

Audiencia Pública de Diseño

Miércoles, 24 de enero, 2018 a las 6:30 P.M.

En

Chelsea City Hall
Cámara del Concejo Municipal
500 Broadway
Chelsea, MA 02150

Para el Propuesto

Proyecto de Rehabilitación del Viaducto de la Ruta 1
Puentes: c-09-007 & c-09-011
Proyecto no.: 605287

En Chelsea, Massachusetts

Estado de Massachusetts
Departamento de Transporte de Massachusetts
División de carreteras

Jonathan Gulliver
Administrador de Carreteras

Patricia A. Leavenworth, P.E.
Ingeniera Principal

Arlington Reporting Company
(339) 674-9100

Presentadores

Joseph A. Pavao, Jr., Director de Proyectos,
MassDOT-División de Carreteras
Ali Tali, Vicepresidente Asociado,
HNTB
Mark Kolonoski, Planificador Ambiental Superior,
HNTB
Alex SIU, P.E., PTOE,
HNTB
Donald Cooke, Director Principal,
VHB
Nathaniel Cabral-Curtis, Especialista en Participación Pública,
Howard Stein Hudson

Índice de Participantes

<u>Nombre</u>	<u>Página</u>
Joseph Pavao, Moderador MassDOT-División de Carreteras,	6, 38, 50, 67, 68, 70, 71, 73, 75, 81, 89, 90, 92, 93, 96, 101, 102, 105, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 119, 121, 122, 123, 124, 125
Ali Tali, HNTB	10
Donald Cooke, VHB	21
Alexandra SIU, HNTB	31
Mark Kolonoski	39, 82

Arlington Reporting Company
(339) 674-9100

Índice de Participantes

<u>Nombre</u>	<u>Página</u>
Nathaniel Cabral-Curtis, Howard Stein Hudson	69, 77, 78, 90, 91, 102, 105, 108, 110, 111, 114, 115, 116, 117, 118, 119
Consejal Roy Avellaneda	50, 53, 54, 55, 57, 121
Consejal Leo Robinson	58
Consejal Damali Vidot	59, 60, 62, 115, 116, 117, 121, 122, 124
Consejal Luis Tejada	63, 64
Consejal Calvin T. Brown	65, 125
Consejal Giovanni Recupero	66
Jason Bonetti	69, 70, 71
Diane Ghalbouni	71
Lyn Meza	73
Rick Goben	74
Maureen Cawley	75, 77
Christian Calvo	77, 78, 82, 83
John Valinch	83, 90, 93
John Lozada, MBTA Gerente de Programas Federales en la Oficina De Diversidad y Derechos Civiles	91
Maria Belen Power, GreenRoots	93, 95

Índice de Participantes

<u>Nombre</u>	<u>Página</u>
David Charak	96, 98, 99, 100, 101, 102, 117, 122, 123
Courtney Hickson	103, 104, 105, 106, 119
Alexandra Christmas	107, 108
Rich Decareau	110, 111, 112, 113, 114, 115
Monica Elias	118
Reina Villaneva (mediante traductora)	119

Exhibiciones

<u>Descripción</u>	<u>Página</u>
Folleto de Audiencia Pública	128-145
Hoja de Firma	146-152
Alcance al Público	
Guión del Derecho de Paso	
Comentarios	153-159

1 HNTB. Y tenemos a Don Cooke con VHB. Estos serán
2 los presentadores esta noche junto conmigo.
3 También tenemos mucho otro personal que ha estado ayudándonos
4 en estos últimos meses a organizar esta reunión
5 que están presentes esta noche para responder a
6 sus preguntas a medida que pasamos por el proceso.
7 También tenemos una transcripción de la reunión esta noche.
8 Tenemos a David Fraser, que está con Arlington
9 Typing and Mailing. Él va a tomar una
10 transcripción literal de la reunión esta noche.
11 El propósito de la reunión de esta noche es
12 repasar nuestro proyecto. Vamos a hacer una presentación
13 del proyecto. Esta es su oportunidad de oficialmente
14 someter tus comentarios, preocupaciones, críticas. Estamos
15 aquí para escucharlos. Así que esta es su oportunidad para
16 hablar.
17 Hicimos un amplio alcance al público sobre
18 este proyecto, e hicimos publicidad para esta
19 reunión. No voy a repasar toda la lista
20 porque es bastante extensa. Pero la tengo, y
21 se la voy a brindar a Arlington Typing and
22 Mailing, a David, para que la incluya con la
23 transcripción después de esta reunión.
24 La transcripción será disponible

Arlington Reporting Company
(339) 674-9100

1 en el sitio de internet del Departamento de Transportación (DOT). Va a tomar unas semanas
2 porque tienen que repasarla toda, y luego entregárnosla.
3 La revisaremos. Una vez que esté completa, estará en el
sitio de DOT en inglés y español.
5 Aunque esta es la reunión oficial del 25
6 por ciento, no hemos terminado con el alcance al público.
7 Anticipamos nuevas reuniones con organizaciones locales de la comunidad.
8 Tenemos un amplio alcance que todavía debemos hacer
9 con las empresas locales, y tenemos la intención de hacerlo
10 después de esta reunión. También queremos regresar
11 a medida que finalicemos los planes con una
12 reunión pública informativa para dejarles saber cómo hemos
13 incorporado sus comentarios y cómo estamos avanzando
14 con el proyecto.
15 Además--esto se ha pedido
16 muy a menudo en reuniones anteriores--vamos a tener una línea telefónica
17 disponible las 24 horas al día durante la construcción. Y que será
18 tanto en español como en inglés para responder a preguntas
19 a lo largo de todo este proceso de construcción.
20 Antes de empezar, sólo quiero repasar
21 algunos de los hechos del proyecto. Y el equipo de diseño les
22 va a dar muchos detalles acerca del proyecto.
23 Este proyecto es un reemplazo total de la superestructura,
24 incluyendo una rehabilitación importante de todas

