estructural de los viaductos y pasos elevados del carril principal

Para crear una autopista directa continua sin grandes interrupciones de las calles locales y para obtener espacio vertical sobre las principales características geográficas e infraestructura existente en el Bronx, se construyó Cross Bronx por arriba o abajo del nivel del suelo en diferentes puntos. La sección por arriba del nivel del suelo del corredor tiene una serie de viaductos que pasan sobre calles locales y otras características. En las secciones por abajo del nivel del suelo, las calles locales pasan sobre Cross Bronx. **Figura 7.6** abajo identifica estos segmentos particulares de Cross Bronx junto con las arterias principales que cruzan la autopista directa:

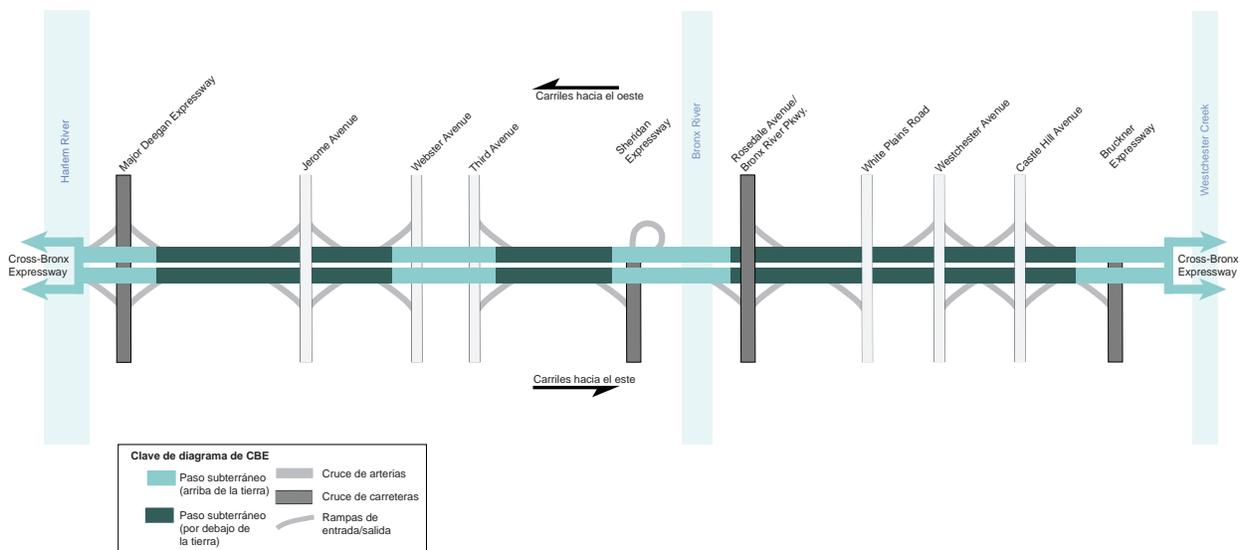


Figura 7.6. Diagrama de Cross Bronx Expressway

Estos puentes se inspeccionan al menos cada dos años. Después, se hace un reporte de la inspección único que recopila toda la información recolectada durante la inspección de campo. Este reporte incluye el registro de la información de la condición de los elementos estructurales del puente y una calificación de recomendación general que evalúa su condición global.

Se puede encontrar una descripción específica de cada calificación de recomendación general en la **Tabla 7.2** abajo. La **Figura 7.7** a la **Figura 7.10** abajo identifican los puentes sobre o arriba del corredor de Cross Bronx en el área de estudio y su respectiva calificación de recomendación general. Se puede encontrar información más específica en la Sección 9.4 del Apéndice.

Código	Descripción
7	El puente está en condición de nuevo, sin deterioro excepto tal vez por un descascarillado pequeño de la capa superior de pintura. No se necesita ningún trabajo más que el mantenimiento de rutina.
6	Solo hay presente un deterioro menor. Podría ser necesario retocar la pintura u otras reparaciones menores a elementos secundarios. Es posible que se necesiten reajustes menores de los cojinetes. Es posible que las subestructuras tengan grietas o astillas pequeñas.
5	Los miembros primarios y subestructuras tienen una buena condición y no necesitan reparaciones mayores. La capacidad de carga del puente no se redujo, pero otras partes del puente (como los elementos de la superficie) pueden necesitar reparaciones extensas. Podría ser necesario volver a pintar el puente debido a la corrosión que está comenzando en los miembros de acero. La erosión podría haber dejado expuestos los cimientos, pero no están socavados.
4	Se produjo un deterioro moderado de las estructuras primarias, secundarias y subestructuras, pero la capacidad de carga del puente no se redujo sustancialmente. Es posible que se necesite un reacondicionamiento considerable de los miembros secundarios, subestructuras y otros componentes. Los miembros primarios aún no necesitan un reacondicionamiento extenso. Podría haber algún socavamiento menor de la subestructura.
3	Deterioro considerable de algunos o todos los componentes del puente. Es posible que el puente ya no pueda soportar las cargas del diseño original. Es posible que se necesite designar la carga. Puede haber una pérdida de sección considerable en los miembros primarios y secundarios. Los componentes de hormigón están astillados con las barras de refuerzo expuestas en una gran parte de las áreas. Es posible que se haya producido un socavamiento extenso de la base.
2	La mayoría de los componentes del puente están en malas condiciones. Los miembros primarios y secundarios están muy deteriorados. El puente ya no puede soportar de manera segura las cargas del diseño original. El puente aún puede estar abierto al tráfico, pero con una designación de carga reducida. Podría ser necesario apuntalar o sujetar temporalmente. Las subestructuras pueden estar muy deterioradas y necesitar reparaciones inmediatas. La erosión y socavamiento podrían ser lo suficientemente extensos como para amenazar la estabilidad del puente.
1	El deterioro es tan extenso que el colapso parcial o total es inminente. La capacidad de carga viva es poca o nula y el puente se podría cerrar. Para que el puente permanezca abierto al tráfico es necesario designar una carga sustancialmente reducida y apuntalarlo temporalmente. Las subestructuras se podrían haber asentado y tener el riesgo de fallar debido a un socavamiento extenso.

Tabla 7.2. Leyenda de calificación de la condición general del puente. Fuente: NYSDOT Bridge Inspection Manual

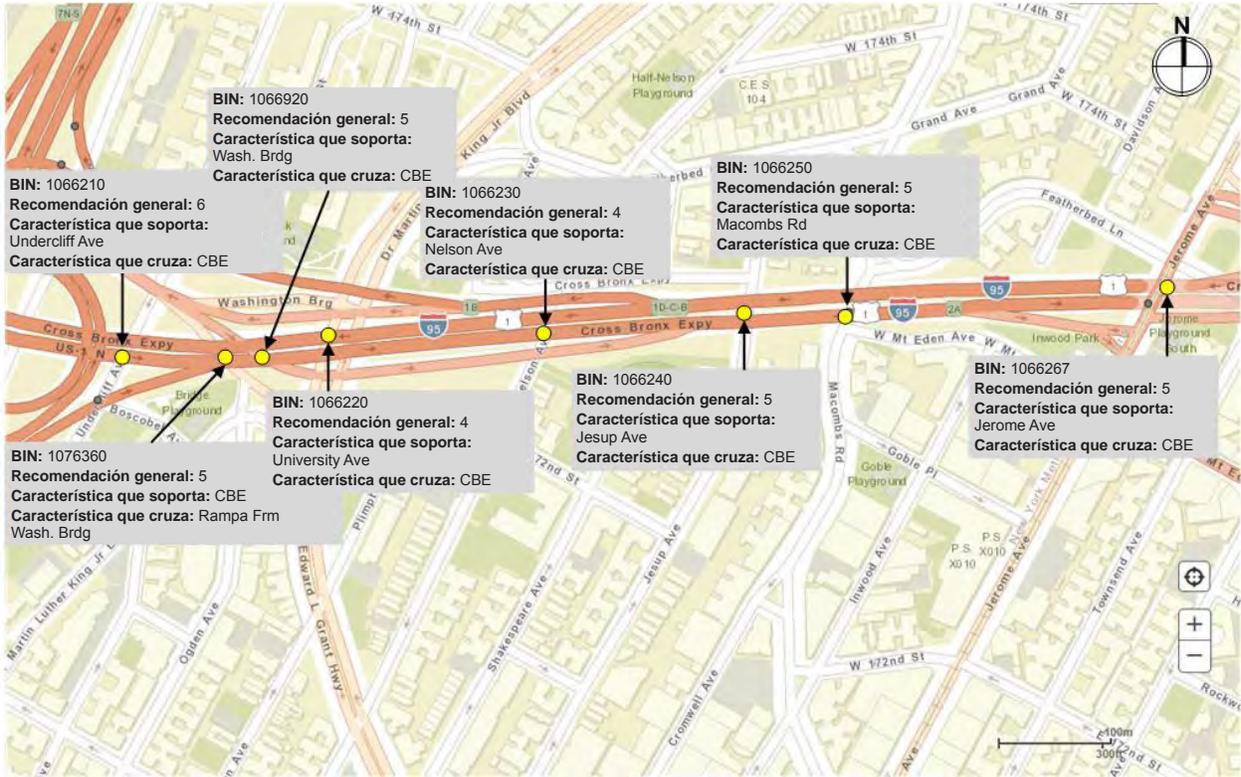


Figura 7.7. Calificaciones de la condición de Cross Bronx Bridge de Major Deegan a Jerome Ave.  
Fuente: NYSDOT Bridge Data Information System

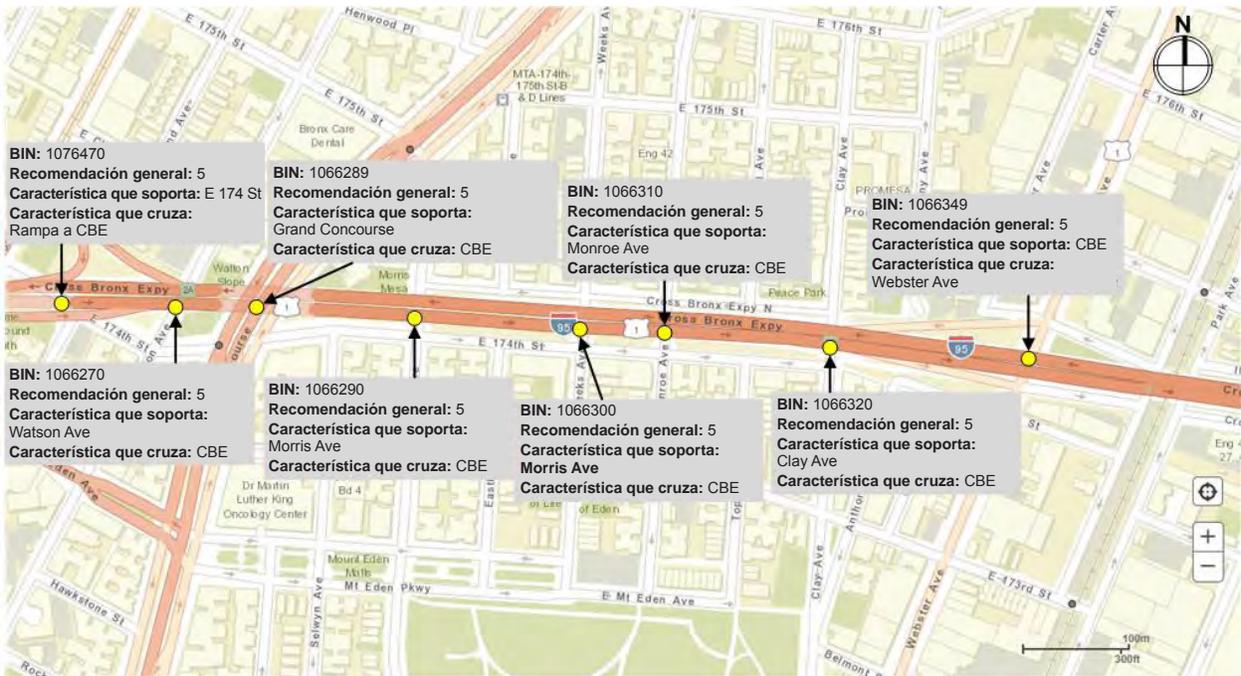


Figura 7.8. Calificaciones de la condición de Cross Bronx Bridge de Jerome Ave. a Webster Ave.  
Fuente: NYSDOT Bridge Data Information System

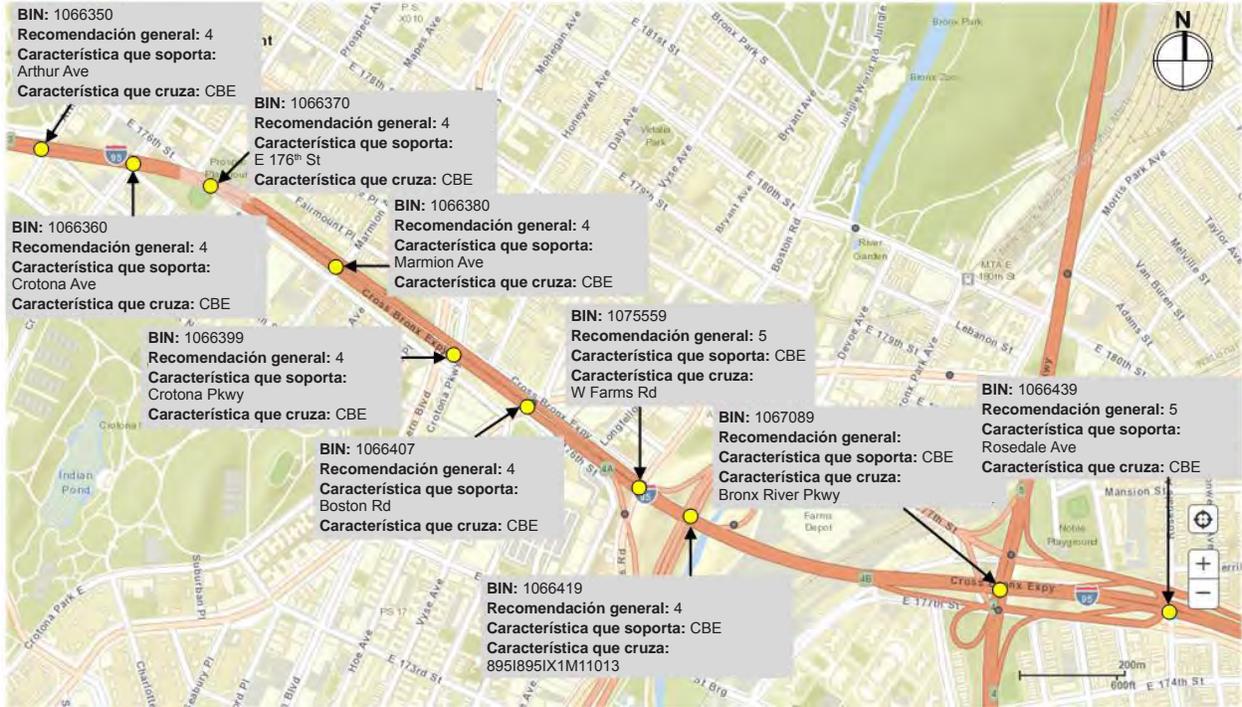


Figura 7.9. Calificaciones de la condición de Cross Bronx Bridge de Arthur Ave. a Rosedale Ave.  
Fuente: NYSDOT Bridge Data Information System

