

1. Empregos

Quando eu tenho oportunidade, como quando estou trabalhando em acordos envolvendo áreas de desenvolvimento imobiliário significativo como a Assembly Square, eu sempre tento incluir a contratação preferencial de moradores qualificados de Somerville. Recentemente negociando com a KSS Realty, que queria construir 200 unidades de condomínios no terreno da Max Pak, eu tentei, sem sucesso, que eles concordassem em contratar moradores de Somerville qualificados durante as fases de demolição e construção do projeto.

2. East Somerville Community School

É compreensível que as pessoas estejam ansiosas pela reconstrução da escola e para que a vida de seus filhos volte ao normal. Mas todos têm que se lembrar que só teremos uma chance de reconstruir essa escola e é importante que a estrutura seja bem planejada e bem pensada e que forneça a melhor estrutura possível, dentro das limitações financeiras que existem, aos alunos que frequentam a escola e aos professores e à equipe que lá trabalham. É igualmente importante que façamos tudo certo da primeira vez para que não tenhamos que lutar contra a situação daqui a 10 ou 20 anos.

Eu discordo que tivemos pouco progresso. A administração (a prefeitura, SPCD, o Escritório Legal da Cidade) junto ao Superintendente Escolar e ao Comitê Escolar, especialmente o presidente e Maureen Bastardi, membro do Comitê Escolar para a Zona 1, todos têm batalhado com companhias de seguros, com a Tesouraria do Estado, e com várias outras agências estaduais para assegurar que recebamos cada centavo que nos é devido e para assegurar que estejamos na posição certa para ir adiante com o processo de construção o mais rápido possível.

3. Tráfego na lower Broadway e acesso para pedestres e bicicletas

A. Sim, eu apoio a reconstrução da McGrath Highway para remover o viaduto do T na altura da Twin City e substituí-lo por uma avenida ao nível do chão. Eu sou a favor da remoção do viaduto inteiro de onde ele começa na Medford Street até onde ele termina na Twin City.

Eu tenho certeza que viadutos, como esse na Twin City ou o viaduto recentemente demolido na Sullivan Square ou até mesmo o viaduto da I93 que corta Somerville, pareciam uma boa idéia quando foram construídos. Mas também tenho certeza que ninguém pensou em quem faria a manutenção, ou como eles seriam mantidos cinquenta ou cem anos depois. O que sobrou para nós foi a casa feia, escura, deprimente e enferrujada de todos os pombos da Grande Boston. Viadutos enferrujados e caindo aos pedaços que cortam e separam vizinhanças inteiras do resto da cidade, e para quê? Estes viadutos interrompem o fluxo natural de nossas ruas e tráfego (tanto de carros quanto de pedestres) para acomodar pessoas que não moram em Somerville em suas passagens distribuidoras de poluição por Somerville para que eles possam ir e vir de seus empregos em Cambridge e Boston mais facilmente.

B. A segurança de pedestres e ciclistas que tentam atravessar a McGrath é um problema hoje. Será ainda mais perigoso e inconveniente à medida que a Assembly Square começar a ser construída e a atrair uma grande quantidade de tráfego. Três coisas têm que começar agora para melhorar a segurança e conveniência em relação à McGrath O'Brien Highway;

A discussão e o planejamento da construção de passagens subterrâneas em cruzamentos importantes ao longo da McGrath O'Brien Highway devem começar agora. Existe uma na

Gilman Street, e apesar de não ser em um local-chave ela tem utilidade. Durante a fase de planejamento e discussão, temos que assegurar que tudo seja levado em consideração, desde os problemas de hoje até o planejamento de problemas que podem vir a existir daqui a 100 anos para que não coloquemos nossos netos e bisnetos na mesmo dilema no qual nos encontramos hoje com esses viadutos. Se elas forem planejadas de forma apropriada e construídas com qualidade, vão contribuir bastante para assegurar a segurança e conveniência de pedestres e ciclistas em Somerville por muitos anos.