Arlington Reporting Company
(339)674-9100

1 las columnas que se ven en los lotes de estacionamiento
2 debajo de ella.
3 El proyecto se extiende justo al norte de las rampas de
4 Carter St, y se extiende
5 hasta el puente Tobin.
6 El costo actual es de aproximadamente 110 millones de dólares.
7 Anticipamos que este total va a aumentar a menudo
8 que el diseño se finalice, del modo que proyectos de esta
9 magnitud y naturaleza lo suelen hacer.
10 Este proyecto es federalmente financiado al 80
11 por ciento, y el estado va a abonar el
12 restante 20 por ciento.
13 En cuanto a la programación, anticipamos
14 completar el diseño durante los próximos meses y
15 publicitar el proyecto a finales de marzo, principios de abril.
16 La razón por esto es que necesitamos procurar un contratista
17 y emitir aviso de construcción para proceder en el otoño
18 del 2018.
19 Anticipamos la finalización del
20 proyecto--y vamos a repasar programación en detalle
21-a finales de 2020, a principios de 2021, para estar 100 por cien terminado
22 el proyecto.
23 Típicamente, para todas las audiencias públicas,
24 pasamos por un guión de derecho al paso. No tenemos ninguna

Arlington Reporting Company
(339) 674-9100

1 toma de derecho al paso en este proyecto. Estamos haciendo
2 todo dentro de la disposición del estado. Así que no hay
3 impactos temporales. No hay tomas permanentes. Así que
4 el guión de derecho al paso, lo voy a brindar y
5 lo incluiremos en la transcripción.
6 Ahora pasamos a Ali Tali para
7 hacer una presentación sobre el proyecto. Yo pediría que
8 todos por favor mantengan sus preguntas hasta que logremos
9 repasar la presentación entera. Todos tendrán la
10 oportunidad de hablar esta noche.
11 Ali TALI: gracias, Joe. Gracias a
12 todos por venir esta noche. Estamos deseosos de
13 escuchar sus comentarios acerca del proyecto.
14 Lo que nuestro equipo va a hacer esta noche es
15 que vamos a presentar los detalles del proyecto
16 en cuanto a lo que estamos haciendo, por qué lo estamos haciendo, cómo
17 lo estamos haciendo, y cuando lo estamos haciendo.
18 También hablaremos de los anticipados impactos de este proyecto
19 sobre la comunidad local y el
20 público que atraviesa por estas áreas. Y también vamos a presentar el
21 proceso de revisión medioambiental, así como el plan
22 y el proceso de alcance al público. Al terminar, vamos a abrir
23 la discusión a preguntas, como Joe mencionó. Por favor, mantenga
24 sus preguntas hasta que consigamos terminar la presentación.

Arlington Reporting Company
(339) 674-9100

1 El equipo del proyecto consiste en MassDOT
2 División de Carreteras, que es el proponente del proyecto;
3 Administración Federal de Carreteras, que participa tanto
4 en la financiación del proyecto, así como la
5 supervisión del mismo; el equipo de diseño--tenemos un
6 equipo de diseño muy robusto que consiste de HNTB en el rol de
7 diseñador principal, así como un número de consultores de diseño,
8 sub-consultores, incluyendo a Howard Stein Hudson, CME,
9 VHB, y Green International.
10 También estamos coordinando nuestro proyecto
11 con tanto la ciudad de Chelsea, así como el MBTA, y
12 unas cuantas agencias más.
13 Los límites del proyecto, como Joe ha
14 mencionado, comienzan en el extremo sur justo al norte del puente de
15 Fourth Street en la intersección con Fourth Street y continúa hacia
16 el norte de la escuela secundaria y Carter Street.
17 Consiste en dos secciones estructurales. Los llamamos el
18 Viaducto sur y Viaducto norte. Están separadas por
19 una sección de grado en el medio. La sección sureña
20 se extiende sobre las vías del ferrocarril. También-
21 las estructuras incluyen dos rampas que se destacan en
22 anaranjado aquí en Carter Street y una rampa en Arlington
23 Street. Estas son ambas rampas en el lado sur.
24 La que está en Arlington Street es una rampa de entrada. La que está en

Arlington Reporting Company
(339) 674-9100

1 Carter Street es una rampa de salida. También tenemos dos
2 rampas de grados en Sixth Street y Carter.
3 Esta es una vista aérea del
4 proyecto, los límites del proyecto, incluyendo las rampas.
5 Ahora, el viaducto de Chelsea es un gran
6 componente de la infraestructura de transporte en el
7 área metropolitana de Boston. Es una designada ruta
8 de evacuación. Carga a más de 63.000 vehículos por día.
9 Transporta a la ruta 1 a través de Chelsea. Como he dicho, hay
10 dos secciones de la estructura del viaducto, la sureña,
11 2.000 pies, y la norteña, unos 1.000 pies.
12 Y transporta el autobús 111 del MBTA.
13 Cualquiera que haya caminado por debajo de
14 la estructura ha notado que sufre de
15 deterioro severo y necesita de reparaciones. La
16 estructura puede transportar el tráfico de una manera segura. Sin embargo, debido
17 a la extensa oxidación, peladura de pintura, almádena y
18 delaminación del concreto, necesita ser reparada.
19 Y el dueño de la estructura, MassDOT, necesita mantenerla
20 en buen estado con el fin de mantenerla en
21 en condición de funcionamiento segura.
22 Los objetivos del proyecto son, como ya
23 mencioné, reparar las deficiencias estructurales
24 en estas secciones deterioradas.

Arlington Reporting Company
(339) 674-9100

1 Planeamos anunciar el proyecto a principios de
2 la primavera de 2018 para coordinarlo con el
3 proyecto de rehabilitación del puente Tobin. En este momento, hay
4 reemplazo continuo de los tableros del Tobin. Y, al
5 alinear este proyecto con el del Tobin, reducimos los
6 impactos a los colindantes, la comunidad local, y
7 el público que atraviesa el área.
8 También estamos utilizando lo que se llama el
9 método acelerado de la construcción de puente para reducir
10 los impactos tanto a la comunidad local como al
11 público que viaja por el área.
12 Hemos completado el Informe Estructural
13 Inicial, y el Informe de Diseño Funcional. Hemos
14 completado las exploraciones subsuperficiales, la encuesta,
15 y el diseño de 25 por ciento. Un Estudio de Análisis de Valor
16 también se ha completado y evaluado.
17 El costo aproximado es de 110 millones
18 de dólares.
19 Como mencioné, ahora, en enero, estamos en la fase
20 de Audiencia Pública de Diseño. El siguiente paso
21 será pasar al diseño final y completarlo
22 en febrero de 2018 y preparar un paquete de oferta en marzo de
23 2018 para permitir a los licitantes poner ofertas para el trabajo y premiarlo
24 para poder alinear este proyecto con el