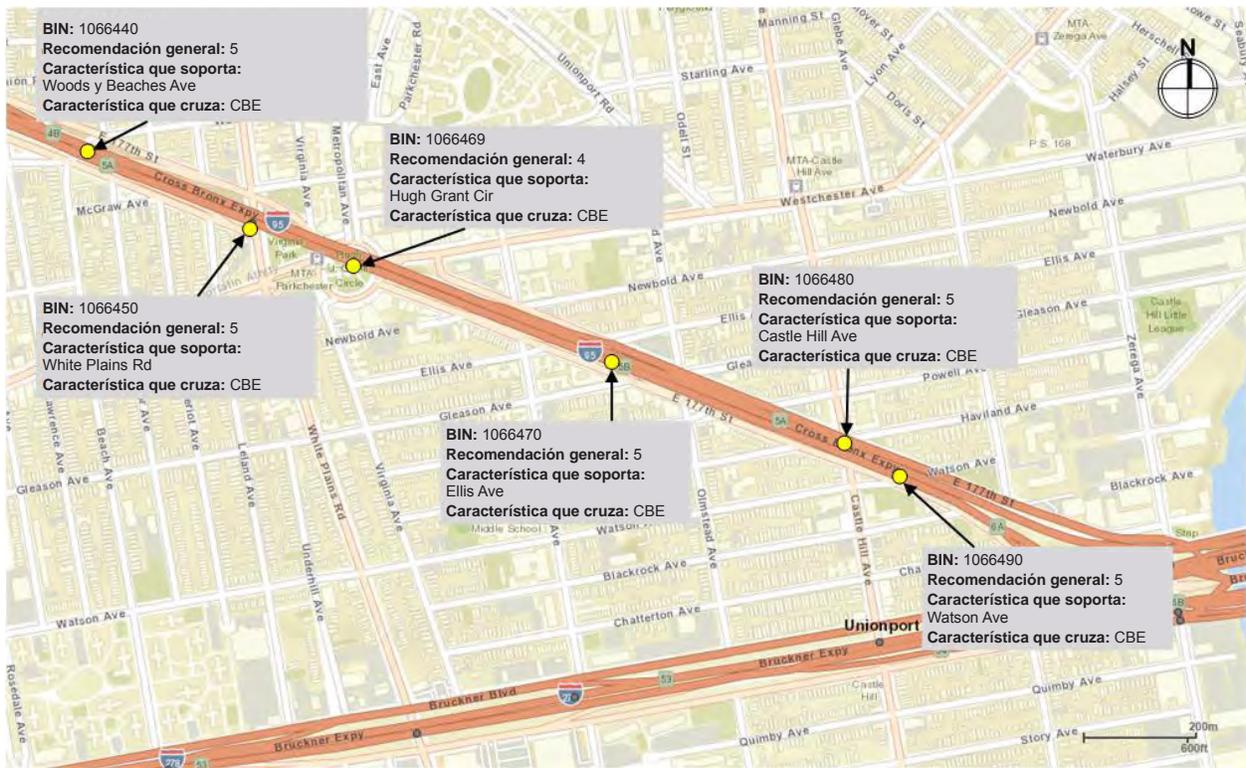


Figura 7.10. Calificaciones de la condición de Cross Bronx Bridge de Woods Ave. a Watson Ave.  
Fuente: NYSDOT Bridge Data Information System

## 7.3. Muros de contención

Los muros de contención dan soporte estructural para las secciones por debajo del nivel del suelo de Cross Bronx, reteniendo el suelo que los rodea. Estos muros se construyeron al mismo tiempo que las calles, entre 1948 y 1972. NYSDOT los inspecciona y da mantenimiento mediante su Programa de inventario e inspección de muros de contención (Retaining Wall Inventory and Inspection Program), usando un modelo de respuesta a demandas que agiliza la reparación de elementos críticos descubiertos durante las inspecciones programadas.<sup>1</sup>

En la sección 9.5 del Apéndice se puede encontrar una tabla con el lugar, calificación de la condición general y fecha del último reporte de inspección de los muros de contención a lo largo de Cross Bronx en el área de estudio.

## 7.4. Condiciones generales del pavimento

El pavimento en Cross Bronx tiene desgaste debido al tráfico pesado de camiones y las condiciones climáticas. NYSDOT continúa haciendo mantenimiento al pavimento de manera habitual. NYSDOT usa un sistema de calificación de suficiencia para evaluar las condiciones del pavimento y emite contratos de mantenimiento periódico para mantener un estado de buena reparación.

## 7.5. Condiciones geométricas y geometrías no estándar

Hay varias longitudes de aceleración, desaceleración y entrelazado no estándar en el corredor. Además, hay lugares con distancias de visibilidad inadecuadas. Hay partes de Cross Bronx con anchos de arcén inadecuados o falta de estos, también anchos de carril no estándar.

Las figuras siguientes (**Figura 7.11-Figura 7.15**) identifican algunos lugares con características no estándar:

---

<sup>1</sup> NYSDOT Retaining Wall Inventory and Inspection Program, 2024, <https://www.dot.ny.gov/divisions/engineering/technical-services/geotechnical-engineering-bureau/RWIIIP%20Manual>



Figura 7.11. Rampas y secciones de entrelazado no estándar de Cross Bronx entre Major Deegan Expressway y Grand Concourse. Fuente: Google Maps

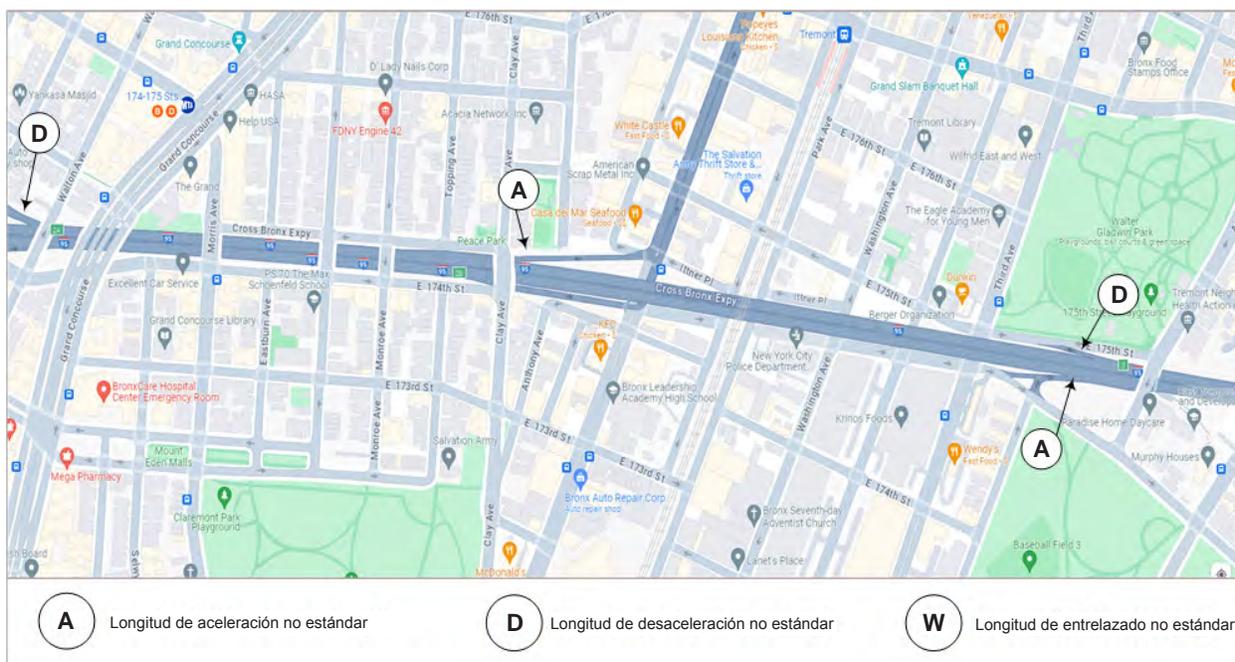


Figura 7.12. Rampas y secciones de entrelazado no estándar de Cross Bronx entre Grand Concourse y Arthur Ave. Fuente: Google Maps



Figura 7.13. Rampas y secciones de entrelazado no estándar de Cross Bronx entre Arthur Ave. y Sheridan Blvd. Fuente: Google Maps

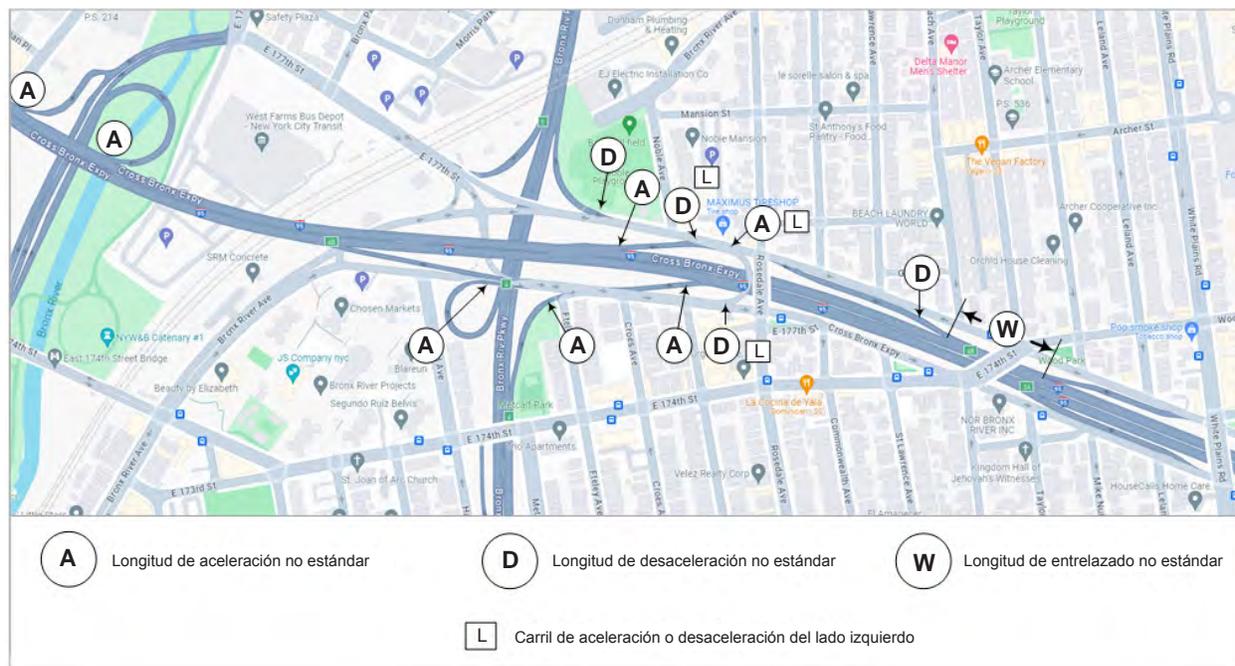


Figura 7.14. Rampas y secciones de entrelazado no estándar de Cross Bronx entre Sheridan Blvd y White Plains Rd. Fuente: Google Maps



Figura 7.15. Rampas y secciones de entrelazado no estándar de Cross Bronx entre White Plains Rd y Zerega Ave. Fuente: Google Maps

## 7.6. Drenaje y servicios públicos

La revisión de la infraestructura del drenaje existente en las cercanías del área de estudio es vital para garantizar que la infraestructura existente, como los sumideros y tuberías de aguas pluviales, tengan la capacidad adecuada para manejar cualquier mejora propuesta. La mejora y aumento de infraestructura verde en el área de estudio puede minimizar eventos futuros de inundaciones, ayudar a mantener o minimizar la superficie impermeable y mejorar la infraestructura de drenaje afectada.

También es importante revisar los servicios públicos existentes, como gas, electricidad, agua, líneas de comunicación y cable. Cualquier cambio de lugar que cause efectos en dichos servicios necesitará mitigación durante la construcción. La revisión de los mapas de las distintas compañías de servicios públicos, como ConEd, National Grid, NYCDEP, Verizon y los proveedores de redes de cable locales, ayudará a minimizar efectos o interrupciones del servicio.

## 7.7. Proyectos de reconstrucción

Debido al deterioro de las condiciones del corredor, ciertas áreas necesitaron reconstrucción. Por ejemplo, en 2009 se reconstruyó el cruce de Highbridge. Este proyecto consistió en el cruce de Cross Bronx, Major Deegan Expressway y Alexander Hamilton Bridge. Cuando se reconstruyó Alexander Hamilton Bridge según este proyecto, NYSDOT se aseguró de que este sería lo suficientemente amplio como para tener un futuro carril prioritario para autobuses. NYSDOT continúa manteniendo la autopista con proyectos periódicos de Estado de buena reparación (SOG).

# 8. Cambio climático



## 8.1. Calor

**A medida que avanza el cambio climático, las temperaturas promedio aumentan y los acontecimientos de calor extremo se vuelven más frecuentes. Estos fenómenos tienen un efecto perjudicial en todos los neoyorquinos. Las investigaciones muestran que los que viven en el área de estudio tienen efectos desproporcionados por el calor debido a las desigualdades socioeconómicas y del entorno.**

El cambio climático tiene efecto distinto en los neoyorquinos y el calor es una forma importante en que el calentamiento del planeta afecta negativamente a los residentes del Bronx. Los datos que publicó NYC DOHMH revelaron que se calcula que 350 neoyorquinos mueren cada año debido a muertes relacionadas con el calor.<sup>1</sup> Además, las investigaciones encontraron que los residentes negros de NYC tienen el doble de probabilidades de morir de fatiga por calor que los residentes blancos debido al acceso sistemático y desigual a un salario vital, atención médica, vivienda de calidad y otras oportunidades y recursos que garantizan una buena salud.<sup>2</sup>

Las desigualdades económicas también contribuyen a la disparidad de la exposición al calor y sus efectos. Por ejemplo, según un artículo de CNBC, "en una tarde de julio de 2021 hubo al menos una diferencia de 7 grados entre el sur del Bronx, uno de los barrios más pobres de la Ciudad de Nueva York, y el Upper East Side de Manhattan, uno de los más ricos".<sup>3</sup> Debido a los costos altos de la energía, los neoyorquinos de ingresos bajos también tienen menos probabilidades de tener o usar aire acondicionado en sus casas, a pesar del hecho de que el aire acondicionado puede salvar vidas durante eventos de calor extremo.

Hay recursos disponibles en los cinco distritos municipales para ayudar a los neoyorquinos a afrontar el aumento de las temperaturas. En el verano, durante las emergencias de calor, NYC instala centros para refrescarse en instalaciones públicas con aire acondicionado. Los que cumplen los requisitos de ingresos y otros requisitos también pueden enviar una solicitud de AC y su instalación gratuita mediante el Programa de Asistencia para la Energía en la Vivienda (Home Energy Assistance Program, HEAP) que administra NYC mediante la Administración de Recursos Humanos de la Ciudad de Nueva York (NYC Human Resources Administration).<sup>4</sup> La ciudad también ayuda a los neoyorquinos a mantenerse frescos durante el verano mediante duchas pulverizadoras. Cerca de Cross Bronx, hay duchas pulverizadoras en Sedgwick Playground, Jennie Jerome Playground, Crotona Park y Havemeyer Playground, además de en varios otros lugares.<sup>5</sup>

1 NYC Health, *NYC Heat-Related Mortality Report, 2024*, <https://nyccas.cityofnewyork.us/nyccas2022/report/1>

2 NYC Health, *Environment and Health Data Portal, Inequality and health inequities, 2024*, <https://a816-doh-besp.nyc.gov/IndicatorPublic/key-topics/social/>

3 CNBC News, "Poor neighborhoods are hotter than rich ones — especially during heat waves", 2021, <https://www.cnbc.com/2021/12/10/urban-heat-mapping-project-in-nyc-finds-poor-neighborhoods-hotter.html>

4 NYC Office of Economic Opportunity, *Home Energy Assistance Program, 2024*. <https://access.nyc.gov/programs/home-energy-assistance-program-heap/>

5 NYC Parks, *Cool It!*, 2024, <https://www.nycgovparks.org/about/health-and-safety-guide/cool-it-nyc>

A nivel estatal, el Grupo de Trabajo de Justicia Climática del Estado de Nueva York (New York State's Climate Justice Working Group) creó un conjunto de criterios destinados a identificar las comunidades desfavorecidas en todo el estado que enfrentan una mayor carga, riesgo y vulnerabilidad a los acontecimientos relacionados con el clima causados por el cambio climático. Esta designación da derecho a estas comunidades a recibir al menos el 35 % del gasto estatal para "fuentes de energía más limpias y ecológicas, reducción contaminación y aire más limpio, y oportunidades económicas".<sup>6</sup> Según estos criterios, la mayoría de las áreas de censo del Bronx se consideran comunidades desfavorecidas.<sup>7</sup>

**Figura 8.1** muestra la visualización del mapa del índice de vulnerabilidad al calor de "los barrios con los residentes que tienen mayor riesgo de morir durante e inmediatamente después del clima cálido". Los barrios tienen puntuaciones del 1 (riesgo más bajo, se muestra en amarillo) al 5 (riesgo más alto, se muestra en rojo oscuro). Como se indica en el mapa, los residentes del Bronx tienen un riesgo desproporcionadamente alto de tener una muerte relacionada con el calor.