Os semáforos devem ser programados para favorecer o tráfego de veículos e pedestres cruzando a McGrath para entrar ou sair de East Somerville. Precisamos ser mais agressivos em nosso planejamento e em nossas demandas para expandir a ciclovia além da Lowell Street, passando pela Central Street e a School Street e por baixo da ponte da ferrovia na McGrath até onde ela chega na Medford Street. A partir daí, para onde ela irá? Talvez ela continue até Boston. Mas por que não dividi-la e de alguma forma ir ao longo da Cross Street, reconstruída e melhor para pedestres, pela lower Broadway até o viaduto da I93 que leva à Assembly Square, e de lá ela também poderia ir a Boston. Esta ponte da ferrovia é um tipo de passagem subterrânea que já existe. Temos que aproveitá-la o mais rápido possível.

C. Eu apoiaria uma parada de trem commuter rail na Sullivan Station porque seria uma vantagem para o sucesso da Assembly Square. No entanto, a infraestrutura permitindo o fluxo fácil de pedestres da Sullivan Station até a Assembly Square tem que estar disponível antes que o primeiro trem de commuter rail pare na Sullivan Station. A continuação da Ciclovia Comunitária da Assembly Square até Boston funcionaria bem nessa situação. Uma parada de trem commuter rail na Sullivan Station significaria menos carros passando por Somerville vindo de áreas que não têm serviço de metrô. O aumento da poluição causado pela parada e retomada dos trens talvez seja compensada pelo número de carros que vão parar de passar por Somerville, parados no tráfego por longos períodos de tempo. Eu não creio que o número de pessoas saindo do trem e pegando a Linha Laranja na Sullivan seria problema. O trem commuter rail agora passa pela Sullivan Station no caminho para a North Station. Com exceção das pessoas que saíam do trem para ir à Assembly Square, a maioria das pessoas continuaria no trem e mudaria para a Linha Laranja quando chegassem à North Station. Mudar de trem em uma área grande coberta seria muito melhor do que mudar de trem em uma área ao ar livre onde você pode ficar exposto aos elementos climáticos e talvez nem consiga sentar num metrô cheio da Linha Laranja. Finalmente, nessa situação a Sullivan Station passa a ser a parada de destino de quem vai para a Assembly Square, e não um lugar de mudança de trem para passageiros da Linha Laranja indo até Boston.

4. **Plano anti-deslocamento**

Moradores estão tendo que se mudar antes mesmo da construção da Assembly Square e da Linha Verde. Eu acredito que a Cidade tem tido um papel bastante ativo, juntamente à Somerville Housing Authority, Community Corp, e Homeless Coalition. Durante meus oito anos na Câmara de Vereadores, eu tenho trabalhado, junto aos meus colegas na Câmara e no governo, para preservar, defender, e promover moradias populares para aluguel e compra. Eu tenho apoiado a SHA e a SHC. Me sinto encorajado em ver que a Somerville Housing Authority acaba de receber 100 novos vale-aluguel e está trabalhando com a Homeless Coalition para ajudar famílias em risco de situação de rua. Nos últimos cinco anos, eu tenho apoiado o projeto da

Temple Street, St. Polycarp's, Linden Street, e os dois projetos do Capen Court. Todos nós precisamos continuar trabalhando para preservar, defender, e promover moradias populares para aluguel e compra. Eu acho que é importante não esquecer que, como dito na edição de janeiro de 2002 da NHC Affordable Housing Policy Review, a criação de qualquer plano deve incluir todos os interessados – desde os possíveis inquilinos até as possíveis construtoras. Mas todos nós devemos entender o que o Einstein disse “Não podemos resolver problemas usando o mesmo tipo de pensamento que usamos quando os criamos.”

5. Políticas para Moradias Populares

De forma geral, eu apoiaria aumentar a força das políticas municipais, mas somente a alteração do zoneamento inclusivo e das políticas de *linkage*¹ não é suficiente para resolver o problema de moradias populares aqui em Somerville. O comitê atual do plano abrangente, provavelmente o comitê de planejamento maior e mais diverso que essa cidade já viu, já identificou o desenvolvimento de impostos comerciais e a criação de empregos como centrais ao bem-estar de todas as famílias em Somerville. Apesar de eu achar que estas duas políticas são importantes e eficazes, eu não acho que devemos nos limitar somente a esses dois componentes.

6. Uso temporário

Eu com certeza faria campanha ativamente para defender esses lares por meio de negociação local e lobby para legislação estadual e federal.