Arlington Reporting Company
(339) 674-9100

1 Tobin.
2 Los esfuerzos de alcance al público se
3 continuaran a través del diseño y construcción del
4 proyecto, como Joe mencionó. Alcance público hasta la fecha,
5 me limitaré a mencionar algunos de los principales. Hemos tenido una
6 reunión de información pública, una casa abierta. Hemos celebrado
7 una casa abierta. Nos hemos reunido con la Colaborativa de Chelsea.
8 Nos hemos reunido con la organización Chelsea
9. GreenRoots. Hemos tenido una reunión informativa pública
10 exclusivamente en Español. También hemos tenido varias reuniones imprevistas
11 y hemos entregado notificaciones de proyectos de puerta en puerta.
12 Seguimos coordinando más reuniones con
13 la comunidad empresarial, así como seguimos coordinando con la
14 ciudad de Chelsea.
15 Así que, voy a hablar un poco
16 sobre los detalles de la obra, lo que conlleva el trabajo.
17 Como Joe mencionó, estamos reemplazando
18 la mayoría de la superestructura existente
19 del viaducto y reparando y rehabilitando lo que llamamos la
20 subestructura o componentes auxiliares de la
21 estructura. Vamos a utilizar los métodos ABC, acelerado
22 métodos de construcción de puentes, que explicaré en más
23 detalle un poco más adelante, para reducir el tiempo que se requiere
24 para hacer este trabajo para la mayoría del viaducto. Hay

Arlington Reporting Company
(339) 674-9100

1 porciones aislados donde ese método no puede ser
2 utilizado, y vamos a utilizar métodos más convencionales
3 para reparar esas porciones. Voy a hablar de estos
4 en más detalle.
5 También proveeremos nuevas barreras resistentes al choque,
6 cercas de nieve en donde podamos, nueva iluminación
7 en las calzadas debajo del viaducto, nuevo drenaje del puente. Vamos a
8 también reconstruir los lotes de estacionamiento existentes debajo del
9 viaducto, incluyendo nuevo drenaje y nueva
10 iluminación. Y vamos a construir un nuevo lote de estacionamiento
11 en Carter Street, al otro lado de la secundaria.
12 Así que, estos gráficos demuestran las planeadas
13 reparaciones de la subestructura. La subestructura es --
14 lo siento-- la subestructura es esta parte del
15 viaducto, que es hasta aquí. Incluye la columna
16 y este travesaño. La superestructura consiste de estas
17 vigas que recorren el viaducto a través del
18 tablero de concreto que está por encima de él.
19 Lo que vamos a hacer es
20 limpiar estas columnas de acero y encajarlas en
21 concreto. Tenemos pantallas afuera que me gustaría que
22 examinaran más de cerca para ver algunas de las
23 alternativas posibles en cuanto a la apariencia de estas columnas. Hemos
24 examinado varias opciones diferentes para

Arlington Reporting Company
(339) 674-9100

1 encajonar las columnas. Algunas lucirán mejor que otras
2 dependiendo de sus preferencias. Por favor
3 revíselas. Y si tiene algún comentario
4 le se agradeceremos.
5 También hemos mostrado las opciones donde se
6 podrían montar exhibiciones encima de las
7 columnas para montar arte local, trabajos de obras
8 de los artistas locales.
9 Al reconstruir estas columnas y
10 encajonarlas en concreto, podemos poner nuevas
11 vigas cruzando los encajones de la columna que permitirán
12 la reconstrucción rápida de la superestructura.
13 Así, que el método acelerado la construcción del puente
14 que mencioné anteriormente consiste en el uso de dos
15 vigas de acero con una cubierta de concreto prefabricada, todas
16 fabricados en la tienda y entregadas al sitio de construcción. Así que
17 estas piezas permiten una rápida sustitución de una parte del
18 viaducto.
19 Así que esta es la parte de la superestructura.
20 Una vez que hayamos completado la reparación y rehabilitación de las
21 columnas y colocado las vigas transversales en ellas, esto
22 nos permite entrar cada noche y reemplazar una parte
23 del viaducto y completar este trabajo que tomaría
24 años en cuestión de unos nueve meses.

Arlington Reporting Company
(339)674-9100

1 Estos gráficos van a tratar de mostrar
2 el concepto. Este es el viaducto existente. Lo que vamos
3 a hacer es que vamos a colocar estas barreras móviles para
4 permitir que dos carriles de tráfico sean mantenidos durante
5 horas regulares, horas de la mañana.
6 La línea roja muestra la sección del
7 viaducto que vamos a reemplazar. Habrá
8 un poco de trabajo de preparación para estar listos.
9 Durante las horas de la tarde, esa barrera movible
10 será corrida para limitar el tráfico a un
11 carril, para abrir el área de trabajo, permitir que las grúas
12 puedan entrar, y hacer entrar un camión de entrega para traer las
13 unidades prefabricadas. Estas prefabricaciones -
14 se quitará la sección existente y
15 la unidad prefabricada será colocada.
16 Durante este tiempo, vamos a tener grúas
17 disponibles en cada extremo de la sección en donde se esté
18 trabajando en caso de vehículos discapacitados
19 para poder eliminarlos rápidamente y permitir que el tráfico
20 siga fluyendo.
21 Donde el trabajo sea por encima de estacionamientos o
22 calles locales, vamos a tener desvíos de los que vamos a hablar
23 más adelante. Estos desvíos se limitarían a las
24 noches y por períodos de corto plazo.

Arlington Reporting Company
(339) 674-9100

1 Así que, una vez que llegue la mañana, la barrera será movida
2 de nuevo al lugar inicial. Dos carriles de tráfico se reanudan, y
3 pasamos a la siguiente sección del viaducto.
4 Se realiza este proceso para cada carril
5 de tráfico en todo el viaducto hasta que una etapa es
6 completada. Entonces el siguiente--una vez que la etapa es
7 completada, seguimos al carril siguiente y repetimos el
8 proceso.
9 Cada sección, cada etapa, tomará un tiempo
10 anticipado de cerca de dos a tres meses. Usando esta técnica
11 el reemplazo completo de la superestructura
12 se puede hacer en cerca de nueve meses.
13 Hay secciones del viaducto en que
14 no podemos usar esta técnica, secciones limitadas,
15 debido a restricciones geométricas. Estos se ven en
16 este azul claro. Justo al comienzo del viaducto
17 de Tobin, las cinco secciones justo al norte de Fourth Street, como
18 así como la sección del las vías ferroviarias del Commuter Rail, la Línea Morada.
19 Para estas secciones, usamos un
20 método convencional, que consiste en quitar el
21 tablero existente, reparando y limpiando la parte superior del
22 el acero existente, y colocando elementos de tablero prefabricados,
23 elementos de la rejilla del tablero, para reconstruir la
24 superestructura.