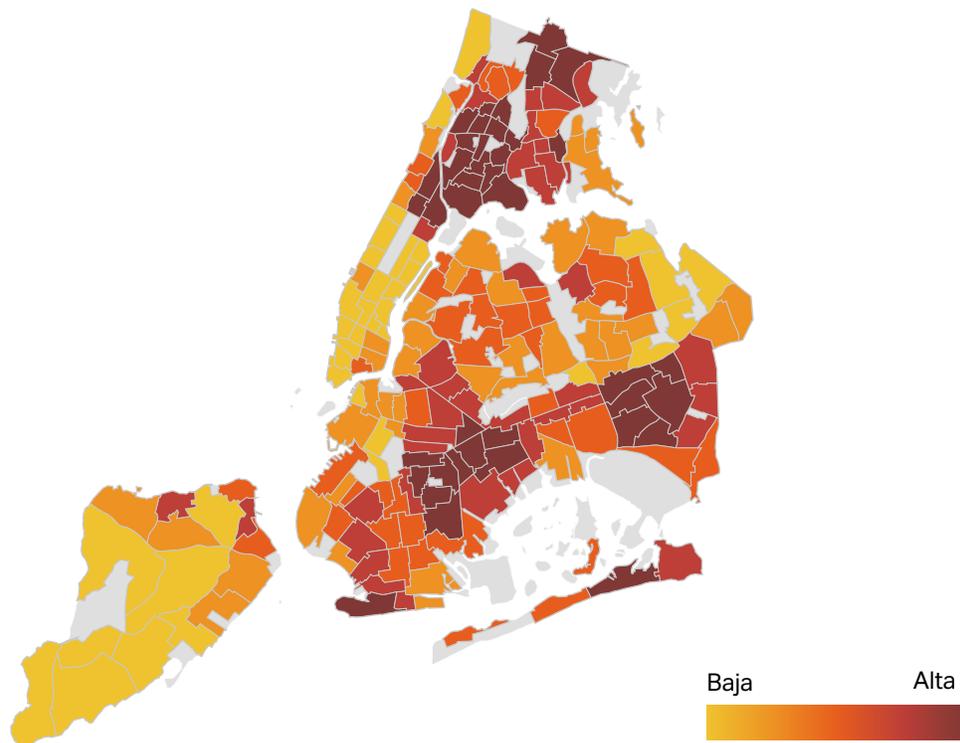


Figura 8.1. Mapa del índice de vulnerabilidad al calor. Fuente: Environmental and Health Data Portal, 2023 (<https://a816-dohbep.nyc.gov/IndicatorPublic/beta/key-topics/climatehealth/hvi/>)

6 New York State's Disadvantaged Communities Criteria, 2024, [https://climate.ny.gov/-/media/Project/Climate/Files/Disadvantaged-Communities-Criteria/LMI-daccriteria-fs-1-v2\\_acc.pdf](https://climate.ny.gov/-/media/Project/Climate/Files/Disadvantaged-Communities-Criteria/LMI-daccriteria-fs-1-v2_acc.pdf)

7 New York State's Disadvantaged Communities Map, 2024, [https://climate.ny.gov/assets/leaflet/New%20York%20City\\_incl\\_counties.html](https://climate.ny.gov/assets/leaflet/New%20York%20City_incl_counties.html)

**Figura 8.2** indica que, en promedio, el área de estudio es más de un grado más caliente que el resto de la ciudad, y algunas localidades son entre dos y siete grados más calientes que el promedio en toda la ciudad. Este mapa está basado en los valores de temperatura extraídos de datos satelitales de USGS. La temperatura promedio de la superficie en cada lugar se usa para crear una medida de "desviación de la media" que muestra cuánto más caliente o más frío es un lugar comparado con la temperatura promedio en toda la ciudad.

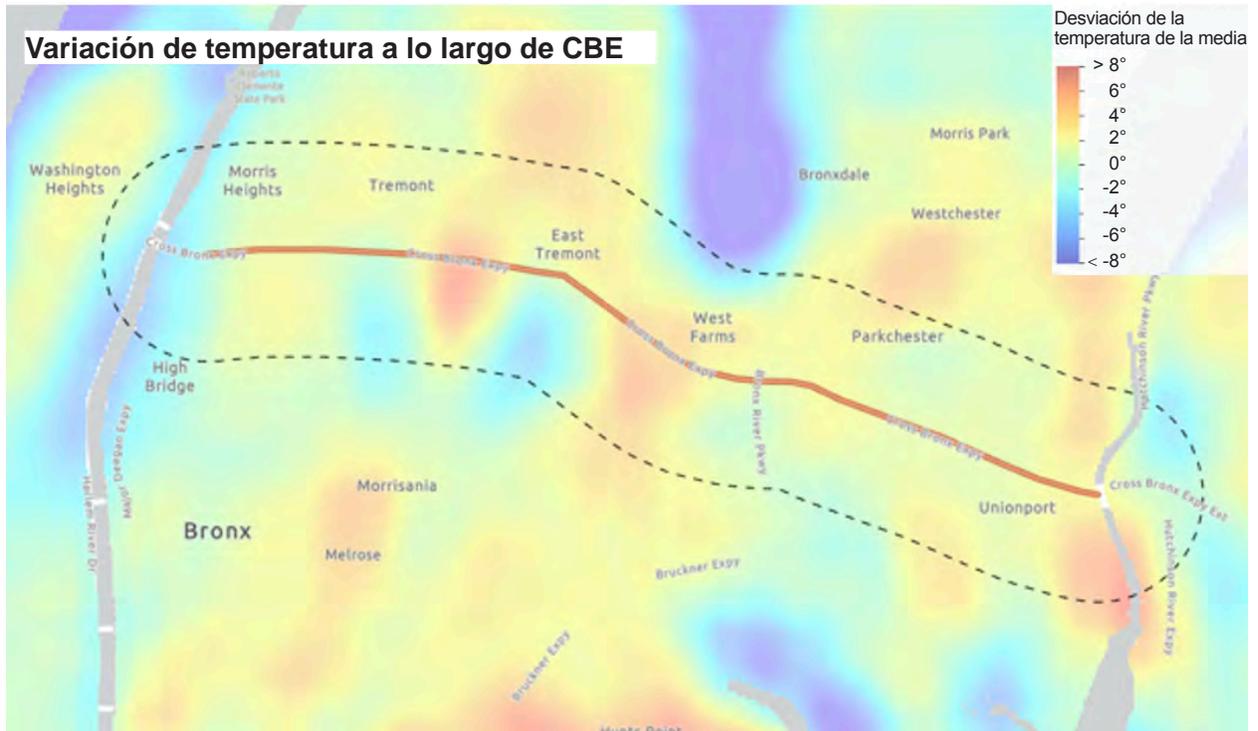


Figura 8.2. Variación de temperatura a lo largo de Cross Bronx. Fuente: NYC Heat Map (Surface Temperature), New York City Council Data Team, 2022

**Figura 8.3** muestra una superposición de la cubierta de árboles y la variación de temperatura a lo largo del área de estudio de Cross Bronx. Los árboles son las fuentes principales de alivio en los días calurosos. Dan sombra del sol y absorben las emisiones de carbono. En general, las áreas de la ciudad con árboles serán más frescas que las áreas sin árboles. Hay varias áreas cerca de Cross Bronx, como Crotona Park, que tienen una cobertura de árboles sustancial y son más frescas que el resto del área de estudio. En toda el área de estudio, el 17.89 % del terreno tiene una cubierta de árboles.



Figura 8.3. Cubierta de árboles y variación de temperatura a lo largo de Cross Bronx. Fuente: 2017 LiDAR data, via NYC Office of Technology and Information, publicado en 2018

## 8.2. Inundación

**Las inundaciones graves causan daños graves a las casas en las que vivimos, a los trenes que usamos y plantean un peligro para la vida humana. A medida que el cambio climático avanza, aumenta el nivel del mar y fenómenos meteorológicos extremos más frecuentes incrementan el grado y la prevalencia de inundaciones por las lluvias en toda la ciudad. Situaciones como tormentas más fuertes, frecuentes e intensas y de lluvias en general también dan lugar a la acumulación y congelación del agua.**

Las tormentas pasadas causaron que los neoyorquinos se enfrentaran a sótanos inundados, techos colapsados y que tuvieron que moverse por estaciones de metro inundadas. Para 2080, debido al aumento previsto del nivel del mar, se espera que las áreas a lo largo de Cross Bronx, que ya están propensas a inundaciones, aumenten y regiones nuevas se vean afectadas. Las inundaciones en Cross Bronx exponen a los conductores y comunidades colindantes al peligro, y estos riesgos empeorarán con el tiempo y sin control.

NYC se compromete a construir más infraestructura verde para ayudar a limitar las inundaciones en el Bronx. La infraestructura verde ayuda a prevenir inundaciones recolectando las aguas

pluviales de superficies impermeables durante las tormentas.<sup>8</sup> Se instaló infraestructura verde como parte del plan de administración de aguas pluviales de la ciudad en lugares como Plimpton Playground, Crotona Parkway Malls, el área al oeste de Westchester Creek y la región al norte de West Farms Depot.<sup>9</sup> Plimpton Playground, por ejemplo, tiene un sistema de detención subterráneo y se instalaron drenajes sostenibles al oeste de Westchester Creek.

**Figura 8.5** muestra las inundaciones que provocan las lluvias en toda el área de estudio con el aumento esperado del nivel del mar en 2080. Para el año 2080, muchas más partes del área de estudio tendrán inundaciones importantes que en la actualidad, incluyendo barrios como Tremont, East Tremont, West Farms, Parkchester y Unionport. La mayoría de los lugares adyacentes a las vías fluviales del área de estudio también se volverán más vulnerables a las inundaciones.



Figura 8.4. Inundaciones provocadas por las lluvias en Cross Bronx con las condiciones actuales del nivel del mar.  
Fuente: [NYC Stormwater Flood Maps](#), NYC Department of Environmental Protection, publicado en 2022

8 NYC Green Infrastructure, Department of Environment Protection, 2024. <https://www.nyc.gov/site/dep/water/green-infrastructure.page>

9 NYC Green Infrastructure Program Map, Department of Environment Protection, publicado en 2024. <https://nycdep.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=108b0be0cbf246ad85fbb4e2c4fdbcb1>



Figura 8.5. Inundaciones provocadas por las lluvias en Cross Bronx con el aumento esperado del nivel del mar en 2080.  
Fuente: [NYC Stormwater Flood Maps](#), NYC Department of Environmental Protection, publicado en 2022

# 9. Apéndice



## 9.1. Más información sobre patrones de viaje

### 9.1.1 Datos de origen y destino a lo largo de Cross Bronx Expressway

De todos los vehículos que viajan a lo largo de Cross Bronx hacia el este, la mayoría (65 %) de los usuarios de la calle son de áreas fuera del Bronx y solo una parte relativamente pequeña de los viajes (35 %) es del área del Bronx. Sin embargo, una parte relativamente grande (50 %) de los usuarios de la calle tienen un destino en el área del Bronx. Entre los usuarios de las calles cuyos viajes se originan fuera del Bronx, la mayoría son de Nueva Jersey u otros estados; solo una pequeña parte de los viajeros son de otros distritos municipales de la Ciudad de Nueva York. De los usuarios con destino fuera del Bronx, la mayoría viaja al norte del estado de Nueva York o Nueva Inglaterra. Para el tráfico de carga hacia el este, hay un patrón similar al del tráfico general, pero con más viajes con destino al Bronx (destino al Bronx: 62 % de viajes de carga versus a 50 % de viajes de todos los vehículos).

De todos los vehículos que viajan a lo largo de Cross Bronx hacia el oeste, los viajes que se originaron fuera del Bronx (57 %) son poco más altos que los viajes que se originaron en el Bronx (43 %). La mayoría de los usuarios de la calle (65 %) tenían destinos fuera del Bronx y menos usuarios (35 %) tenían destinos en el Bronx. Entre los usuarios de la calle cuyos viajes se originan fuera del Bronx, la mayoría son del norte del estado de Nueva York y otros distritos municipales de la Ciudad de Nueva York. Una parte relativamente pequeña de esos usuarios son de Connecticut u otros estados. La mayoría de los usuarios con destino fuera del Bronx viajan a Nueva Jersey o al norte del estado de Nueva York. Para el tráfico de carga hacia el oeste, hay un patrón similar al del tráfico general, pero con más viajes con origen en el Bronx (origen en el Bronx: 54 % de viajes de carga versus a 43 % de viajes de todos los vehículos).

### 9.1.2 Volúmenes en hora pico en rampa y vía de servicio de Cross Bronx Expressway

Los volúmenes de la hora pico de la mañana, hora pico de la tarde y hora pico de la noche, los datos de AADT y el porcentaje de camiones se recopilaron del NYSDOT Traffic Data Viewer para todas las rampas y vías de servicio a lo largo de Cross Bronx. Además, se hizo un análisis de origen-destino<sup>1</sup> para cada rampa para identificar el porcentaje de tráfico local que usa las rampas. Para las rampas de entrada, se analizaron los viajes que se originaron en un radio de media milla de la rampa de entrada; para las rampas de salida, se analizaron los viajes con destino en un radio de media milla de la rampa de salida. Estos resultados están documentados para las rampas y vías de servicio en la Tabla 2.3 y Tabla 2.4 respectivamente.

---

<sup>1</sup> Un análisis de Origen y Destino (OD) calcula cuántos viajes comienzan en un lugar definido y finalizan en un segundo lugar definido.

### 9.1.3 Perfil de velocidad de las calles principales y locales de Cross Bronx

Velocidades en hora pico de la mañana de días entre semana: para el tráfico hacia el este del carril principal de Cross Bronx, la congestión moderada comienza en la rampa de salida de Sheridan Blvd y se observa una congestión más intensa cerca de las áreas del cruce de Bronx River Parkway. Una vez que se pasa el cuello de botella del cruce de Bronx River Parkway, el tráfico tiene condiciones casi de flujo libre. El carril principal de Cross Bronx hacia el oeste tiene condiciones de congestión más intensa comparado con el de hacia el este. La congestión pesada comienza casi en la rampa de salida de E 175th St y la cola se extiende hasta Hutchinson River Parkway, fuera del área de estudio. El resto del carril principal hacia el oeste también enfrenta una congestión moderada, que se intensifica a medida que se acerca a George Washington Bridge.

Velocidades máximas en la noche en los días entre semana: para el tráfico hacia el este, la congestión comienza cerca de la rampa de entrada de Arthur Ave y la cola se extiende hasta George Washington Bridge. Las condiciones del tráfico mejoran en el flujo descendente de la rampa de entrada de Arthur Ave a lo largo del carril principal hacia el este, se deterioran cerca del cruce de Bronx River Parkway, y luego, son esencialmente de flujo libre a después de allí. En el área de estudio, todo el carril principal hacia el oeste está congestionado.

