

Respuestas de Concejal Bruce Desmond en las preguntas para candidatos a la Concejal

1. Empleos

Cada vez que tengo la oportunidad del trabajo de los pactos de desarrollo en los sitios grandes, como el de la Plaza de Asamblea, siempre hago un intento de incluir la contratación que de preferencia de los residentes calificados de Somerville. Más recientemente, durante las negociaciones con la agencia de Bienes y Raíces KSS, que quería desarrollar el sitio Max Pak en 200 unidades de condominio, intente, sin éxito, que ellos den preferente contratación a los residentes calificados de Somerville durante el proceso de la demolición y las fases de construcción del proyecto.

2. Escuela Comunitaria East Somerville

Es entendible que la comunidad está deseosa de que la escuela sea reconstruida lo antes posible y que quieran conseguir que la vida de sus hijos vuelva a la normalidad. Pero, todos debemos recordar que tenemos una sola oportunidad para la reconstrucción de esta escuela y es importante que la misma sea bien desarrollada y planificada para proporcionar la mejor estructura que es posible, dentro de las limitaciones financieras que existen, para los niños que van a la escuela allí, y los profesores y personal que trabajan allí. Igualmente importante es, que lo hagamos bien la primera vez para no tener que luchar con este como problema en 10 y 20 años a partir de ahora.

No estoy de acuerdo que ha habido poco progreso. La administración (la oficina del Alcalde, SPCD, la oficina del Procurador de la Ciudad), junto con el superintendente de escuelas y el Comité Escolar, en particular Presidente y miembro del Comité Escolar para el Distrito 1 Maureen Bastardi, han estado luchando con uñas y dientes con las compañías de seguros, la Oficina del Tesoro de Estado y varias otras agencias estatales para asegurarse de que cada centavo que se nos debe, se nos entregue, y de tal manera asegurarnos de que estamos en la posición financieramente adecuada para seguir adelante con el proceso de construcción a la mayor brevedad posible.

3. El tráfico en la parte inferior de Broadway y el acceso peatonal y de bicicletas Sí, yo apoyo el re-diseño de la carretera McGrath para eliminar el paso elevado del Transporte Publico en Twin City y sustituirla por una bulevar de grado. Yo estoy a favor de eliminar el paso elevado de toda esa área, desde donde comienza en la calle Medford hasta donde termina en Twin City. Estoy seguro de que los pasos elevados, como en este caso de Twin City o el puente recientemente derribado en la Plaza de Sullivan, o incluso del puente que corta I93 y Somerville, parecían una buena idea en el momento de construcción. Pero, también estoy seguro de que no se pensó ni se dio atención a quién o cómo se mantendría este sistema cincuenta o cien años después. Lo que ha quedado no es más que la estructura oxidada, oscura, triste, y fea que parece vivienda para todas las palomas en el área metropolitana de Boston. Pasos oxidados y desmoronándose, que sirven para cortar y separar completamente a los vecindarios del resto de la ciudad, y para qué? Estos pasos elevados interrumpen el flujo natural de nuestras calles y nuestro tráfico (tanto de peatones y vehículos) para dar cabida a los que no son residentes de Somerville en sus caminos de distribución diaria de contaminación en Somerville, para que puedan ir y venir de sus puestos de trabajo en Cambridge y Boston, con mas facilidad.

B. Hoy en día, la seguridad de los peatones y ciclistas tratando de cruzar la autopista McGrath es un problema. Será aún más peligroso e inconveniente cuando la Plaza Asamblea empiece a desarrollar y elaborar una gran cantidad de tráfico, provenientes de aéreas externas. Tres cosas tienen que empezar ahora, con el fin de mejorar la seguridad y la comodidad de nuestros peatones y ciclistas en relación con la autopista O'Brien McGrath;

1. El debate y la planificación para la construcción de pasos peatonales inferiores en las intersecciones claves y a lo largo de la carretera O'Brien McGrath debe comenzar hoy mismo, si no antes. Uno existe en la calle Gilman, y aunque no es un lugar clave, sirve su propósito. Mientras estamos en la fase de planificación y debate, tenemos que asegurarnos de que tomemos todo en cuenta, comenzando con los problemas de hoy y planificando sobre los problemas que puedan existir dentro de 100 años de hoy, y así no pondremos a nuestros nietos y vis nietos en la misma situación en que nos encontramos hoy, con estos pasos a desnivel. Si se planifican adecuadamente y son construidos con calidad, pueden ir muy lejos en garantizar la seguridad y la comodidad de los peatones y ciclistas Somerville en los próximos años.
2. Los semáforos deben programarse y ponerse en tiempo- de tal modo que favorezcan el tráfico de vehículos y peatones cruzando la carretera McGrath, ya sea entrando en Somerville Este o procedentes del Somerville Este.