Arlington Reporting Company
(339)674-9100

1 Este trabajo demora más tiempo. Entonces
2 vamos a hablar de lo que vamos a hacer para tratar de agilizar
3 esto y reducir el impacto a la comunidad local, así
4 como el público que atraviesa por el área.
5 El horario de construcción para alinearlo
6 con el trabajo del puente Tobin, planeamos anunciar el
7 proyecto en marzo de 2018; iniciar la rehabilitación de la
8 subestructura en invierno del 2019 y continuarla y
9 completarla para el invierno de 2020.
10 El trabajo de la superestructura, usando ese
11 método acelerado, comenzará en la primavera de 2020 y
12 se completará para el otoño de 2020.
13 En la primavera del 2021, vamos a completar el
14 pavimento final y lista de trabajos pendientes de la obra. Y, en la primavera
15 de 2021, el proyecto será completado.
16 Como Joe mencionó, el proceso de alcance
17 al pública y la línea telefónica directa, y el apoyo continuo de
18 comentarios de la comunidad continuarán a través de la
19 construcción.
20 Los impactos del tráfico durante la construcción
21 son en dos etapas. Para el trabajo de la subestructura, no vamos a tener
22 prácticamente ningún impacto en el tráfico de la ruta 1 durante
23 las horas de alto tráfico.
24 De la primavera al otoño del 2020, tanto en dirección norte

Arlington Reporting Company
(339) 674-9100

1 como sur el tráfico será impactado de la siguiente manera:
2 El tráfico hacia el sur se reducirá de tres
3 carriles a dos carriles. El trabajo en el lado norte, el Tobin,
4 la zona de trabajo consistirá en dos carriles a través de nuestro
5 proyecto. El norte y el sur se reducen a un
6 carril del tráfico en la noche para la construcción del ABC,
7 para los métodos de construcción de puentes acelerados de los que
8 ya hablamos. Durante ese tiempo, tendremos
9 cierres de rampa con desvíos locales, y vamos a tener
10 impactos ocasionales de estacionamiento cuando hay trabajo sobre estos
11 lotes.
12 También reduciremos los carriles
13 por 12 fines de semana con el fin de reparar las
14 secciones limitadas del viaducto que mencioné donde
15 no podemos usar métodos acelerados, donde usaremos los
16 métodos convencionales. Voy a hablar de eso en más
17 detalle.
18 Estas secciones donde estamos utilizando los
19 métodos convencionales, MassDOT ha reconocido que
20 habrá más impacto en la comunidad local
21 debido a este tipo de construcción. Por lo tanto, para minimizar los impactos,
22 hemos identificado 12 fines de semana en 2020 cuando
23 reduciremos el tráfico a un carril, para
24 que podamos reconstruir esa porción del tablero con el

Arlington Reporting Company
(339) 674-9100

1 método acelerado, completar una gran parte del trabajo durante
2 el fin de semana, y reducir el tiempo completo de impacto de nueve
3 meses de trabajo nocturno continuo a 12 fines de semana.
4 Así que, como mencioné, este trabajo va a
5 reemplazar nueve meses de trabajo nocturno en estas áreas con
6 12 fines de semana.
7 Don le va a hablar de algunos de las
8 evaluaciones de tráfico que hemos completado para el proyecto.
9 Don COOKE: gracias, Ali.
10 Buenas noches. Voy a dar un paso
11 atrás por un minuto y hablar un poco más
12 sobre el proyecto en sí, del punto de vista de un proyecto
13 regional. Me refiero, en realidad, específicamente a
14 esos nueve meses en 2020 cuando verán
15 cierres de carriles en la ruta 1 superior durante el día.
16 Alex y algunas de las personas de HNTB
17 presentarán después de que yo termine para hablar más acerca de algunos
18 de los impactos más localizados que van a ver
19 abajo, que, para mucha gente, o la mayoría de
20 la gente en esta audiencia, puede ser lo
21 que más le concierne.
22
23 Así que, cuando empezamos a pensar en un
24 proyecto como este desde una base regional con un camino

Arlington Reporting Company
(339) 674-9100

1 como la ruta 1, como dijo Ali, donde atraviesa un gran volumen
2 de tráfico, y estamos pensando en la necesidad de eliminar
3 un carril durante todo el día, lo primero que necesitamos
4 saber es quién está usando el viaducto. Eso
5 varía de un día a otro. Varía de semana en semana
6 y mes a mes, pero hay algunas tendencias generales
7 que pudimos deducir, tanto de los modelos de la demanda de viajes regionales
8 como de la riqueza de información y datos
9 de tráfico que ya poseemos.
10 Así que, lo que les estoy mostrando aquí es sólo un breve
11 instante en las horas de tráfico pico de la mañana en cuanto a quién
12 está utilizando el viaducto. Y probablemente no sea de
13 sorpresa a la mayoría de los que están presentes. Y
14 lo que están viendo es que entre 70 y 80
15 por ciento de las personas en el viaducto durante esa hora
16 de la mañana están comenzando su viaje en algún lugar de la
17 zona norte, a lo largo del corredor de la ruta 1, al sur de la 128.
18 Por lo tanto, esa es la mayoría de la gente que está usando el
19 viaducto.
20 También interesante, ya que nos ponemos a buscar,
21 es que hay por lo menos un volumen notable de
22 personas que vienen desde el norte
23 de la 128, de New Hampshire, del norte de MA y también una
24 porción más pequeña viajando por el corredor de la 93 que,

Arlington Reporting Company
(339) 674-9100

1 al final, termina en el viaducto a través de esta
2 sección que resulta ser alrededor del 15 a 25 por ciento en
3 un día típico.
4 A medida que sigo, es importante mantener este
5 número en cuenta, porque cuanta más
6 la distancia desde que un motorista empieza su viaje, más opciones tendrá
7 en cuanto a rutas alternativas. Y es esa
8 la gente que estamos apuntando inicialmente para desviarla del viaducto
9 de modo que con la reducción de
10 un carril no estamos creando aún más congestión a lo largo de
11 la ruta.
12 En la ruta 1 sur, sólo para su
13 información, a través de esta área se ven
14 desde 3.500 vehículos para arriba, cerca de 4.000
15 vehículos por hora durante las horas pico de tráfico de la mañana.
16 Entonces, la próxima evaluación que
17 hacemos es para ese año 2020, para esos nueve meses
18 entre la primavera y el otoño, cuando quitamos ese carril durante
19 el día y queremos entender lo que va a
20 pasar. ¿Quién va a desviarse? ¿Cuántas de esos
21 personas van a desviarse? ¿Y a dónde van?
22 Hicimos el análisis. Y,
23 de nuevo, les estoy mostrando mayormente los datos de la mañana. El norte está
24 casi igual. Quiero decir, obviamente,