### 9.1.4 Más mapas de velocidad de autobuses de segmento y nivel

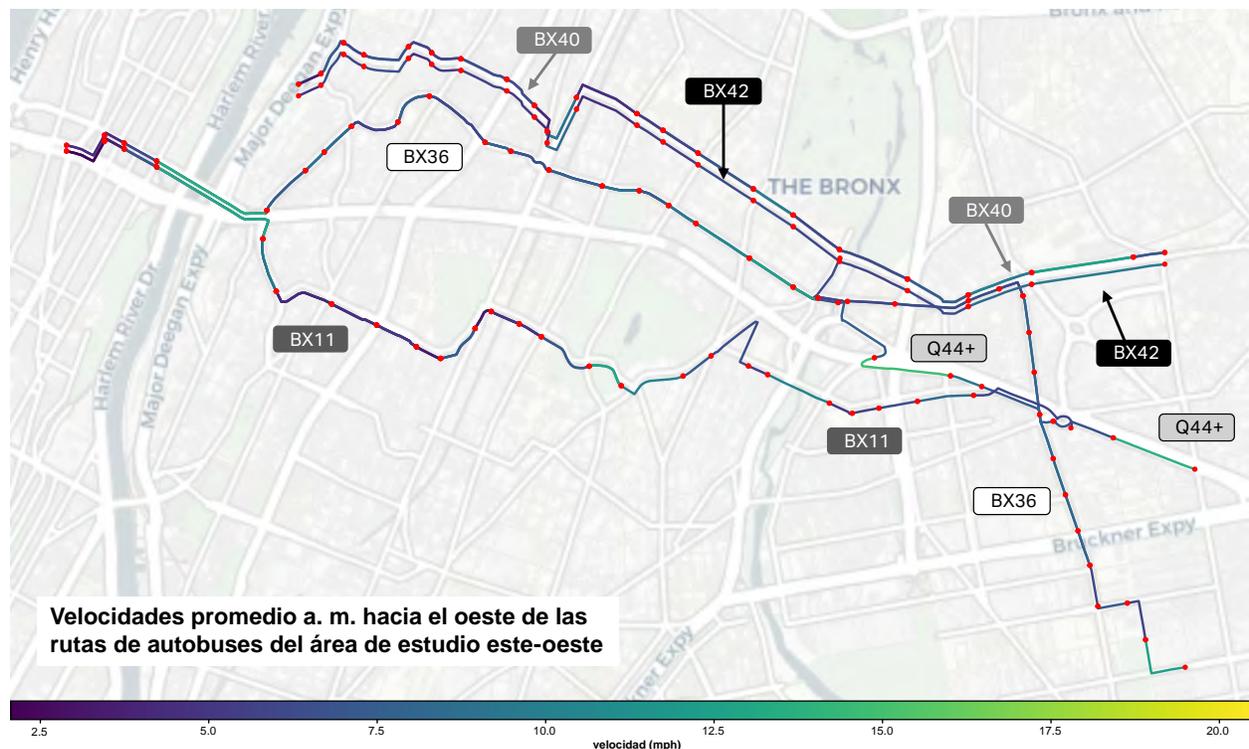


Figura 9.1. Velocidades promedio a. m. hacia el oeste de las rutas de autobuses del área de estudio este-oeste.  
Fuente: NYCT Operations Planning, octubre de 2023



Figura 9.2. Velocidades promedio p. m. hacia el oeste de las rutas de autobuses del área de estudio este-oeste.  
Fuente: NYCT Operations Planning, octubre de 2023

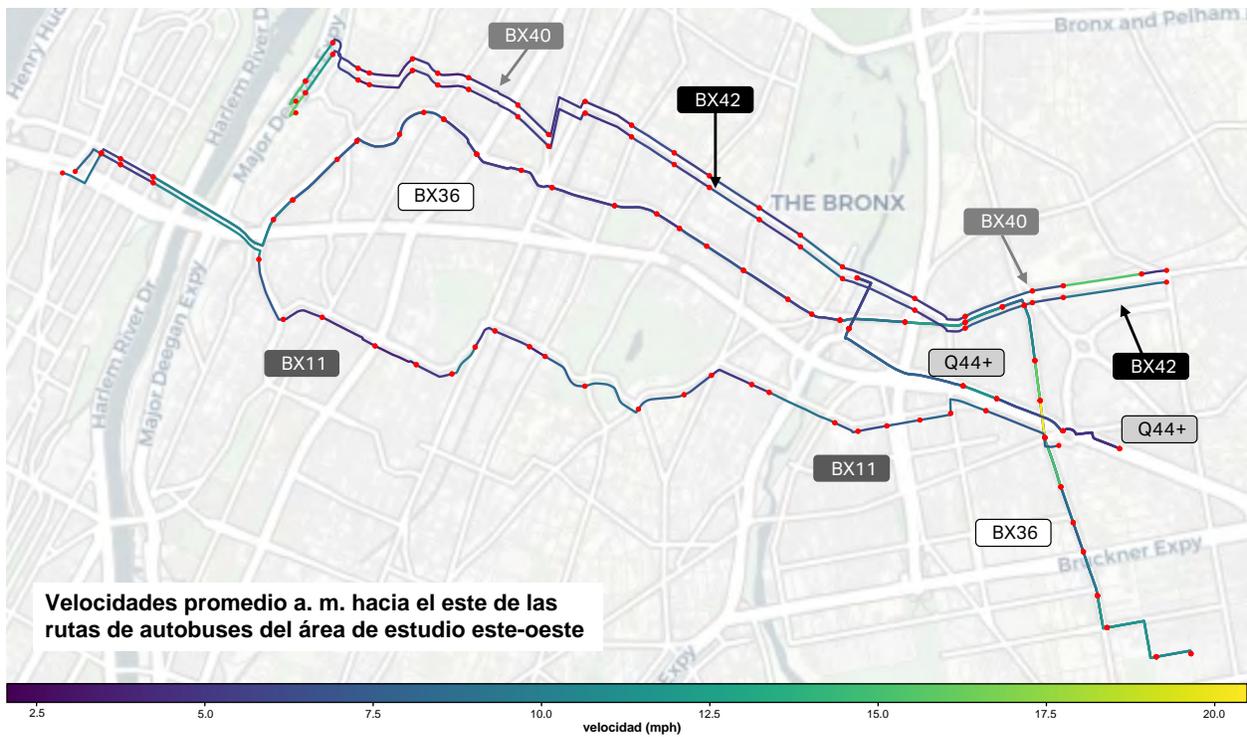


Figura 9.3. Velocidades promedio a. m. hacia el este de las rutas de autobuses del área de estudio este-oeste.  
Fuente: NYCT Operations Planning, octubre de 2023

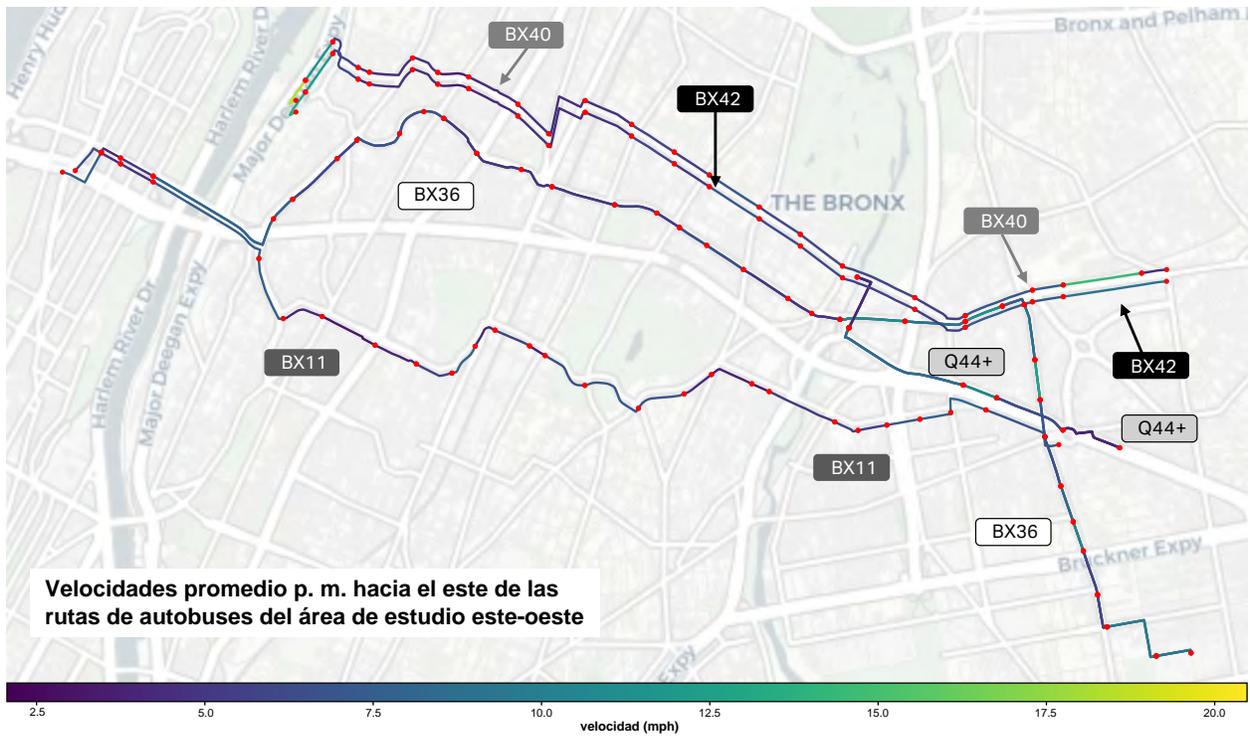


Figura 9.4. Velocidades promedio p. m. hacia el este de las rutas de autobuses del área de estudio este-oeste.  
Fuente: NYCT Operations Planning, octubre de 2023

## 9.2. Indicadores médicos

Factores	Indicador	Barrios que no son de Cross Bronx	Barrios de Cross Bronx	¿Cuánto más altas son las tasas en el área de estudio comparado con el resto de NYC?	Descripción	Fuente
Entorno	Tasa de visitas al ED por asma entre adultos mayores de 18 años debido a la exposición a PM2.5 por cada 10,000	2.1	8	3.9	La tasa de visitas de adultos al ED por asma desencadenada debido a la contaminación del aire es 4 veces más alta en el área de estudio que en el resto de la ciudad	<a href="https://on.nyc.gov/dataportal">on.nyc.gov/dataportal</a>
Entorno	Tasa de visitas al ED por asma entre menores <18 años debido a la exposición a PM2.5 por cada 10,000	4.7	15.1	3.2	La tasa de visitas de menores al ED por asma desencadenada debido a la contaminación del aire es 3 veces más alta en el área de estudio que en el resto de la ciudad	<a href="https://on.nyc.gov/dataportal">on.nyc.gov/dataportal</a>
Varios factores	Tasa anual promedio ajustada por edad (adultos) de visitas al Departamento de Emergencias por asma por cada 10,000	54.2	181.1	3.3	La tasa de visitas de adultos al ED por asma debido a cualquier causa, es más de 3 veces más alta en el área de estudio	<a href="https://on.nyc.gov/dataportal">on.nyc.gov/dataportal</a>
Varios factores	Tasa anual promedio ajustada por edad (adultos) de hospitalizaciones por asma por cada 10,000	15.8	50.1	3.2	La tasa de hospitalizaciones de adultos por asma causada por todos los desencadenantes es 3 veces más alta en el área de estudio	<a href="https://on.nyc.gov/dataportal">on.nyc.gov/dataportal</a>
Varios factores	Tasa anual promedio (edad entre 5 y 17 años) de visitas al Departamento de Emergencias por asma por cada 10,000	150.7	611	4.1	La tasa de visitas de menores al ED por asma causada por todos los desencadenantes es 4 veces más alta en el área de estudio que en el resto de la ciudad	<a href="https://on.nyc.gov/dataportal">on.nyc.gov/dataportal</a>
Varios factores	Tasa anual promedio (edad entre 5 y 17 años) de hospitalizaciones por asma por cada 10,000	17.7	54.1	3.1	Las hospitalizaciones de menores por asma causada por todos los desencadenantes son 3 veces más altas en el área de estudio que en el resto de la ciudad	<a href="https://on.nyc.gov/dataportal">on.nyc.gov/dataportal</a>

Tabla 9.1. Indicadores médicos. Fuentes: NYC Environmental and Health Data Portal and NYC Community Health Profiles

Factores	Indicador	Barrios que no son de Cross Bronx	Barrios de Cross Bronx	¿Cuánto más altas son las tasas en el área de estudio comparado con el resto de NYC?	Descripción	Fuente
Entorno	Tasa de hospitalizaciones por lesión del peatón por cada 100,000 personas	20	28	1.4	Las hospitalizaciones por lesión del peatón son un 40 % más altas en el área de estudio que en el resto de la ciudad	<a href="https://on.nyc.gov/dataportal">on.nyc.gov/dataportal</a>
Entorno	Millas recorridas anualmente por vehículos (camiones) (millones de millas por km2)	1.1	3.8	3.5	El área de estudio tiene 3 1/2 de veces más tráfico de camiones que el resto de la ciudad	<a href="https://on.nyc.gov/dataportal">on.nyc.gov/dataportal</a>
Entorno	Millas recorridas anualmente por vehículos (automóviles) millones de millas por km2	25.1	32.3	1.3	El área de estudio tiene 30 % más tráfico de automóviles que el resto de la ciudad	<a href="https://on.nyc.gov/dataportal">on.nyc.gov/dataportal</a>
Entorno	Porcentaje del barrio con cobertura de césped, arbustos o árboles	38.5	27.1	0.7	El área de estudio tiene 30 % menos espacio verde que el resto de la ciudad	<a href="https://on.nyc.gov/dataportal">on.nyc.gov/dataportal</a>
Varios factores	Tasa de hospitalizaciones evitables de adultos por cada 100,000 adultos mayores de 18	1126.5	2306	2.0	La tasa de hospitalizaciones evitables es el doble de alta en el área de estudio que en el resto de la ciudad	<a href="https://a816-health.nyc.gov/hdi/profiles/">https://a816-health.nyc.gov/hdi/profiles/</a>
Varios factores	Porcentaje de adultos mayores de 18 años que reportan que alguna vez un profesional de atención médica dijo que tienen diabetes	11	16	1.5	La tasa de diabetes es la mitad de alta en el área de estudio que en el resto de la ciudad	<a href="https://a816-health.nyc.gov/hdi/profiles/">https://a816-health.nyc.gov/hdi/profiles/</a>
Varios factores	Porcentaje de adultos mayores de 18 años que reportan que alguna vez un profesional de atención médica dijo que tienen hipertensión, también conocida como presión alta	25.5	35	1.4	La tasa de hipertensión es 40 % más alta en el área de estudio que en el resto de la ciudad	<a href="https://a816-health.nyc.gov/hdi/profiles/">https://a816-health.nyc.gov/hdi/profiles/</a>

Tabla 9.1. Indicadores médicos. Fuentes: NYC Environmental and Health Data Portal and NYC Community Health Profiles