7. Enobrecimento urbano ou gentrificação

A. Eu descreveria gentrificação como profissionais com renda maior, atraídos por moradias de custo menor e acesso mais fácil às áreas comerciais do centro da cidade, que se mudam para áreas dilapidadas e reformam prédios velhos. Isso leva ao renascimento de certas vizinhanças e a um aumento dos valores dos imóveis, mas também causa problemas de deslocamento involuntário entre moradores mais pobres e pequenas empresas, muitos deles idosos que não podem pagar aluguéis e impostos mais altos. Outros, que não são forçados a sair, se dão conta do aumento do valor de seu imóvel e se aproveitam dele, vendendo e se mudando para outras áreas.

B. Minha esperança é que todos as construções futuras sejam projetos bem planejados dos quais todos se beneficiem. O fardo da produção de moradias populares não pode cair exclusivamente sobre a construtora, mas na comunidade inteira. Não há nada de errado com o fato de construtoras terem lucro com suas construções. Também não há nada de errado com o fato de a comunidade preencher algum vazio existente. Talvez seja oportunidades melhores de empregos para famílias da classe trabalhadora, ou a eliminação de algum problema antigo que afetava famílias da classe trabalhadora e não podia ser resolvido pela cidade. De qualquer forma, construções futuras devem ser planejadas para que beneficiem tanto a comunidade quanto a construtora.

C. Eu não tenho nada contra a construção de moradias populares em minha vizinhança.

D. Pelo que eu entendo, 69% dos moradores de Somerville (inclusive meus dois filhos mais velhos) alugam. Então, apesar de fazer 20 anos desde que minha esposa e eu alugamos um apartamento, eu estou muito preocupado com a habilidade deles de permanecerem na cidade onde foram criados. Tendo dito isso, eu não sou a favor da inclusão de casas de duas ou três

¹ (Linkage fees são taxas coletadas sobre a construção de imóveis não-residenciais ou imóveis residenciais vendidos a preço de mercado. A arrecadação vai para um fundo e é usada para custear moradias populares.)

famílias em legislação sobre Conversão em Condomínios. Em muitos desses casos as casas de duas ou três famílias são a possibilidade de aposentadoria para um casal trabalhador ou de herança para seus filhos. Temos que ter muito cuidado, como governo local, para não passarmos dos limites. Eu também acredito que prédios grandes de apartamentos devem ser tratados como as empresas que são e devem seguir as leis locais. Não há como exigir o cumprimento da lei de conversão em condomínios atual, e ela é portanto inútil.

8. Extensão da Linha Verde

Envolver a comunidade de Somerville em qualquer coisa que seja nunca foi problema. No entanto, há aqueles que não participam do processo de planejamento por várias razões. Alguns deles talvez venham de um país que punia qualquer pessoa que falasse contra ou discordasse de uma idéia proposta. Eles querem ficar quietos porque não confiam em governos de forma geral. Isso é problemático não só para o planejamento do uso de terrenos mas também para qualquer outro assunto no qual queremos que as pessoas se envolvam. Eu já fui a casa de moradores com a esperança de conseguir a autorização dos pais para que seu filho ou filha participasse da liga infantil ou basquete juvenil. Mas por causa de experiências em outras partes do mundo, eles têm medo da exposição pública. Temos que ter pessoas em quem eles confiem, membros de suas comunidades ou de suas igrejas, para convencê-los de que não há perigo se eles falarem o que pensam ou tenham papel ativo no planejamento, não só da extensão da Linha Verde mas do futuro de nossa cidade também.

Não podemos colocar o fardo da construção de moradias populares somente sobre as construtoras. O Tribunal Superior disse em *Lindsey v. Normet*, 405 U.S.56, 74 (1971) e o Ministro de Justiça *White White* escreveu: “Nós não denigramos a importância de moradia decente, segura, e limpa. Mas a constituição não fornece soluções judiciais para todos os problemas sociais e econômicos. Nós não vemos naquele documento nenhuma garantia constitucional de acesso a moradias de certa qualidade... Na falta do mandato constitucional, a garantia de moradia adequada é uma função legislativa, não judicial.”