Arlington Reporting Company
(339)674-9100

1 Si empiezas en algún lugar por la mañana, terminas
2 en algún lugar de trabajo, estás haciendo ese mismo viaje en revés,
3 en su mayor parte, por la tarde. Y lo que estamos
4 viendo cuando hacemos ese análisis es que
5 entre el 20 y el 25 por ciento del volumen
6 actual se desviará a una ruta alternativa.
7 Ahora, se podría decir que tenemos tres
8 carriles. Se está quitando una. Eso es un tercio.
9 ¿No debería de ser el 33 por ciento que se desvía? Pero lo que vemos en
10 proyectos como estos es que las personas tienen decisiones que tomar.
11 Las toman, principalmente, en base
12 a su tiempo total de viaje. Con
13 todos los teléfonos que tenemos ahora y todo, la gente puede
14 tomar esas decisiones aún mejor de lo que solían hacerlo.
15 No estamos viendo ese 33 por ciento completo. Lo que anticipamos
16 es entre el 20 y el 25 por ciento.
17 Los estamos viendo ir
18 por las rutas típicas que pueden esperarse.
19 Vemos algunas de esas personas de la costa norte quedándose
20 en la Ruta 1A, y usando el sistema de túneles
21 para entrar y salir de Boston. Estamos viendo
22 un porcentaje más pequeño utilizando el corredor 93, el
23 Fellsway, la ruta 99, y la calle Alford,
24 todos los lugares normales que tal vez incluso algunos de ustedes utilizan

Arlington Reporting Company
(339) 674-9100

1 como rutas alternativas cuando se oye que la ruta 1 esta
2 congestionada durante estos períodos de alto tráfico. Pero, reitero,
3 lo importante es que estamos hablando de 20 a 25 por ciento
4 de desviación, que es lo que estamos tratando de lograr y lo que
5 creo que podremos lograr. Por lo tanto, no estamos logrando el 33
6 por ciento. Algunas personas se decidirán a continuar
7 a conducir por la zona de construcción porque
8 no sienten que esas rutas alternativas les brinden
9 beneficio; muchas de esas rutas también son
10 congestionadas por lo que no son realmente-esas desviaciones
11 se van a dispersar. Ninguna ruta cargará
12 con toda la desviación. Pero cuando vemos esa desviación tomando lugar
13 eso ayudará. Pero yo no sería capaz de
14 pararme aquí, y si lo hiciera no deberían creerme,
15 y decirles que cuando cerremos un carril durante
16 horas picas de mañana y tarde no va a tener
17 impacto a lo largo de la ruta 1 a través de esta
18 área.
19 Así que, otro aspecto positivo de la
20 tecnología—ya que no todo es genial--pero han visto
21 esas señales que el estado ha estado poniendo sobre
22 cuantas millas o cuantos minutos. Hay
23 una en la ruta 1 rumbo al sur justo después de la
24 rampa de salida de la ruta 16. Todo eso está basado en los sensores que

Arlington Reporting Company
(339) 674-9100

1 escanean sus aparatos con Bluetooth, sus teléfonos,
2 sus coches, estableciendo tiempo de viaje.
3 Por lo tanto, podemos recoger información de tiempo de viaje
4 entre la ruta 16 y la rampa de salida de Charlestown
5 tanto durante la mañana hacia el sur y en la
6 noche hacia el norte para tener una idea de cuánto tiempo
7 se toma hoy en día y cuál será el impacto
8 que vamos a crear al cerrar ese carril
9 durante la temporada de construcción del 2020.
10 Así que, al extraer esos datos, nos fijamos en
11 promedios, nos fijamos en mínimos y máximos. Entonces, el
12 promedio en esos periodos, para llegar de la ruta 16
13 a las rampas de salida de Charlestown, es de unos 15 minutos.
14 Pero, antes de enloquecer, nos damos cuenta de que la gráfica superior
15 que ustedes aquí ven son aquellos días en que, ya sea por
16 mal clima, o por accidente, o sólo porque haya
17 más congestión, podría
18 demorarse de 35 a casi 40 minutos para hacer ese mismo viaje. Cuando
19 cerramos el carril nuestro análisis, estamos viendo
20 un aumento del 20 por ciento en ese tiempo total de viaje.
21 Parece mucho. A mí no me gusta conducir más
22 de lo que tenga que hacerlo, sobre todo cuando se trata de llegar a mi destino.
23 Pero, en promedio, donde estamos hablando de 15
24 minutos a lo largo de ese viaje, el 20 por ciento añade unos tres

Arlington Reporting Company
(339) 674-9100

1 minutos. Cuando estamos hablando de los extremos, los viajes
2 de 30-a 35 minutos, el carril cerrado va a añadir seis o
3 7 minutos más. Les presentamos estos datos para darles contexto
4 al pensar en cuáles serán los impactos que sentirán al
5 conducir a lo largo del viaducto.
6 Hicimos lo mismo para la tarde.
7 Una vez que logra salir de Boston hacia el norte
8 y cruzar el Tobin, no siempre fluye el tráfico,
9 pero hasta la ruta 60 muchas veces es mejor,
10 vemos esos promedios acercarse más a los cinco minutos,
11 con los máximos alrededor de 12-a 15-minutos.
12 Pensamos que para el año 2020 el porcentaje de
13 incremento para viajar hacia el norte será mayor,
14 de un 40 por ciento, más o menos. Pero cuando
15 hablamos de un 40 por ciento añadido a cinco minutos,
16 hablamos un par de minutos más. Cuarenta
17 por ciento agregado a los 15 minutos máximo que observamos, y son
18 otros cinco o seis minutos más. Entonces, eso es una especie de
19 resumen de lo que se puede anticipar viajando por la ruta 1 durante
20 esta temporada de construcción en particular.
21 Antes de que vuelva a HNTB para
22 hablar un poco más sobre los impactos localizados,
23 cosa que, reitero, estoy seguro de que, a muchos de ustedes, si no será la mayoría de
24 ustedes, les preocupa más que a como una persona de New Hampshire