Factores	Indicador	Barrios que no son de Cross Bronx	Barrios de Cross Bronx	¿Cuánto más altas son las tasas en el área de estudio comparado con el resto de NYC?	Descripción	Fuente
Varios factores	Porcentaje de adultos mayores de 18 años que tienen obesidad (índice de masa corporal de 30 o mayor) según la estatura y peso que reportan los pacientes	24.5	40	1.6	La tasa de obesidad es 60 % más alta en el área de estudio que en el resto de la ciudad	<a href="https://a816-health.nyc.gov/hdi/profiles/">https://a816-health.nyc.gov/hdi/profiles/</a>
Acceso de atención médica	Porcentaje de nacidos vivos que reciben atención prenatal tardía (después del primer y segundo trimestre) o ninguna atención prenatal	6.55	13.9	2.1	El porcentaje de madres que reciben atención prenatal tardía o que no la reciben es el doble de alto en el área de estudio que en el resto de la ciudad	<a href="https://a816-health.nyc.gov/hdi/profiles/">https://a816-health.nyc.gov/hdi/profiles/</a>
Acceso de atención médica	Porcentaje de adultos mayores de 18 años que reportan no tener cobertura de seguro médico	12	21	1.8	El porcentaje de adultos que reportan no tener seguro médico es casi el doble de alta en el área de estudio que en el resto de la ciudad	<a href="https://a816-health.nyc.gov/hdi/profiles/">https://a816-health.nyc.gov/hdi/profiles/</a>
Acceso de atención médica	Porcentaje de adultos mayores de 18 años que reportan no haber recibido la atención médica necesaria al menos una vez en los últimos 12 meses	11.5	20	1.7	El porcentaje de adultos que no recibieron la atención médica necesaria en el último año es casi el doble de alto en el área de estudio que en el resto de la ciudad	<a href="https://a816-health.nyc.gov/hdi/profiles/">https://a816-health.nyc.gov/hdi/profiles/</a>
Acceso de atención médica	Porcentaje de grupos familiares que pospusieron la atención médica por motivos económicos. La atención médica incluye atención dental, atención preventiva de rutina, salud mental, tratamiento o diagnóstico de enfermedad o condición médica y medicamento con receta.	9.8	15.2	1.6	Es más probable que los grupos familiares pospongan la atención médica por motivos económicos en el área de estudio que en el resto de la ciudad	<a href="https://a816-health.nyc.gov/hdi/profiles/">https://a816-health.nyc.gov/hdi/profiles/</a>

Tabla 9.1. Indicadores médicos. Fuentes: NYC Environmental and Health Data Portal and NYC Community Health Profiles

Factores	Indicador	Barrios que no son de Cross Bronx	Barrios de Cross Bronx	¿Cuánto más altas son las tasas en el área de estudio comparado con el resto de NYC?	Descripción	Fuente
Acceso de atención médica	Porcentaje de adultos (mayores de 18 años) que reportaron tener un médico personal o un proveedor de atención médica	70.7	73.7	1.0	Los adultos en el área de estudio tienen un médico personal con la misma tasa que el resto de la ciudad	<a href="https://a816-health.nyc.gov/hdi/profiles/">https://a816-health.nyc.gov/hdi/profiles/</a>
Vivienda	Tasa anual calculada de desahucio (ordenados por el tribunal) por cada 10,000 casas	7.1	22.9	3.2	La tasa de desahucios es más de 3 veces mayor en el área de estudio que en el resto de la ciudad	<a href="https://on.nyc.gov/dataportal">on.nyc.gov/dataportal</a>
Vivienda	Porcentaje calculado de grupo familiar que reportan tres o más deficiencias de mantenimiento (avería del equipo de calefacción, necesidad de más calefacción, infestación de roedores, grietas/agujeros en las paredes, techos o pisos, repello dañado/pintura descascarada de más de 8 1/2 x 11 pulgadas, averías en el inodoro o fugas de agua del exterior de la unidad)	8.9	23.6	2.7	El porcentaje de grupos familiares con mala calidad de vivienda, incluyendo problemas de cucarachas, roedores, plomería y averías en la calefacción, es casi 3 veces mayor en el área de estudio que en el resto de la ciudad	<a href="https://on.nyc.gov/dataportal">on.nyc.gov/dataportal</a>
Vivienda	Porcentaje de grupos familiares que reportaron tener ratones o ratas en su edificio en los últimos 90 días.	16.1	41.2	2.6	El porcentaje de grupos familiares que reportan tener ratones o ratas en su edificio es casi 3 veces mayor en el área de estudio que en el resto de la ciudad	<a href="https://on.nyc.gov/dataportal">on.nyc.gov/dataportal</a>
Vivienda	Porcentaje de grupos familiares en un área que reportan tener aire acondicionado en funcionamiento	91.9	82.2	0.9	Los grupos familiares en el área de estudio tienen menos probabilidades de tener un aire acondicionado que funcione que el resto de NYC	<a href="https://on.nyc.gov/dataportal">on.nyc.gov/dataportal</a>

Tabla 9.1. Indicadores médicos. Fuentes: NYC Environmental and Health Data Portal and NYC Community Health Profiles

Factores	Indicador	Barrios que no son de Cross Bronx	Barrios de Cross Bronx	¿Cuánto más altas son las tasas en el área de estudio comparado con el resto de NYC?	Descripción	Fuente
Vivienda	Porcentaje de grupos familiares que son inquilinos y reportan algún problema de mantenimiento relacionado con la salud (cucarachas, ratones o ratas en el edificio, grietas o agujeros en las paredes, techos o pisos, goteras del exterior, averías en el inodoro, falta de aire acondicionado, avería del equipo de calefacción, necesidad de más calefacción o repello dañado o pintura descascarada de más de 8 1/2 x 11 pulgadas)	60.1	79.2	1.3	Un porcentaje mayor de grupos familiares que viven en viviendas alquiladas reportan problemas de mantenimiento relacionados con la salud en el área de estudio que en el resto de la ciudad.	<a href="https://on.nyc.gov/dataportal">on.nyc.gov/dataportal</a>
Vivienda	Porcentaje de adultos expuestos al humo de tabaco en casa	4.9	8.3	1.7	El porcentaje de adultos expuestos al humo de tabaco en casa en el área de estudio es el doble que en el resto de la ciudad.	<a href="https://on.nyc.gov/dataportal">on.nyc.gov/dataportal</a>
Vivienda	Porcentaje de personas que reportaron sentir olor a humo de cigarrillo todos los días en su casa que proviene de otra casa, apartamento o del exterior.	8.6	20.3	2.4	El porcentaje de adultos que están expuestos al humo de tabaco en casa o que viene del exterior de su casa es el doble de alto en el área de estudio que en el resto de la ciudad	<a href="https://on.nyc.gov/dataportal">on.nyc.gov/dataportal</a>
Vivienda	Porcentaje de grupos familiares en un área que reportaron haber visto al menos una cucaracha diariamente durante el último mes	24.5	45	1.8	El porcentaje de grupos familiares que reportan una cucaracha es casi el doble de alta que en el resto de la ciudad.	<a href="https://on.nyc.gov/dataportal">on.nyc.gov/dataportal</a>

Tabla 9.1. Indicadores médicos. Fuentes: NYC Environmental and Health Data Portal and NYC Community Health Profiles

Factores	Indicador	Barrios que no son de Cross Bronx	Barrios de Cross Bronx	¿Cuánto más altas son las tasas en el área de estudio comparado con el resto de NYC?	Descripción	Fuente
Condiciones del barrio	Tasa anual promedio de hospitalizaciones debido a fatiga por calor por cada 100,000	1.3	2.3	1.8	La tasa de hospitalizaciones debido a fatiga por calor es casi el doble de alta en el área de estudio que en el resto de la ciudad	<a href="https://on.nyc.gov/dataportal">on.nyc.gov/dataportal</a>
Condiciones del barrio	Tasa anual calculada de encarcelamiento en prisión por cada 1,000 adultos	3.5	10.7	3.1	Las tasas de encarcelamiento en el área de estudio son 3 veces mayores que las del resto de la ciudad	<a href="https://on.nyc.gov/dataportal">on.nyc.gov/dataportal</a>
Condiciones del barrio	El porcentaje de la población que vive a una distancia que se puede caminar de un parque: un cuarto de milla o menos a las entradas de lugares más pequeños, como áreas para sentarse y áreas de juegos, y media milla o menos a las entradas de parques más grandes.	84	99	1.2	Un porcentaje mayor de la población en el área de estudio vive a una distancia que se puede caminar de un parque que en el resto de la ciudad.	<a href="https://on.nyc.gov/dataportal">on.nyc.gov/dataportal</a>
Condiciones del barrio	Porcentaje de adultos que reportaron vivir en un barrio seguro frente a la delincuencia	87.7	68.5	0.8	Un porcentaje menor de adultos sintió que su barrio era seguro frente a la delincuencia comparado con el resto de la ciudad	<a href="https://on.nyc.gov/dataportal">on.nyc.gov/dataportal</a>
Condiciones del barrio	Porcentaje del área del terreno del barrio que es acera	7.7	8.6	1.1	El porcentaje del área del barrio dedicada a aceras es aproximadamente el mismo que el del resto de la ciudad	<a href="https://on.nyc.gov/dataportal">on.nyc.gov/dataportal</a>
Condiciones del barrio	Porcentaje de millas en calles con carriles para bicicleta convencionales y protegidos	12	14	1.2	El porcentaje de millas de calles con carriles para bicicletas es aproximadamente el mismo en el área de estudio que en el resto de la ciudad	<a href="https://on.nyc.gov/dataportal">on.nyc.gov/dataportal</a>

Tabla 9.1. Indicadores médicos. Fuentes: NYC Environmental and Health Data Portal and NYC Community Health Profiles

Factores	Indicador	Barrios que no son de Cross Bronx	Barrios de Cross Bronx	¿Cuánto más altas son las tasas en el área de estudio comparado con el resto de NYC?	Descripción	Fuente
Condiciones del barrio	Porcentaje de la población que vive a 1/4 de milla de la estación de metro	55	47	0.9	El porcentaje de la población que vive cerca de una estación de metro es aproximadamente el mismo que el del resto de la ciudad	<a href="https://on.nyc.gov/dataportal">on.nyc.gov/dataportal</a>
Ingresos estables y seguridad laboral	Porcentaje de la fuerza de trabajo civil (no militar) (mayor de 16 años) que está desempleada	6	12	2.0	La tasa de desempleo en el área de estudio es el doble que en el resto de la ciudad	<a href="https://on.nyc.gov/dataportal">on.nyc.gov/dataportal</a>
Ingresos estables y seguridad laboral	El porcentaje de grupos familiares con ingresos por debajo del nivel federal de pobreza	14.2	35	2.5	El porcentaje de grupos familiares con ingresos por debajo del nivel de pobreza es dos veces y media mayor que el del resto de NYC.	<a href="https://on.nyc.gov/dataportal">on.nyc.gov/dataportal</a>
Ingresos estables y seguridad laboral	Porcentaje de menores de 5 años en la pobreza	17.9	49.6	2.8	El porcentaje de menores de 5 años que viven en la pobreza es casi 3 veces mayor en el área de estudio que en el resto de la ciudad	<a href="https://on.nyc.gov/dataportal">on.nyc.gov/dataportal</a>
Comida saludable	Relación de almacenes a supermercados	8	9	1.1	En el área de estudio hay más almacenes que supermercados.	<a href="https://a816-health.nyc.gov/hdi/profiles/">https://a816-health.nyc.gov/hdi/profiles/</a>

Tabla 9.1. Indicadores médicos. Fuentes: NYC Environmental and Health Data Portal and NYC Community Health Profiles

## 9.3. Más información sobre seguridad vial

Para conocer las condiciones de seguridad a lo largo del carril principal de Cross Bronx, se extrajeron datos de choques de 2020 a 2023 del sistema CLEAR de NYSDOT por marcador de referencia. Para calcular las tasas de choque a lo largo del carril principal de Cross Bronx, también se recopilaron datos de AADT reales del NYSDOT Traffic Data Viewer para los segmentos a lo largo del carril principal de Cross Bronx correspondientes a diferentes marcadores de referencia de datos de choque. Debido a que los datos de AADT del NYSDOT Traffic Data Viewer eran de varios años (2016 a 2020), se desarrolló un factor de crecimiento para el crecimiento de todos los datos de AADT hasta el año 2023 para calcular la tasa de choque.

Para desarrollar el factor de crecimiento, se extrajeron datos de AADT del carril principal de Cross Bronx de 2016 a 2023 de los datos de StreetLight. Para cada año de 2016 a 2020, se calculó un factor de crecimiento dividiendo los datos de AADT de StreetLight del año entre los datos de AADT de 2023 de StreetLight. Luego, este factor de crecimiento se aplicó a los datos de AADT reales del NYSDOT Traffic Data Viewer para calcular los datos de AADT de 2023 para todos los segmentos del carril principal.

## 9.4. Condición estructural de los viaductos y pasos elevados del carril principal de CBE

Número de identificación del puente (BIN)	Fecha de inspección	Recomendación general	Superficie (NBI 58)	Superestructura (NBI 59)	Subestructura (NBI 60)	Propietario	Año de construcción o reemplazo	Estado deficiente
1066210	3/22/2022	6	7	8	7	NYSDOT	2012	N
1076360	6/30/2022	5	6	6	6	NYSDOT	1962	N
1066920	6/30/2022	5	6	6	5	NYSDOT	1962	N
1066220	12/15/2022	4	5	5	5	NYSDOT	1962	N
1066230	4/7/2022	4	5	6	5	NYSDOT	1964	N
1066240	4/7/2022	5	6	6	5	NYSDOT	1964	N
1066250	4/7/2022	5	5	5	7	NYSDOT	1964	N
1066267	4/7/2022	5	5	5	6	NYSDOT	1962	N
1076470	2/16/2022	5	6	5	6	NYSDOT	1962	N
1066270	8/19/2022	5	5	6	6	NYSDOT	1960	N
1066289	8/19/2022	5	6	6	5	NYSDOT	1960	N
1066290	6/15/2022	5	4	6	6	NYSDOT	1960	N
1066300	6/15/2022	5	6	6	6	NYSDOT	1960	N
1066310	9/1/2022	5	6	7	6	NYSDOT	1960	N
1066320	9/1/2022	5	5	6	6	NYSDOT	1960	N
1066349	8/2/2022	5	6	7	7	NYSDOT	1960	N
1066350	7/7/2023	4	4	4	6	NYSDOT	1958	S
1066360	4/27/2022	4	N	4	6	NYSDOT	1958	S
1066370	10/4/2023	4	4	4	6	NYSDOT	1958	S
1066380	5/12/2022	4	N	4	6	NYSDOT	1958	S
1066399	4/29/2022	4	N	4	6	NYSDOT	1958	S
1066407	4/29/2022	4	4	5	6	NYSDOT	1958	S
1075559	10/5/2023	5	6	6	6	NYSDOT	1951	N
1066419	1/18/2023	4	4	4	6	NYSDOT	1951	S

Tabla 9.2. Condición estructural de los puentes de CBE. Fuente: NYSDOT Bridge Data Information System

Número de identificación del puente (BIN)	Fecha de inspección	Recomendación general	Superficie (NBI 58)	Superestructura (NBI 59)	Subestructura (NBI 60)	Propietario	Año de construcción o reemplazo	Estado deficiente
1067089	8/28/2023	5	6	5	5	NYSDOT	1947	N
1066439	8/24/2022	5	N	6	7	NYSDOT	1954	N
1066440	6/22/2022	5	N	6	6	NYSDOT	1954	N
1066450	6/17/2022	5	N	6	6	NYSDOT	1945	N
1066469	6/17/2022	4	5	5	6	NYSDOT	1955	N
1066470	10/13/2023	5	6	6	6	NYSDOT	1955	N
1066480	3/18/2022	5	N	6	6	NYSDOT	1951	N
1066490	3/18/2022	5	5	6	6	NYSDOT	1951	N

Tabla 9.2. Condición estructural de los puentes de CBE. Fuente: NYSDOT Bridge Data Information System