3. Tenemos que ser más agresivos en nuestra planificación y en las exigencias de ampliar el carril para ciclistas en la Comunidad, en las áreas más allá de las calles Lowell, Central y las calles de la escuela y en el puente del tren en la carretera McGrath, donde se encuentra la calle Medford. ¿Dónde ira desde allí? Tal vez continuara recto a Boston. Pero ¿y por qué no se podía ramificar también la ruta de alguna manera que se pueda navegar su camino por las calles reconstruida y vías peatonales a través de la calle Cross bajo, Broadway y bajo el puente de la I93 en la Plaza de la Asamblea, donde también podría hacer su camino a Boston. Este puente del tren es una especie de túnel que ya existe. Tenemos que tomar ventaja de ella tan pronto como sea posible.

C. Yo apoyo una parada de tren de cercanías en la estación de Sullivan, ya que resultaría ser un medio valoroso para el éxito del desarrollo de la Plaza Asamblea. Sin embargo, una infraestructura que permita el flujo fácil de tráfico peatonal de la estación de Sullivan a la Plaza de la Asamblea tendría que estar en marcha antes de que el primer tren se detuviera en la estación de Sullivan. La continuación del camino de bicicletas desde la Comunidad Asamblea hacia Boston, sería un buen complemento en esta situación. La estación de tren de cercanías en Sullivan pudiera significar menos automóviles pasando por Somerville en las zonas que no tienen servicio por el tren actual. El aumento de la contaminación de los trenes y la parada podrían ser negados por el número de coches que no están entrando en Somerville, sentado al ralentí y en tránsito durante largos períodos de tiempo. No creo que el número de personas que suban y bajen del tren de cercanías y de la línea naranja sería un problema. El tren de pasajeros viaja a través de la estación de Sullivan ahora mismo en dirección a la estación del Norte. Con excepción de la gente que bajaría para ir a la Plaza Asamblea, la mayoría de personas se quedarían en el tren de cercanías y harían el cambio una vez que llegan a la estación Norte. Cambiar de tren en una instalación interior grande es mucho mejor que cambiar en una

instalación al aire libre en la que estarían expuestos a los elementos y sin garantía siquiera de poder conseguir un asiento en un coche lleno de Orange en línea. Por último, en esta situación, Sullivan se convertiría en una parada de estación de destino de la Plaza Asamblea y no en un punto de cruce para los pasajeros de la línea naranja con dirección a Boston.

4. Plan de lucha contra el desplazamiento

La gente ha estado siendo desplazada antes de que el desarrollo de la Plaza Asamblea se de y antes que la evolución de la Línea Verde se vuelvan reales. Creo que la ciudad ha jugado un papel muy activo en relación con la Autoridad de Vivienda de Somerville, de la Corporación Comunitaria, y la Coalición de Personas sin Hogar. Durante mis ocho años en la Junta de Concejales he estado trabajando, junto con mis colegas de la Junta y la Administración, por la conservación, defensa y promoción de precios razonables de alquiler y de la propiedad de la vivienda. He apoyado el SHA y SHC. Es alentador para mí que la Autoridad de Vivienda Somerville acaba de recibir más de 100 vales de vivienda adicionales y está trabajando con la Coalición de Personas sin Hogar para ayudar a las familias que están sin hogar. En los últimos cinco años, he apoyado el proyecto de la calle Temple, San Policarpo, la calle Linden, tanto la evolución de Capen Court Todos tenemos que seguir trabajando para preservar, defender y promover el alquiler a precios razonables y la propiedad de la vivienda. Creo que es importante tener en cuenta como se indica en la edición de enero de 2002 del NHC Revisión de las Viviendas Accesibles, cualquier plan que se desarrolle deben incluir todas las partes interesadas - desde inquilino a un desarrollador de potenciales. Pero todos tenemos que entender como decía Einstein: "No podemos resolver problemas usando el mismo tipo de pensamiento que usamos cuando los creamos".

5. Políticas para la Vivienda Accesible

En general, yo apoyo el fortalecimiento de las políticas de la ciudad, pero, la modificación de la zonificación inclusiva y las políticas de vinculación por sí solos no son suficientes para resolver el problema de la vivienda accesible aquí en Somerville. El actual comité directivo amplio plan, que es probablemente el comité de planificación más grande y diversa de la ciudad haya visto, ya ha identificado el desarrollo de impuestos comerciales y la creación de empleo como fundamental para el bienestar de cada familia en Somerville. Tan importante y eficaz como creo que estas dos políticas son, no creo que debamos limitarnos a sol los dos componentes.