Arlington Reporting Company (339) 674-9100

1 viajando a Boston durante esta época, es que
2 hay un montón de cosas que MassDOT ha estado
3 proponiendo en los últimos años que ustedes han visto
4 siendo utilizados en proyectos: el reemplazo rápido 14 en
5 la 93 de unos años atrás, Callahan, durante el
6 cierre del túnel Callahan, el proyecto COMM Ave. de este verano,
7 el viaducto de Springfield, para aquellos de ustedes que viajan
8 por allí. Ha estado bajo construcción los últimos tres
9 años. Y realmente estos cambios ayudan.
10 Entonces, lo primero es, realmente, un
11 alcance al público robusto, asegurándose de que todos
12 entiendan lo que está pasando, cuando va a suceder,
13, cuáles son las opciones, asegurándose de que nadie
14-o tratando de minimizar el número de personas que pueden
15 ser tomadas por sorpresa con este proyecto.
16 Yo voy a hablar un poco más en
17 detalle, pero realmente de un detallado programa
18. policial. Podemos hacer mucho con las señales, y las tablas, y
19 organización, y alcance al pública. Pero, a veces, en el
20 momento, día a día, la policía, y su control del
21 tráfico, puede hacer más para nosotros que cualquier otra cosa.
22 Monitoreo y Ajuste en el Campo. El primer día
23 en 2020 de ese cierre de carril
24 en la parte superior, MassDOT, sus consultores, estarán en

Arlington Reporting Company (339) 674-9100

1 el campo supervisando. Por mucho que podamos intentar
2 proyectar lo que va a pasar, cualquier cosa puede suceder.
3 Y queremos estar preparados para eso y estar preparados para
4 ajustarnos a eso.
5 Les explico que lo que sucede el primer día
6 no sucederá el segundo ni el tercero, o
7 el cuatro. Las primeras semanas serán un
8 período donde todos estarán probando diferentes rutas o
9 diciendo, "oye, me dicen que no está tan mal." Así que
10 tenemos que estar preparados para hacer esos ajustes diarios en el
11 momento. Y, para reiterar lo que Joe dijo,
12 será en esos momentos que la línea telefónica se vuelve muy importante.
13 Obteniendo información real de los que viajan y
14 vigilan lo que está sucediendo en tiempo real nos puede ayudar
15 a ajustarnos mejor.
16 Sistema de gestión del tráfico en tiempo real,
17 esa es una manera elegante de decir esas tablas, no sólo las
18 permanentes sino las temporarias que dan avisos de
19 la construcción y dan una idea de duración de
20 viaje, tantas millas, tantos minutos. Y, de nuevo,
21 ese sistema se extenderá hasta y más allá de la 128 para
22 que podamos tratar de capturar a aquellas personas que hacen
23 viajes más largos, e informarles, y ayudarles a hacer
24 mejores decisiones sobre su destino final.

Arlington Reporting Company (339) 674-9100

1 La gente HNTB hablará un poco
2 más sobre los planes de desvíos locales que se
3 asociarán con algunos de los cierres de rampa de corto plazo,
4 y otras cosas que están haciendo por debajo de ellas.
5 Señales y optimización, estamos
6 haciendo lo mejor que podamos con las señales de tráfico para
7 asegurarnos de que estén adecuadamente calculadas con el anticipado
8 aumento de volumen de tráfico que esperamos
9 a lo largo de ciertas calles.
10 Operación de respuesta a incidentes, eso es un
11 manera muy elegante de decir grúas. Como saben,
12 últimamente, y Ali lo había mencionado, habrá un
13 requisito muy fuerte en este contrato que
14 requerirá al contratista tener varias grúas
15 a la lista con un mínimo de tiempo
16 requerido para responder para que, en cualquier tipo de averías, o
17 accidentes, o cualquier cosa, consigamos que esos vehículos sean despejados
18 lo más rápido posible.
19 Y entonces lo último es, obviamente,
20 que hay otros proyectos que estarán sucediendo en esta
21 área, en esta región. Sólo tenemos que asegurarnos de que estemos
22 siendo inteligente en la coordinación con estos
23 proyectos.
24 Entonces, lo último, que pensé hablar de ello un poco,

Arlington Reporting Company (339) 674-9100

1 es el despliegue del detalle policíaco.
2 Este es un plan muy inicial. Probablemente todos tengan
3 muchas opiniones y comentarios esta noche. La única cosa que
4 realmente nos gustaría obtener es, si usted piensa que hay una
5 ruta en particular o una intersección local que es
6 de suma preocupación durante este proyecto, mencionarlo
7 esta noche para que podamos agregarla a nuestra lista y podamos
8 asegurarnos de que tengamos cobertura de detalle policíaco adecuada
9 desde el primer día apenas implementemos los cierres
10 superiores en 2020.
11 Así que, con eso, voy a ceder la palabra de vuelta a
12 Alex para llevarlos a través del tráfico mas
13 localizado.
14 Alexandra SIU: Gracias, Don.
15 Como Don y Ali mencionaron antes,
16 habrán algunos desvíos de tráfico local para cuando
17 estén colocando esos PBUs sobre las carreteras locales.
18 Las calles locales que serán impactadas con
19 cierres nocturnos serán Fifth Street,
20 Arlington Street, Spruce Street, Carter Street, y
21 Orange Street. Estos cierres nocturnos van a
22 ser intermitentemente durante la fase de superestructura
23 de este proyecto. Y serán de noche por varios
24 días a la vez de 7:00 p.m. a 6:00 a.m. Entonces,

Arlington Reporting Company (339) 674-9100

1 no se cerrarán durante todo el tiempo. Serán
2 varias noches a la vez.
3 Habrá cierres de fin de semana para la rampa
4 de salida de Carter Street. Y serán de unas seis
5 a ocho semanas durante la fase de superestructura del
6 proyecto.
7 La rampa de entrada de Arlington Street y
8 la rampa de salida de Fourth Street van a estar cerradas por la
9 duración, lo que es el período de nueve meses del
10 reemplazo de la superestructura.
11 Y también habrá cierres nocturnos
12 para las rampas de entrada de Carter Street y Sixth Street
13 durante la primera etapa del
14 trabajo de la superestructura cuando el trabajo será hecho en los
15 carriles exteriores de la ruta 1.
16 Y, para cada uno de estos cierres,
17 habrá previo aviso de mucho tiempo para cada cierre
18 para que puedan planear adecuadamente.
19 Así que voy a brevemente repasar
20 cada uno de nuestros planes de desvío para que puedan ver
21 cuáles serán los impactos. Estos estarán en internet después de esta
22 presentación para que puedan verlos en más
23 detalle y para que puedan brindarnos comentarios por escrito después.
24 Así que, para la rampa de entrada de Arlington Street,