## 9.5. Calificaciones de la condición general del muro de contención de Cross Bronx

Leyenda de calificación de la condición de WMS	
1	El muro está totalmente degradado y necesita una reconstrucción mayor
2	Se usa para sombra entre 1 y 3
3	El muro muestra señales de degradación que necesitan reparaciones
4	Se usa para sombra entre 3 y 5
5	Los muros muestran señales pequeñas de degradación
6	Se usa para sombra entre 5 y 7
7	El muro está en condición "como nueva"
8	No se aplica
9	Condición o existencia desconocida

Número de identificación del muro (WIN)	Fecha de inspección	Calificación general		De	A	Prioridad del muro	Muro reparado según el proyecto de NYSDOT n.º
1-095-011	5/8/2013	Aceptable	3	Sedgwick Ave	NB Major Deegan Expy	Sí	XM18.60
1-095-019	5/8/2002	Buena	5	Hamilton Br	Rampa de S/B MDE a Eb Cross Bronx	No	
1-095-020	4/16/2013	Aceptable	3	Hamilton Br	Rampa de S/B MDE a E/B Cross Bronx	Sí	XM18.60
1-095-021	5/8/2002	Buena	5	NB Major Deegan Expy	Sedgwick Ave	No	
1-095-022	4/30/2013	Mala	2	Harlem River Park Br	Rampa de NB/SB MDE a Hamilton Br	Sí	XM18.60
1-095-024	5/8/2002	Buena	5	Sedgwick Ave	NB Major Deegan Expy	No	
1-095-025	5/8/2002	Buena	5	Rampa de salida de la salida SB de Major Deegan Expy a Hamilton Br	Undercliff Ave	No	
1-095-026	4/13/2021	Mala	1	N.A.	N.A.	Sí	XM21.60
1-095-027	3/12/2021	Buena	5	University Ave	N.A.	Sí	
1-095-028	4/5/2013	Aceptable	3	N.A.	N.A.	Sí	XM18.60
1-095-029	4/15/2021	Aceptable	4	Nelson Ave	University Ave	Sí	XM21.60
1-095-030	4/14/2021	Buena	5	University Ave	Nelson Ave	Sí	XM21.60
1-095-031	4/21/2021	Buena	6	Shakespeare Ave	Nelson Ave	Sí	
1-095-032	4/20/2021	Buena	5	Jesup Ave	Shakespeare Ave	Sí	XM21.60
1-095-033	4/20/2021	Aceptable	4	Macombs Rd	Jesup Ave	Sí	XM21.60

Tabla 9.3. Calificación de la condición del muro de contención a lo largo de CBE. Fuente: NYSDOT Wall Management System

Número de identificación del muro (WIN)	Fecha de inspección	Calificación general		De	A	Prioridad del muro	Muro reparado según el proyecto de NYSDOT n.º
1-095-034	4/8/2021	Aceptable	4	Macombs Rd	Jesup Ave	Sí	
1-095-035	5/11/2021	Buena	6	Jerome Ave	Macombs Rd	Sí	
1-095-036	4/12/2013	Aceptable	3	Macombs Rd	Inwood Ave	Sí	XM18.60
1-095-037	5/16/2013	Aceptable	3	Jerome Ave	Inwood Ave	Sí	XM18.60
1-095-038	4/12/2013	Aceptable	3	Jerome Ave	Walton Ave	Sí	XM18.60
1-095-039	3/9/2021	Buena	6	Jerome Ave	EB Cross Bronx	Sí	
1-095-041	4/5/2021	Buena	5	Jerome Ave	Walton Ave	Sí	
1-095-042	4/16/2002	Buena	5	E 174th St	Walton Ave	No	
1-095-043	4/16/2002	Buena	5	E 174th St	Walton Ave	No	
1-095-044	4/16/2021	Buena	6	Grand Concourse	Morris Ave	Sí	
1-095-045	3/27/2013	Mala	1	Morris Ave	Grand Concourse	Sí	XM18.60
1-095-046	3/2/2021	Buena	5	Weeks Ave	Morris Ave	Sí	XM21.60
1-095-047	3/4/2021	Buena	6	Morris Ave	Weeks Ave	No	
1-095-048	3/1/2021	Buena	5	Monroe Ave	Weeks Ave	Sí	XM21.60
1-095-049	2/23/2021	Buena	6	Weeks Ave	Monroe Ave	No	
1-095-050	2/24/2021	Buena	6	Monroe Ave	Clay Ave	No	
1-095-051	4/1/2021	Buena	5	Clay Ave	Monroe Ave	Sí	XM21.60
1-095-052	3/31/2021	Buena	6	Webster Ave	Clay Ave	Sí	
1-095-053	4/30/2021	Muy	7	Clay Ave	Anthony Ave	Sí	
1-095-054	3/31/2021	Buena	6	Webster Ave	Clay Ave	Sí	
1-095-055	4/16/2002	Buena	5	Clay Ave	Webster Ave	No	
1-095-056	5/13/2013	Aceptable	3	Arthur Ave	Third Ave	Sí	XM18.60
1-095-057	4/16/2002	Buena	5	Third Ave	EB Cross Bronx	No	
1-095-058	8/13/2002	Mala	2	Arthur Ave	Third Ave	No	
1-095-059	4/19/2021	Buena	5	Crotona Ave	Arthur Ave	Sí	XM21.60
1-095-060	4/19/2021	Aceptable	4	Clinton Ave	Crotona Ave	Sí	XM21.60
1-095-061	4/18/2013	Mala	1	Crotona Ave	Clinton Ave	Sí	XM18.60
1-095-062	4/16/2002	Buena	5	Marmion Ave	Prospect Ave	No	
1-095-063	2/12/2021	Aceptable	3	Prospect Ave	Marmion Ave	Sí	XM21.60
1-095-064	4/16/2002	Buena	5	Marmion Ave	Prospect Ave	No	
1-095-065	3/29/2013	Mala	2	Southern Blvd	Marmion Ave	Sí	XM18.60
1-095-066	2/11/2021	Buena	5	Southern Blvd	Marmion Ave	Sí	XM21.60
1-095-067	4/16/2002	Buena	5	Crotona Pkwy	Sur	No	
1-095-068	4/16/2002	Buena	5	Crotona Pkwy	Boston Rd	No	
1-095-073	2/4/2021	Buena	5	West Farms Rd	WB Cross Bronx	Sí	XM21.60

Tabla 9.3. Calificación de la condición del muro de contención a lo largo de CBE. Fuente: NYSDOT Wall Management System

Número de identificación del muro (WIN)	Fecha de inspección	Calificación general		De	A	Prioridad del muro	Muro reparado según el proyecto de NYSDOT n.º
1-095-074	3/10/2021	Aceptable	3	West Farms Rd	E 174th St	Sí	XM21.60
1-095-075	2/8/2021	Buena	6	Bronx River Ave	Rosedale Ave	Sí	
1-095-076	2/17/2021	Buena	5	Bronx River Ave y Cross Bronx Service Rd	E 177th St	Sí	XM21.60
1-095-077	5/15/2002	Buena	5	Bronx River Ave	Rosedale Ave	No	
1-095-078	5/15/2002	Buena	5	Rosedale Ave	Beach Ave	No	
1-095-079	5/15/2002	Buena	5	Rampa de salida a Rosedale Ave	Taylor Ave	No	
1-095-080	3/11/2021	Buena	6	Rosedale Ave	Taylor Ave	Sí	
1-095-081	3/12/2021	Buena	6	Wood Ave	White Plains Rd	Sí	
1-095-082	4/27/2021	Buena	6	Beach Ave	White Plains Rd	Sí	
1-095-083	4/23/2013	Aceptable	3	Beach Ave	White Plains Rd	Sí	XM18.60
1-095-084	5/15/2002	Buena	5	Wood Ave	White Plains Rd	No	
1-095-085	4/23/2013	Aceptable	3	White Plains Rd	Westchester Ave	Sí	XM18.60
1-095-086	4/11/2013	Aceptable	3	White Plains Rd	Westchester Ave	Sí	XM18.60
1-095-087	4/24/2013	Aceptable	3	Westchester Ave	N.A.	Sí	XM18.60
1-095-088	8/22/2002	Buena	5	Westchester Ave	Ellis Ave	No	
1-095-089	3/10/2021	Buena	6	Westchester Ave	Ellis Ave	Sí	
1-095-090	3/19/2021	Buena	6	Westchester Ave	Ellis Ave	Sí	
1-095-091	3/26/2021	Buena	6	Newbold Ave	Ellis Ave	Sí	
1-095-092	4/28/2021	Buena	6	Westchester Ave	Olmstead Ave (puente peatonal)	Sí	
1-095-093	3/16/2021	Buena	6	Olmstead Ave	Castle Hill Ave	Sí	
1-095-094	3/8/2021	Buena	5	Haviland Ave	Castle Hill Ave	Sí	XM21.60
1-095-095	5/4/2021	Buena	5	Olmstead Ave (puente peatonal)	Castle Hill Ave	Sí	XM21.60
1-095-096	3/15/2021	Buena	6	Castle Hill Ave	Watson Ave	Sí	
1-095-097	2/22/2021	Buena	6	Castle Hill Ave	Watson Ave	Sí	
1-095-098	5/3/2013	Mala	1	N.A.	N.A.	Sí	XM18.60
1-095-099	2/26/2021	Buena	5	Watson Ave	N.A.	Sí	XM21.60
1-095-100	2/10/2021	Buena	6	Watson Ave	Havemeyer Ave	Sí	
1-095-101	4/15/2013	Mala	1	Havemeyer Ave	Zerega Ave	Sí	XM18.60
1-095-102	4/29/2013	Aceptable	3	E Tremont Ave	N.A.	Sí	XM18.60
1-2050-01	5/13/13	Mala	1	Rampa de Cross Bronx	Sheridan Expwy E. Abutment	Sí	XM12.60 XM18.60
1-2050-02	2/3/21	Buena	6	Rampa de salida de Cross Bronx EB	Sheridan Expwy	Sí	

Tabla 9.3. Calificación de la condición del muro de contención a lo largo de CBE. Fuente: NYSDOT Wall Management System

## 9.6. Proyectos y programas planificados y en curso

### 9.6.1 Proyectos planificados y en curso

Los proyectos resaltados en azul los dirigió una agencia del equipo del proyecto.

Lugar del proyecto	Agencia que dirige	Descripción del proyecto
1215 Leland Ave Soundview	NYC DOB	Alteración
5 puentes entre Boston Rd y Rosedale Ave	NYSDOT	Debido a las estructuras gravemente deterioradas entre Boston Rd y Rosedale Ave, se tuvo la necesidad en los últimos años de reconstruir 5 puentes en esta sección de Cross Bronx. Este proyecto está actualmente en una fase preliminar, pero no se pudo retrasar debido a las condiciones estructurales.
1254 Fteley Ave	NYC DOB	Edificio nuevo
1258 Shakespeare Ave	NYC DOB	Edificio nuevo
1298 Inwood Ave	NYC DOB	Edificio nuevo
1342 Inwood Ave	NYC DOB	Alt CO-Edificio nuevo que conserva los elementos existentes
135 Marcy Place	NYC DOB	Alt CO-Edificio nuevo que conserva los elementos existentes
1366 Cromwell Ave	NYC DOB	Edificio nuevo
1433 Nelson Ave	NYC DOB	Alt CO-Edificio nuevo que conserva los elementos existentes
1435 Nelson Ave	NYC DOB	Alt CO-Edificio nuevo que conserva los elementos existentes
1437 St. Lawrence Ave	NYC DOB	Alteración de CO
1460-1480 Sheridan Blvd	NYC DCP	Construcción nueva de desarrollo de uso mixto
1506 Southern Blvd	NYC DOB	Edificio nuevo
1647 Popham Ave y 30 West 182nd St	NYC DCP	Designación UDAAP, aprobación de proyectos y disposición de propiedad de la ciudad
1647 Popham Ave y 30 West 182nd St (Bronx Block 2877, Lot 278 y Bronx Block 3195, Lot 21)	NYC DOB	Edificio nuevo
1740-1748 University Ave	NYC DOB	Edificio nuevo
1763 West Farms Rd	NYC DOB	Edificio nuevo
1771 Weeks Ave	NYC DOB	Edificio nuevo
1801 Davidson Ave entre West 176th St y West 177th St	NYC DPR	Este proyecto construirá Davidson Park.
1827 Waterloo Place	NYC DOB	Edificio nuevo
1840 Harrison Ave (Bronx Block 2896, Lot 16)	NYC DOB	Edificio nuevo
1896 University Ave	NYC DOB	Edificio nuevo

Tabla 9.4. Proyectos planificados y en curso en o cerca del área de estudio Fuente: DCP's [Capital Planning Explorer](#), NYC DOT, NYS DOT, DOHMH, DCP

Lugar del proyecto	Agencia que dirige	Descripción del proyecto
1969 Honeywell Ave	NYC DOB	Edificio nuevo
1970 Crotona Ave	NYC DOB	Edificio nuevo
1971 Honeywell Ave	NYC DOB	Edificio nuevo
1975 Honeywell Ave	NYC DOB	Edificio nuevo
2017 Grand Concourse	NYC DCP	Adquisición de bienes inmuebles, disposición de bienes inmuebles para facilitar construcción nueva; UDAAP
2039 Westchester Ave	NYC DOB	Edificio nuevo
2064 Mapes Ave/820 E 180th St	NYC DOB	Alteración
2070 Chatterton Ave	NYC DOB	Edificio nuevo
2082 Boston Rd	NYC DCP	Phipps Houses en 2082 Boston Rd en el área de West Farms del distrito de la comunidad 6 del Bronx (Block 3140, Lot 7), busca hacer una modificación a una gran escala previamente aprobada para facilitar un garaje nuevo y modificar levemente la altura de un edificio.
2085 Mohegan Ave	NYC DOB	Edificio nuevo
2135 Westchester Ave	NYC DOB	Edificio nuevo
304 E Tremont Ave	NYC DOB	Alt CO-Edificio nuevo que conserva los elementos existentes
521 Tremont Ave	NYC DCP	Rezonificación, construcción nueva de un desarrollo de uso mixto
55 Clifford Place (Bronx Block 2849, Lot 85)	NYC DOB	Alt CO-Edificio nuevo que conserva los elementos existentes
78 West 170th St	NYC DOB	Edificio nuevo
811 Elsmere Place	NYC DOB	Edificio nuevo
84 West 174 St	NYC DOB	Edificio nuevo
845 Crotona Park North	NYC DOB	Alteración de CO
849 Crotona Park North	NYC DOB	Edificio nuevo
870 E 180th St	NYC DOB	Edificio nuevo
907 E 175 St, 1900 Marmion Ave, 706 Fairmount Pl	NYC DCP	Construcción nueva de edificios residenciales
909-921 Castle Hill Ave	NYC DCP	Construcción nueva de desarrollo de uso mixto
Admiral Farragut Playground	NYC DPR	Área de juegos
Boone Slope	NYC DPR	
Boston Rd, 3rd Ave a E 174 St	NYC DOT	SIP - Seguridad escolar
Construcción de paseo de vía verde Bridge Park Highbridge	NYC DPR	Este proyecto construirá un camino multimodal con iluminación, un área de recreación pasiva, infraestructura verde y restauración de la costa en Bridge Park.
Bridge Park, Bronx Harlem River y Exterior St entre High Bridge y Alexander Hamilton Bridge	NYC DPR	Este proyecto construirá un camino multimodal con iluminación, un área de recreación pasiva, infraestructura verde y restauración de la costa en Bridge Park.