6. Sobre derecho de uso en expiración

Definitivamente haría campaña activamente para preservar estas casas a través de la negociación local, y el cabildeo para la legislación estatal y federal.

7. Gentrificación

A. Y describiría el proceso como un mayor aburguesamiento de profesionales de altos ingresos, siendo atraídos por viviendas de bajo costo y el fácil acceso a las áreas de negocio del centro de Boston, pasándose a vivir y renovar las zonas y edificios en deterioro. Esto lleva a la regeneración de algunos barrios y un aumento en los valores de propiedad, pero también causa problemas de desplazamiento entre los residentes más pobres y las pequeñas empresas, muchos de ellos ancianos y que no pueden pagar las rentas e impuestos más altos. Otros, que no se ven obligados al desplazamiento y se dan cuenta de un aumento en el valor de sus bienes, toman ventaja de ella mediante la venta y se trasladan a vivir en otras zonas.

B. Es mi esperanza que todos los desarrollos futuros sean bien planificados y que tomen en cuenta el beneficio de todos que se pudieran beneficiar por el. La carga de la producción de viviendas accesibles no cae solo en el promotor, sino con toda la comunidad. No hay nada malo con que los desarrolladores se benefician de su evolución. También no hay nada malo con que la comunidad llene algunos vacíos que existen. Tal vez sea mejores oportunidades de empleo para las familias de clase trabajadora, o la eliminación de una larga problemática que era una carga para las familias trabajadoras y no se puede resolver por la ciudad. De cualquier manera, la evolución futura se debe planificar para que los beneficios sean para la comunidad, así como para el desarrollador.

C. No tengo ningún problema con que la vivienda accesible sea construida en mi barrio.

D. Tengo entendido que el 69% de las personas que viven en Somerville (incluyendo mis dos hijos mayores) son inquilinos. Así, que aun que han pasado 20 años desde que mi esposa y yo alquilamos un apartamento, estoy muy preocupado con la habilidad de mis hijos de permanecer en la ciudad donde se criaron. Dicho esto, no soy partidario de la inclusión de casas de dos o tres familia en cualquier Legislación Conversión Condominio. En muchos de estos casos, de casas de dos o tres familias, el inmueble actúa como un vehículo de jubilación para una pareja o familia que trabaja o como una herencia para sus hijos. Tenemos que ser muy cuidadoso de no sobrepasar nuestras fronteras como un gobierno local. También creo que grandes edificios de departamentos deben ser tratados como los negocios que son y debemos asegurar que ellos mantengan y cumplan con las ordenanzas locales. La actual ordenanza de conversión de condominio es inaplicable y por lo tanto inútil.

8. Extensión de la línea verde

Involucrar a la comunidad de Somerville en algo nunca ha sido un problema. Sin embargo, hay aquellos que no toman parte en el proceso de planificación por una serie de razones. Algunos pueden provenir de un país que castigaba a quienes hablaron en contra o en desacuerdo con una idea propuesta. Ellos quieren mantenerse al margen porque no confían en los gobiernos en su conjunto. Este es un problema no sólo para la planificación de uso de la tierra, sino para otros temas. He ido a los hogares con la esperanza de obtener un permiso de los padres para permitir que su hijo o hija a participara en la liga de béisbol o baloncesto de la juventud, pero a causa de antiguas experiencias en otras partes del mundo hay quienes tienen miedo de cualquier tipo de exposición pública. Tenemos que conseguir la confianza de la gente por medio de los miembros de su comunidad o de sus iglesias, para convencerles de que es importante y seguro que ellos expresen su opinión y también que tomen parte activa en la planificación no sólo la extensión de la Línea Verde, pero el futuro de nuestra ciudad.

No podemos poner la carga de proporcionar viviendas accesibles solamente a los desarrolladores. El Tribunal Supremo declaró en *Lindsey v. Normet*, 405 US56, 74 (1971) y la Justicia White escribió: "Nosotros no denigramos la importancia de la vivienda decente, segura e higiénica. Pero la Constitución no prevé recursos judiciales para cada mal social y económico. Somos incapaces de percibir en ese documento ninguna garantía constitucional de acceso a las viviendas de una calidad determinada ... el mandato constitucional de ausencia, el testimonio de una vivienda adecuada ... es una función legislativa, no judicial. "