Arlington Reporting Company (339) 674-9100

1 este es uno de los cierres que durará
2 el tiempo entero del reemplazo de la superestructura.
3 Pueden ver aquí--déjenme asegurarme de que estoy lo haciendo bien
4 --pueden ver aquí en rojo el cierre de la carretera para
5 la rampa de entrada de Arlington Street aquí en rojo. Y
6 las líneas azules con flechas significan el desvío
7 que estamos planeando. Entonces, con el cierre de
8 la rampa, el desvío, vamos a utilizar Arlington Street,
9 Spruce Street, y Broadway para acceder
10 la rampa en la Avenida Everett.
11 El desvío de Fourth Street también durará
12 el tiempo entero del
13 reemplazo de la superestructura. Por lo tanto, Fourth Street será
14 cerrada, y los vehículos se dirigirán a
15 la rampa de salida de Beacon Street.
16 El desvío de Fifth Street. Este es uno
17 de los desvíos locales que durará varias noches
18 a la vez intermitentemente a lo largo de la fase superestructural
19 de este proyecto. Verán aquí en rojo-
20 verán aquí en rojo donde Fifth Street
21 se cerrará debajo del viaducto. En morado
22 aquí, en la morada punteada, es donde proponemos
23 desvíos peatonales. Y luego las líneas azules con
24 flechas son el desvío de vehículos. Así que verán aquí

Arlington Reporting Company (339) 674-9100

1 que estamos desviando vehículos para usar Broadway y la
2 Avenida Everett para llegar a los puntos al norte del viaducto.
3 Fifth Street es un camino unidireccional
4 hacia Arlington Street. Así, durante esta fase de
5 cierre de esta carretera, vamos a tener
6 detalles policiales a la entrada de esta zona para
7 que permitan paso de dos vías para los residentes locales
8 en Poplar Street y Fifth Street para que puedan salir de esta
9 área.
10 Desvío de Spruce Street. Estaremos
11 dirigiendo vehículos de los que viven en los vecindarios
12 aquí a usar Arlington Street, y los que están
13 destinados al norte sobre la ruta 1 serán dirigidos a usar
14 la Avenida Everett y la Ruta 16 para llegar a la Ruta 1 por
15 esas calles.
16 El desvío de Carter Street utilizará
17 la Avenida Everett y la Ruta 16.
18 Para Orange Street, los vehículos serán
19 dirigidos a usar Carter Street. Vehículos--Orange
20 Street es una calle unidireccional hacia la Ruta 16. Así que, de nuevo,
21 al igual que el desvío de Fifth Street, vamos a proporcionar detalles
22 policiales en la entrada de esa calle para permitir el acceso
23 a Orange Street a los que
24 están viniendo desde la Ruta 16.

Arlington Reporting Company (339) 674-9100

1 Para el desvío de Arlington Street, los vehículos
2 serán dirigidos a utilizar Spruce Street.
3 Ahora estamos entrando a los cierres nocturnos
4 para las rampas de entrada de Sixth Street
5 y Carter Street. Estas rampas van a ser cerradas en
6 noches, muy tarde en la noche, de 10 p.m. a 5 a.m. cuando
7 la Ruta 1 disminuirá a un carril en cada dirección
8 durante la primera etapa del reemplazo de la superestructura. Los
9 vehículos que utilicen la rampa de entrada de Sixth Street serán
10 dirigidos a usar Spruce Street para llegar hasta la Ruta 16.
11 Y los que utilizan la rampa de Carter Street serán
12 dirigido a Everett Ave. para usar la rampa de
13 entrada.
14 La rampa de salida de Carter Street estará
15 cerrada de seis a ocho fines de semana
16 mientras la reconstruyen. Los vehículos serán
17 dirigidos a la rampa de salida anterior en la Ruta 16
18 para llegar a esas partes de Chelsea.
19 Así que, en la rampa de Arlington Street. Hemos
20 escuchado muchos comentarios de la comunidad sobre las preocupaciones
21 del cierre permanente de la rampa de entrada de
22 Arlington Street. Queremos hacer una pequeña presentación esta noche
23 para ofrecer nuestros razonamientos por este cierre que estamos considerando.
24 No hay decisión que se haya hecho todavía en el cierre de

Arlington Reporting Company (339) 674-9100

1 esta rampa, pero queríamos mostrarle lo que nuestro
2 informe de justificación había demostrado y permitirles
3 hacer comentarios al final de la presentación.
4 Así que, algunos de los factores que mantuvimos
5 en cuenta fueron los volúmenes en
6 la rampa, líneas de la vista en el fusión de la rampa,
7 así como la geometría de la rampa.
8 Así que, cuando tomamos cuentas a lo largo de la rampa,
9 volúmenes en la rampa de entrada de Arlington Street estaban cerca de
10 1.400 vehículos por día. Cuando se comparan a
11 otras rampas dentro del corredor, Carter Street tiene
12 cerca de 2.000 vehículos diarios que utilizan esa rampa, y
13 luego la rampa de la Avenida Everett de unos 6.000 vehículos
14 diarios.
15 Luego nos fijamos en la distancia
16 entre esas rampas, Carter Street está alrededor de un cuarto
17 de milla al norte, y luego Everett Ave está a una media milla
18 al sur de la rampa. Por lo tanto, eso es menos de una milla, y
19 tienes tres rampas a lo largo del pasillo. Entonces, las
20 recomendaciones de diseño de carreteras recomiendan que las zonas urbanas
21 con autopistas tengan alrededor de una milla de distancia entre
22 rampas. Por lo tanto, cuando el espacio es menor que eso,
23 añade fricción, añade puntos de conflicto, y
24 luego puede añadir demora a la línea principal del

Arlington Reporting Company (339) 674-9100

1 autopista.
2 Entonces, cuando nos fijamos en la geometría de
3 la rampa, vimos que la velocidad de diseño para la rampa
4 fue diseñado a 15 millas por hora. Y luego, cuando
5 nos fijamos en la velocidad de la línea principal, vemos
6 un límite de velocidad de 45 millas por hora en este
7 área. Por lo tanto, tenemos una gran diferencia entre el
8 diseño de la rampa y las velocidades en la línea principal.
9 Así que, cuando nos fijamos, no hay mucho espacio
10 para acelerar rápidamente de esa velocidad más baja de la
11 rampa a la velocidad mayor de la autopista.
12 Nos fijamos en las líneas de vista de la
13 rampa. Para una velocidad de 45 millas por hora en la rampa,
14 no tenemos la vista necesaria para poder
15 ver vehículos que se uniéndose a la rampa de Arlington
16 Street. Cuando se consideran las velocidades en la Ruta 1
17 que son probablemente más altos que la velocidad registrada, eso
18 crea un diferencial más grande entre las líneas de vista
19 que necesitamos.
20 Así que, cuando tomamos en consideración a los volúmenes
21 y todos estos factores, queríamos
22 asegurarnos de que no vamos a añadit más retraso a las
23 carreteras locales. Lo que hicimos fue proyectar
24 volúmenes hasta el 2040. Consideramos el desarrollo. Consideramos