Tabla 9.4. Proyectos planificados y en curso en o cerca del área de estudio Fuente: DCP's [Capital Planning Explorer](#), NYC DOT, NYS DOT, DOHMH, DCP

Lugar del proyecto	Agencia que dirige	Descripción del proyecto
Bridge Park-Paseo de vía verde Highbridge	NYC DPR	Parques y recreación
Bridge Park-Paseo de vía verde Highbridge	NYC DPR	Parques y recreación
Bronx 6/6A Garage Rehab	DSNY	Saneamiento
Construcción de infraestructura de Bronx Green	NYC DPR	Este proyecto construirá infraestructura verde para capturar aguas pluviales en Magenta Playground y Watson Gleason Playground.
River House de la vía verde de Bronx River en Starlight Park X147-107M/407M	NYC DPR, NYC DEP (Administración de NYC DDC)	Parques y recreación, tuberías de agua, fuentes y tratamiento
Vía verde de Bronx River: Starlight Park Phase II, Stage 2, BX	NYC DPR (Administración de NYC DDC)	Parques y recreación
Fase I de red de bicicletas de Soundview BxCB9	NYC DOT	SIP - Bicicletas y vías verdes
Fase II de red de bicicletas de Soundview BxCB9	NYC DOT	SIP
Castle Hill Ave y Quimby Ave - RC	NYC DOT	SIP - RIS
Actualización de Castle Hill Ave PBL (Castle Hill)	NYC DOT	SIP - Bicicletas y vías verdes
Mejoramiento de PBL en Castle Hill Ave (Parkchester)	NYC DOT	SIP - Bicicletas y vías verdes
Centro de excelencia: Tremont	Corporación médica y de hospitales (Administración de NYC DDC)	Corporación médica y de hospitales
Chief Dennis L. Devlin Park (Ellis Ave, Olmstead Ave y Cross Bronx Service Rd North)	NYC DPR	Reconstrucción
Reconstrucción de Chief Dennis L. Devlin Park	NYC DPR	Este proyecto reconstruirá asientos pasivos y construirá un área de juegos para niños pequeños en Chief Dennis L. Devlin Park.
Contrato de plataforma para autobuses en toda la ciudad (SIM)	NYC DOT (Administración de NYC DDC)	Carreteras
Contrato de plataforma para autobuses en toda la ciudad (SIM)	NYC DOT (Administración de NYC DDC)	Carreteras
Reconstrucción de emergencia del alcantarillado en toda la ciudad	NYC DEP (Administración de NYC DDC)	Alcantarillas
Cruces peatonales elevados en toda la ciudad - Lugares TBD	NYC DOT	Capital - Cruces peatonales elevados en toda la ciudad - Se proporcionaron 250 lugares candidatos a DDC para el ejercicio de simulación (al 12/2)
Repavimentación en toda la ciudad	NYC DOT (Administración de NYC DDC)	Tráfico

Tabla 9.4. Proyectos planificados y en curso en o cerca del área de estudio Fuente: DCP's [Capital Planning Explorer](#), NYC DOT, NYS DOT, DOHMH, DCP

Lugar del proyecto	Agencia que dirige	Descripción del proyecto
Reconstrucción del pavimento de Claremont Park	NYC DPR	Este proyecto reconstruirá las superficies del pavimento en Claremont Park.
Reconstrucción del muro de contención de Claremont Park	NYC DPR	Este proyecto reconstruirá una sección de 115 pies del muro de contención de bloques de piedra dañada a lo largo de Clay Ave entre Claremont Parkway e E 170th St.
Claremont Park, Bronx	NYC DPR	Este proyecto reconstruirá una sección de 115 pies del muro de contención de bloques de piedra dañada a lo largo de Clay Ave entre Claremont Parkway e E 170th St.
Cleopatra Playground	NYC DPR	Área de juegos
Calle escalonada de Clifford Place	NYC DOT (Administración de NYC DDC)	Carreteras
Rampas peatonales complejas adyacentes a las instalaciones de la Autoridad de Tránsito	NYC DOT	Capital
Con-Crotona Parkway Malls Stormwater Greenstreet XG32350-114M	NYC DPR	Parques y recreación
Construcción de un centro recreativo nuevo en Tremont Park	NYC DPR (Administración de NYC DDC)	Parques y recreación
Construcción de Corporal Irwin Fischer Park	NYC DPR	Este proyecto construirá Corporal Irwin Fischer Park.
CPI PH 2 - Plimpton Playground (X148A2-117M)	NYC DPR	Parques y recreación
CPI PH2 - 174th St. Playground/ BX River House Reno-DSGN X159-117M	NYC DPR	Parques y recreación
CPI PH2 - 174th St. Playground/ BX River House-Playground/ Mini Pool X159-118	NYC DPR	Parques y recreación
CPI PH2 - Reconstrucción de Blackrock Playground (X205-116M)	NYC DPR	Parques y recreación
CPI-Reconstrucción de Chief Dennis L. Devlin Park	DPR, NYC DOT	Parques y recreación, tráfico
Cpl Fischer Park, Bronx West 170th St entre Nelson y Shakespeare Ave	NYC DPR	Este proyecto construirá Corporal Irwin Fischer Park.
Crotona Park - Pool Towers X010-210MA3	NYC DPR	Parques y recreación
Construcción de infraestructura verde de Crotona Park	NYC DPR	Este proyecto instalará infraestructura verde en Crotona Park.
Restauración de la costa de Crotona Park Indian Lake	NYC DPR	Este proyecto eliminará especies invasoras y sembrará árboles nuevos y de reemplazo para restaurar la costa de Indian Lake en Crotona Park.
Crotona Park Lake - X010-102M	NYC DPR	Parques y recreación
Reconstrucción parcial del sendero de Crotona Park	NYC DPR	Reconstrucción parcial de senderos del parque

Tabla 9.4. Proyectos planificados y en curso en o cerca del área de estudio Fuente: DCP's [Capital Planning Explorer](#), NYC DOT, NYS DOT, DOHMH, DCP

Lugar del proyecto	Agencia que dirige	Descripción del proyecto
Siembra de árboles en Crotona Park	NYC DPR	Este proyecto sembrará árboles en Crotona Park.
Crotona Park, Bronx	NYC DPR	Este proyecto reconstruirá la fachada de Crotona Park Pool Community Center.
Crotona Park, Bronx 1700 Fulton Ave	NYC DPR	Este proyecto reconstruirá una parte del techo de Crotona Park Bathhouse.
Crotona Play Center	NYS OPRHP	Lugar histórico del estado
Daniel Boone Playground, Bronx West Farms Rd y Boone Ave	NYC DPR	(Daniel Boone Playground) Este proyecto reconstruirá Daniel Boone Playground.
Construcción de Davidson Park	NYC DPR	Este proyecto construirá Davidson Park.
Depot Pl, Exterior St	NYC DOT	SIP - Bicicletas y vías verdes
Depot Place - Parte de la vía verde de Harlem River XG-31800-106M	NYC DPR	Parques y recreación
E 177th St/Devoe Ave Bet. Sheridan EXP (I-895) e E Tremont	NYC DOT	Capital - Este proyecto rediseñará y reconstruirá la compleja intersección de E177th St, Devoe Ave y E Tremont Ave para transformarla en una importante puerta de entrada a la vía verde de Bronx River.
E 180th St y E 179th St (Park Ave a Boston Rd)	NYC DOT	SIP - Seguridad escolar
E Tremont Ave (CB 9, 10, 11)	NYC DOT	SIP - Bicicletas y vías verdes
E 174th St/Sheridan Expwy Amtrak BIN n.º 2066720	NYC DOT	Puentes de autopista
Red del este del Bronx - Red de patinetas eléctricas	NYC DOT	SIP - Bicicletas y vías verdes
Área de juegos y campos deportivos de Echo Park - X017-117M	NYC DPR	Parques y recreación
FA - Centro de cuidado infantil/ de la comunidad en Mid-Bronx	HPD, ACS	Servicios para niños
Fairmount Playground	NYC DPR	Triángulo/Plaza
Fase II de la red de bicicletas del área de Fordham	NYC DOT	SIP - Bicicletas y vías verdes
Fase III de la red de bicicletas del área de Fordham	NYC DOT	SIP - Bicicletas y vías verdes
Instalaciones de rampas para peatones complejas FY22: lugares TBD	NYC DOT	Capital El alcance de este proyecto incluye la instalación de rampas para peatones en 49 esquinas complejas en los distritos de Bronx, Queens y Manhattan
Galileo Playground - Nivelar el área de la superficie	NYC DPR	Parques y recreación
Instalación del servicio de agua en el jardín de la comunidad Garden of Happiness	NYC DPR	Este proyecto instalará el servicio de agua en Garden of Happiness.
Garden of Happiness, Bronx 2144F Prospect Ave	NYC DPR	Este proyecto instalará el servicio de agua en Garden of Happiness.
GI - Instalaciones de pavimento poroso, Bronx	NYC DEP (Administración de NYC DDC)	Control de contaminación del agua

Tabla 9.4. Proyectos planificados y en curso en o cerca del área de estudio Fuente: DCP's [Capital Planning Explorer](#), NYC DOT, NYS DOT, DOHMH, DCP

Lugar del proyecto	Agencia que dirige	Descripción del proyecto
Goble Playground - nuevo equipamiento de BBall, columpios, cancha de balonmano	DPR, NYC DOT	Este proyecto reconstruirá Goble Playground, incluyendo los equipos de juego, columpios, canchas de baloncesto y balonmano, sistemas de drenaje y agua, paisajismo e iluminación de seguridad del parque.
Grand Concourse BR HVAC	NYPL (Administración de NYC DDC)	New York Public Library
Fase 3 de Grand Concourse	NYC DOT (Administración de NYC DDC)	Carreteras, tráfico
Fase 4 de Grand Concourse (175th a E Fordham)	NYC DOT	Capital - Como parte de la iniciativa de Great Streets de Vision Zero, el proyecto calmará el tráfico en Grand Concourse ampliando y elevando las medianas y mejorando el paisaje urbano.
Grant Park, Bronx Grant Ave entre E 169th St y E 170th St	NYC DPR	Este proyecto construirá Grant Park, incluyendo la conversión de la superficie de la vía en un espacio recreativo.
Vía verde de Harlem River (parte de University Heights Bridge a Macombs Dam Bridge)	NYC DOT	En la primavera de 2023, el NYC DOT inició un proceso de planificación para desarrollar una vía verde en Harlem River de 7 millas en el Bronx, creando una conexión continua para caminar y andar en bicicleta entre Van Cortlandt Park y Randall's Island Park. Trabajando estrechamente con los miembros de la comunidad, la ciudad está desarrollando un plan de implementación de vía verde para conectar mejor a los habitantes del Bronx con su frente costero y proporcionar un corredor de transporte crítico norte-sur
Harrod Place	NYC DOT	SIP - Espacio público
Havemeyer Playground C.S.	NYC DPR	Parques y recreación
Reconstrucción del edificio de baños públicos de Havemeyer Playground (Watson Ave entre Havemeyer Ave y E 177th St)	NYC DPR	Este proyecto reconstruirá el edificio de baños públicos en Havemeyer Playground.
Calle escalonada de Henwood Place	NYC DOT	Capital -Este proyecto reconstruirá la calle escalonada en Henwood Place para mejorar la visibilidad, seguridad y reducir las cargas de mantenimiento de largo plazo.
Highbridge Recreation Center X261-193/493	NYC DPR	Parques y recreación
Construcción del centro de mantenimiento y operaciones en Hutchinson River Parkway	NYC DPR	Parques y recreación
Jennie Jerome Playground South	NYC DPR	Demolición de cancha de balonmano, nueva construcción
Proyectos de capital de Jerome Ave	NYC DOT	Capital - Un conjunto de proyectos de capital que abarcarán todo el corredor y mejorarán la seguridad de los peatones y la calidad del espacio público en el área recientemente rezonificada de Jerome Ave en el Bronx.
Mejoras de seguridad en Jerome Ave (NDF-JEROM)	SBS, NYC DOT (Administración de NYC DDC)	Desarrollo económico, carreteras

Tabla 9.4. Proyectos planificados y en curso en o cerca del área de estudio Fuente: DCP's [Capital Planning Explorer](#), NYC DOT, NYS DOT, DOHMH, DCP

Lugar del proyecto	Agencia que dirige	Descripción del proyecto
Construcción de Jerome Playground South Skate Park	NYC DPR	Este proyecto demolerá las canchas de balonmano y construirá un nuevo parque de patinaje en su lugar en Jerome Playground South.
La Peninsula Head Start	DOHMH	Guardería
Lafayette Ave (Soundview)	NYC DOT	SIP - Bicicletas y vías verdes
Magenta Playground, Bronx Olinville Ave y Rose Rosewood St Watson Gleason Playground, Bronx Watson y Rosedale Ave	NYC DPR	Este proyecto construirá infraestructura verde para capturar aguas pluviales en Magenta Playground y Watson Gleason Playground.
Metropolitan Ave y Unionport Rd en Parkchester - Center Is.	NYC DOT (Administración de NYC DDC)	Carreteras
Miracle Garden	NYC DPR	Jardín
Morris Mesa	NYC DPR	Área de juegos
Morris Mesa Playground - X148-105M	NYC DPR	Parques y recreación
Morrison Ave Plaza	NYC DOT	Capital - Este proyecto creará un nuevo espacio público vibrante y funcional en Morrison Ave y Harrod Place; al mismo tiempo que mejorará la seguridad de los peatones.
NDF-Bridge Playground - X148A3-318M	NYC DPR	Parques y recreación
NDF-Corporal Fischer Playground X269-119M	DPR, DOT, SBS	Desarrollo económico, parques y recreación, tráfico
Noble Playground - RC Comfort Station X123-118M	NYC DPR	Parques y recreación
Reconstrucción de Noble Playground (X123-119M)	DPR, DOT	Este proyecto reconstruirá el área de juegos en Noble Playground.
Noble Playground, Bronx Noble Ave, Bronx River Ave, Bronx River Parkway, Cross Bronx Expressway	NYC DPR	Este proyecto reconstruirá el área de juegos en Noble Playground.
Construcción de espacios abiertos en NYCHA Sotomayor Houses	NYC DPR	Este proyecto construirá un nuevo espacio abierto en Sotomayor Houses.
P.O. Serrano Playground, Bronx	NYC DPR	Este proyecto reconstruirá el campo de césped sintético en PO Serrano Playground.
Park Ave, E 165 St a E 188 St Bronx	NYC DOT	SIP - Bicicletas y vías verdes
Parkchester: HVAC	NYPL (Administración de NYC DDC)	New York Public Library
Peace Park	NYC DPR	Área de juegos
PlaNYC - Reconstrucción de Highbridge Park	NYC DPR (Administración de NYC DDC)	Parques y recreación

Tabla 9.4. Proyectos planificados y en curso en o cerca del área de estudio Fuente: DCP's [Capital Planning Explorer](#), NYC DOT, NYS DOT, DOHMH, DCP

Lugar del proyecto	Agencia que dirige	Descripción del proyecto
Reconstrucción del campo de césped sintético en PO Serrano Playground	NYC DPR	Este proyecto reconstruirá el campo de césped sintético en PO Serrano Playground.
Aviso previo y aceras de emergencia - CW	NYC DOT (Administración de NYC DDC)	Carreteras
Promesa Inc. - Loisida Community Center	DCAS (Administración de NYC DDC)	Edificios públicos
Prospect Playground	NYC DPR	Jointly Operated Playground
PWOB - Reconstrucción de Hugh Grant Circle y Virginia Park XG-117MA	NYC DPR	Parques y recreación
Quarry Ballfields, Bronx E 181st St y Oak Tree Place entre Quarry Rd y Hughes Ave	NYC DPR	Este proyecto construirá un campo de fútbol soccer con césped sintético y un área para sentarse en Quarry Ballfields.
Construcción de diseño de cruces peatonales elevados	NYC DOT (Administración de NYC DDC)	Carreteras
Reconstrucción de sistemas de techado en Echo	NYC DPR	Parques y recreación
Reconstrucción de calle escalonada en Davidson Ave	NYC DOT	Capital - Situado en Davidson Ave entre Featherbed Lane y West 174th St
Reconstrucción de alcantarillas de arcilla vit.	NYC DDC	Protección del entorno - equipo y alcantarillas
Rocking the Boat, Inc. - Compras de vehículos	DCAS (Administración de NYC DDC)	Edificios públicos
Rutas seguras a la escuela - West 169th desde Inwood Ave a Jerome Ave, Jerome Ave de West 169th a Clarke Place West	NYC DOT	Capital - El alcance del trabajo incluye el rediseño de concreto, marcas, señales y tratamientos de seguridad basados en la señalización, incluyendo las aceras, bordillos, extensiones de las puntas medianas, alineación de los bordillos, nueva plataforma de autobús, reemplazo de bancas y cercas, y nuevos carriles de giro.
Rutas seguras a escuelas - Fase 4D, NDF-SCH4D (HED582)	NYC DOT (Administración de NYC DDC)	Carreteras, tráfico
Sedgwick Playground	NYC DPR	Parque
Red de Sheridan Blvd	NYC DOT	SIP - RIS
Sotomayor Houses - Construcción de espacio abierto	NYC DPR	Parques y recreación
Paradas de autobuses de Southern Blvd. debajo de El	NYC DOT	Capital - Este proyecto construiría una serie de extensiones de aceras de concreto en las paradas de autobuses debajo de la línea del ferrocarril elevada en Southern Blvd en el Bronx. Como parte del Programa de paradas de autobuses debajo de El (Bus Stops Under the El Program), DOT busca mejorar todos esos lugares de parada de autobuses para

Tabla 9.4. Proyectos planificados y en curso en o cerca del área de estudio Fuente: DCP's [Capital Planning Explorer](#), NYC DOT, NYS DOT, DOHMH, DCP

Lugar del proyecto	Agencia que dirige	Descripción del proyecto
Mejoras para peatones y ciclistas en Southern Blvd (Bedford Park Blvd a E 179th St)	NYC DOT	Capital - El proyecto construiría un número de extensiones de aceras y bordillos de concreto en Southern Blvd. en los barrios de Belmont, West Farms y Tremont en el Bronx. El proyecto desarrollará mejoras a partir de varios proyectos de mejora de calles diferentes
Mejoras de seguridad en varios lugares del sur del Bronx	NYC DOT	Capital - Varios lugares de seguridad del sur del Bronx, consolidación de Westchester y Prospect, Longwood y Hewitt, Castle Hill y Haviland (anteriormente consolidación de Westchester y Prospect, Lafayette y Morrison, East Tremont, y Castle Hill y Haviland)
Space Time Playground, Bronx Lafayette Ave entre Bolton y Underhill Ave	NYC DPR	Este proyecto construirá un campo con césped sintético y reconstruirá dos canchas de baloncesto en Space Time Playground, incluyendo infraestructura verde para capturar aguas pluviales y nuevos árboles, bancas, cercas, pavimentos, gradas, suministro de agua y drenaje.
Renovación de las rutas turísticas estatales - Cross Bronx entre Crotona y Longfellow Ave	NYC DOT	Capital - Renovación de algunas carreteras estatales seleccionadas, rampas de conexión y calles de la ciudad en Queen y el Bronx. El alcance del trabajo será pulir y repavimentar las calles deterioradas existentes con una capa de asfalto de al menos 2" y hacer reparaciones auxiliares de concreto
Stop & Go Playground	NYC DPR	Área de juegos
Townsend Walk	NYC DPR	Franja
Tremont - Rehabilitación del segundo piso/ADA	NYPL (Administración de NYC DDC)	New York Public Library
University Ave, Tremont Ave a Kingsbridge Rd	NYC DOT	SIP - Desarrollo de transporte
Walter Gladwin Park	NYC DPR	Parque de barrio
Walton Slope	NYC DPR	Parkway
Walton Walk	NYC DPR	Franja
Washington Bridge (BX)	NYC DOT	SIP - Bicicletas y vías verdes
Washington Bridge View	NYC HPD	Preservación y desarrollo de viviendas
Webster Ave SBS	DCAS, NYC DOT, NYC DEP (Administración de NYC DDC)	Costos de equipos y finanzas de EDP, tráfico, tuberías de agua, fuentes y tratamiento
Centro de recreación de West BX HVAC RC- X261-116M	NYC DPR	Parques y recreación
Westchester Ave 2024	NYC DOT	SIP - Bicicletas y vías verdes
Mejora de PBL de White Plains Rd (Parkchester + CB11)	NYC DOT	SIP - Bicicletas y vías verdes
Fase 2 de Zerega Ave	NYC DOT	SIP - Bicicletas y vías verdes

Tabla 9.4. Proyectos planificados y en curso en o cerca del área de estudio Fuente: DCP's [Capital Planning Explorer](#), NYC DOT, NYC DOT, DOHMH, DCP

## 9.6.2 Programas planificados y en curso

Lugar del programa	Agencia que dirige	Descripción del proyecto
Bronx	NYC DOHMH	<b>Salud del barrio del Bronx (Bronx Neighborhood Health)</b> actualmente presta servicios gratuitos de manejo integrado de plagas para menores con asma (de 0 a 17 años de edad) que tienen problemas con plagas en su casa en el Bronx, Ciudad de Nueva York. Este programa está dirigido a grupos familiares que podrían no calificar para Medicaid Together o Healthy Homes por diversos motivos.
Bronx	NYC DOHMH	<b>El Programa hogares saludables (Healthy Homes Program, HHP)</b> trabaja para reducir los riesgos del entorno de la casa asociados con enfermedades y lesiones. HHP tiene como objetivo prevenir la intoxicación por plomo y reducir los desencadenantes del asma en las casas de las poblaciones de alto riesgo. Los servicios disponibles para proveedores de atención médica, trabajadores de alcance comunitario, personal de visitas a domicilio, padres, cuidadores, residentes de la comunidad, contratistas de construcción y propietarios/arrendadores/superintendentes de edificios incluyen: evaluaciones del entorno en las casas de residentes de NYC con asma persistente diagnosticado y plagas (ratones, ratas, cucarachas) o moho; talleres de información y capacitaciones sobre riesgos del entorno para la salud en casa, como prevención del intoxicación por plomo y prevención/control de plagas; y capacitaciones gratuitas con certificación de la EPA sobre trabajos de reparación seguros con plomo.
Bronx	NYC DOHMH	<b>Medicaid Together</b> - Se trata de una colaboración innovadora con los pagadores de Medicaid para el manejo integrado de plagas para familias con asma
Bronx	NYC DOHMH	<b>NYC REACH</b> - Los sistemas de atención primaria y la rama de apoyo del Departamento de Salud manejan programas de diabetes, hipertensión, apoyo de vacunas y trabajadores médicos de la comunidad junto con pequeños consultorios y centros médicos.
Bronx	NYC DOHMH	<b>Programa de asistencia al consumidor de atención médica administrada (Managed Care Consumer Assistance Program)</b> - Este programa da apoyo a organizaciones de la comunidad centradas en inmigrantes para aumentar el acceso al seguro médico y la atención primaria
Bronx	NYC DOHMH	<b>Oficina de Servicios de Seguro Médico (Office of Health Insurance Services)</b> - Este programa pone asesor de solicitudes certificado en los lugares del Departamento de Salud para ayudar a los neoyorkinos a inscribirse en el seguro médico.
Bronx	NYC DOHMH	<b>Oficina de Salud Mental (Office of Mental Health)</b> – Da tratamiento de la comunidad y clínico, servicios de defensa, intervención en crisis, vivienda de apoyo y servicios vocacionales.
Bronx	NYC DOHMH	<b>El Programa de protección contra el calor HOW (HOW Heat Safety program)</b> NYC DOHMH ofrece minisubvenciones para financiar programas de protección contra el calor entre organizaciones religiosas; en este programa, los participantes aprenden a incorporar puntos de conversación clave sobre cómo mantenerse a salvo durante el calor extremo en sus comunicaciones y actividades habituales con colegas, feligreses y miembros de la comunidad.

Tabla 9.5. Programas planificados y en curso en o cerca del área de estudio. Fuente: NYC DOHMH y NYC DOT

Bronx	NYC DOHMH	<b>The Bronx Knows</b> es una iniciativa de prueba y prevención del VIH en todo el distrito municipal, que tiene como objetivo ayudar a todos los residentes del Bronx a conocer su estado de VIH y aprovechar al máximo los servicios de atención y prevención de la ciudad. Mediante Bronx Knows, el Departamento de Salud de la Ciudad de Nueva York colabora con organizaciones comunitarias, centros comunitarios, hospitales, colegios, universidades, organizaciones religiosas y negocios para: proporcionar pruebas voluntarias de VIH a los residentes del Bronx y hacer que la prueba de VIH sean una parte rutinaria de la atención médica; identificar a las personas que viven con VIH que no están diagnosticadas en el Bronx y vincularlas con la atención médica; conectar a las personas que dan negativo en la prueba del VIH con los servicios de prevención; y promover la detección de la hepatitis e STI.
Bronx	NYC DOHMH	<b>Talleres de Manejo de su propia diabetes y educación (Diabetes Self-Management and Education, DSMES):</b> se ofrecen virtualmente y en persona en Lincoln Medical Center en inglés y español, es una serie de 5 talleres. DSMES es un programa basado en evidencia que ayuda a las personas con diabetes a adquirir conocimientos para manejar mejor su condición. Se ofrecieron talleres en un entorno de grupo con aprendizaje personalizado. El plan de estudios está basado en los 7 comportamientos de cuidado personal de la Asociación de Especialistas en Atención y Educación sobre la Diabetes (ADCES), que son: 1) alimentación saludable, 2) mantenerse activo, 3) monitorear los niveles de azúcar en la sangre, 4) tomar medicamentos, 5) resolver problemas, 6) afrontamiento saludable y 7) reducir el estrés.
Bronx	NYC DOHMH	<b>Talleres sobre diabetes gestacional:</b> en colaboración con la Cocina para Enseñanza (Teaching Kitchen) de St. Barnabas Hospital, la Oficina de Salud de Barrio del Bronx (Bureau of Bronx Neighborhood Health) organiza una serie de talleres culinarios para Diabetes Gestacional (GDM). La serie sirve como un esfuerzo preventivo, ya que la diabetes gestacional es un factor de riesgo de tener diabetes tipo 2 en el futuro. La serie incluye lecciones prácticas de cocina y un componente de educación nutricional, que da educación sobre el cuerpo en el embarazo, nutrición, diabetes gestacional y manejo del estrés.
Bronx	NYC DOHMH	<b>Health Bucks</b> son cupones de \$2 que se pueden usar para comprar frutas y verduras frescas en todos los mercados de agricultores de NYC.
Bronx	NYC DOHMH	<b>Shape Up NYC</b> es un programa de fitness de grupo gratuito con lugares en los cinco distritos municipales. Las clases de fitness incluyen aeróbicos, bootcamp, zumba y mucho más
Bronx	NYC DOHMH	<b>Family Wellness Suite</b> ofrece servicios para el embarazo incluyendo educación sobre el parto y clases de atención al recién nacido, clases para padres, masajes para bebés, talleres de salud reproductiva y referencias. Las familias elegibles también podrían recibir cunas y silla para el auto gratuitos.
Toda la ciudad	NYC DOT	<b>El Programa Camiones limpios de la Ciudad de Nueva York (NYC Clean Trucks Program)</b> es un programa de financiamiento de incentivos de reembolso para reducir las emisiones de escape de diésel mediante el reemplazo de los camiones diésel más antiguos y muy contaminantes por camiones nuevos, eléctricos de batería o de combustible alternativo que cumplan las normas de emisiones de EPA (gas natural comprimido, híbrido diésel-eléctrico y eléctrico híbrido enchufable) y diésel.

Tabla 9.5. Programas planificados y en curso en o cerca del área de estudio. Fuente: NYC DOHMH y NYC DOT

Vías fluviales de NYC	NYC DOT	<b>Blue Highways</b> es un programa de colaboración pública-privada de varios años que tiene como objetivo reducir la dependencia de los camiones mediante la promoción del uso de las vías fluviales de NYC para transportar mercancías hacia y desde la ciudad, con el objetivo de disminuir la congestión vial, mejorar la calidad del aire y alinearse con los objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero de la ciudad.
Servicios en todas las escuelas	NYC DOHMH	<b>Servicios de salud reproductiva (Reproductive Health Services)</b> – Da a los estudiantes de secundaria educación sobre salud sexual, anticoncepción y referencias.
Servicios en todas las escuelas	NYC DOHMH	<b>Servicios de salud mental (Mental Health Services)</b> – Guía y apoya capacitaciones y servicios de salud mental en la escuela
Servicios en todas las escuelas	NYC DOHMH	<b>Servicios de salud bucal (Oral Health Services)</b> – Hace exámenes dentales y presta servicios preventivos (por ejemplo, selladores dentales, barniz de flúor) en escuelas seleccionadas
Servicios en todas las escuelas	NYC DOHMH	<b>Servicios para la vista (Vision Services)</b> – Proporciona evaluaciones de la vista para detectar ambliopía, exámenes de la vista y anteojos a estudiantes elegibles en escuelas seleccionadas
Servicios en todas las escuelas	NYC DOHMH	<b>Programa de manejo de casos de asma (Asthma Case Management Program)</b> Los encargados de casos de asma trabajan con el estudiante, familia, PCP y trabajadores de atención médica de la escuela para formar una estrategia para controlar el asma de su hijo.
Servicios en todas las escuelas	NYC DOHMH	<b>Vías aéreas abierta para escuelas (Open Airways for Schools)</b> es un programa que enseña a los niños cómo controlar su asma para que puedan reducir sus visitas al hospital y faltas en la escuela. El asma es la enfermedad crónica más frecuente en la niñez y la causa número uno de faltas en la escuela.
Servicios en todas las escuelas	NYC DOHMH	<b>Administración de medicamentos del asma (Asthma Medication Administration)</b>
Servicios en todas las escuelas	NYC DOHMH	<b>a-PASS</b> - estudio de investigación que dirige Montefiore, pero la Oficina de Salud Escolar del Departamento de Salud (DOH Office of School Health) asesora a las escuelas y participa en la presentación durante el taller anual del asma.
TBD hasta 20 lugares en toda la ciudad	NYC DOT	<b>Programa piloto de microcentros (Microhub Pilot)</b> dará espacio de transbordo dedicado para vehículos de reparto y apoyará la transferencia de mercancías a vehículos más pequeños y limpios para la última milla de la entrega. NYC DOT ahora está en el proceso para implementar un programa piloto que activará y probará hasta 20 microcentros en la calle y fuera de la calle en toda la ciudad a partir del verano de 2024.
NYC	NYC DOT	<b>El Programa Camiones limpios de la Ciudad de Nueva York (NYC Clean Trucks Program)</b> es un programa de financiamiento de incentivos de reembolso para reducir las emisiones de escape de diésel mediante el reemplazo de los camiones diésel más antiguos y muy contaminantes por camiones nuevos, eléctricos de batería o de combustible alternativo que cumplan las normas de emisiones de EPA (gas natural comprimido, híbrido diésel-eléctrico y eléctrico híbrido enchufable) y diésel.
Vías fluviales de NYC	NYC DOT	<b>Blue Highways</b> es un programa de colaboración pública-privada de varios años que tiene como objetivo reducir la dependencia de los camiones mediante la promoción del uso de las vías fluviales de NYC para transportar mercancías hacia y desde la ciudad, con el objetivo de disminuir la congestión vial, mejorar la calidad del aire y alinearse con los objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero de la ciudad.

Tabla 9.5. Programas planificados y en curso en o cerca del área de estudio. Fuente: NYC DOHMH y NYC DOT



**Reimaginar**  
el **Cross Bronx**

# Reporte del resumen de condiciones existentes

Agosto de 2024