Arlington Reporting Company (339) 674-9100

1 el crecimiento de la población. Analizamos el crecimiento de empleo
2 dentro de la zona. E hicimos análisis de los caminos
3. locales. Así que proyectamos que la gente usaría Spruce
4 Street, la gente usaría Broadway para llegar a la
5 rampa en Everett Avenue, y luego habrá un pequeño número
6 de personas que usará la rampa de Carter Street.
7 Entonces, cuando miramos esto, vemos que
8 no habrá retrasos de significancia añadidos a esas rutas.
9 También consideramos que,
10 independiente de este proyecto, la MBTA ya
11 moverá a la ruta 111 a
12 la rampa de la Avenida Everett.
13 Y luego no sé si querrán
14 discutir algunos...
15 Moderador PAVAO: sólo quiero
16 mencionar una cosa sobre la rampa A. Hemos tenido un montón de
17 discusión sobre el tema. Nos hemos reunido con algunos de los
18 grupos comunitarios. Hemos estado escuchando. Así que
19 hemos postergado cualquier decisión sobre ella. Queremos escuchar
20 sus comentarios esta noche. Pero queríamos pasar por
21 este ejercicio de compartir nuestro razonamiento, y
22 metodología, y el por qué estábamos recomendando, como saben,
23 el cierre completo de esta rampa.
24 Una cosa que quiero mencionar acerca de la

Arlington Reporting Company (339) 674-9100

1 rampa. Alguien había mencionado en una de las reuniones
2-no recuerdo quién-pero nos preguntaron qué haríamos
3 con la tierra si la rampa se cerraría. Y mi
4 respuesta fue que le íbamos a brindar
5 estacionamiento para DCAMM. Fue un compromiso que MassDOT-
6 hizo antes de que incluso comenzáramos este proyecto.
7 Tenemos suficiente espacio-entonces le echamos otro vistazo
8 -y todavía podemos brindar el estacionamiento al cual nos
9 cometimos y también entregar alrededor de un acre, un poco
10 menos de un acre, de espacio verde abierto. Ese es un espacio
11 sobre el cual trabajaríamos con la comunidad
12 para decidir su uso.
13 Por lo tanto, sólo quiero mencionar que si el
14 rampa fuese cerrada, seríamos capaces de hacer algo
15 con esa tierra.
16 ¿Te toca, Mark?
17 Mark KOLONOSKI: Sí. Buenas noches.
18 Mi nombre es Mark Kolonoski. Soy un planeador de medio ambiente
19 con HNTB.
20 Hemos venido a la comunidad y nos hemos reunido
21 con varios grupos varias veces. He oído muchas de
22 sus preocupaciones, y hay muchas de ellas. Y lo que
23 vamos a hacer aquí es responder a algunas
24 de las que hemos escuchado consistentemente en todas partes,

Arlington Reporting Company (339) 674-9100

1 hablar de cuál es nuestro plan, cómo vamos a
2 mitigar las preocupaciones, y, obviamente, vamos a escuchar
3 muchas más de sus preocupaciones adicionales durante la
4 sesión de preguntas y respuestas.
5 Muy rápido, de lo que quiero hablar,
6 hablaremos del ruido, del control del polvo, reducción de la pintura con
7 plomo, reubicación de estacionamiento y nuestro plan para
8 solucionar la pérdida temporal de estacionamiento debajo
9 de la estructura, y hablar de, de nuevo, cómo vamos
10 a disminuir estos impactos.
11 Entonces, esta es una zona de construcción
12 en vivo, o lo será.
13 Habrá demolición de la estructura existente
14 y la colocación de una nueva cubierta del puente.
15 Será ruidoso. Hay maquinaria pesada.
16 Hay equipo de construcción pesado que va a
17 estar en funcionamiento. Va a haber un martillo,
18 sierras de corte, ya saben, cortando cemento y acero.
19 Este es un impacto de ruido inevitable. Y lo
20 entendemos.
21 Lo que vamos a hacer para responder a esto
22 es que el contratista será requerido a trabajar con un
23 ingeniero acústico para desarrollar un plan de disminución de ruidos.
24 Lo que MassDOT está en proceso de hacer ahora mismo es

Arlington Reporting Company (339) 674-9100

1 medir los actuales niveles del volumen de los ruidos ambientales
2 de las áreas alrededor del viaducto. Una vez que tengamos esos
3 y los entendamos, el contratista será entonces
4 dado un límite de cuanto pueda exceder el
5 volumen actual, dependiendo de quién es
6 el receptor de ese ruido, sea una escuela, una
7 residencia, un negocio, otra instalación comunitaria,
8 lo que fuese.
9 Una vez que tengan ese plan de ruido en
10 lugar, si el contratista anticipa, en consulta
11 con su ingeniero acústico, que se van a
12 superar esos niveles, tendrán que proporcionar
13 medidas temporarias de reducción de ruido.
14 Se suele usar una
15 barrera acústica. Lo que la barrera de ruido hará,
16 van a poner un bloque entre lo que está creando
17 ese ruido y el receptor más cercano.
18 También habrá
19 una limitación de cuando ciertas actividades podrán ser
20 realizadas. Habíamos mencionado anteriormente que durante ese
21 cierre de fines de semana de 55 horas que el contratista será
22 permitido operar las 24 horas al día. Sin embargo,
23 no podrá – no podrá
24 operar aquel equipo que produce más ruido durante

Arlington Reporting Company (339) 674-9100

1 las horas nocturnas. Por lo tanto, no va a haber ninguna sierra
2 o martillos en concreto en zonas específicas, ustedes
3 saben, durante esas horas restringidas.
4 Habrá una pérdida temporal de
5 estacionamiento debajo del viaducto durante todas las fases del
6 proyecto. Esto va a ser necesario para guardar
7 el equipo del contratista. Estarán ubicados
8 debajo de él. No puedo decir exactamente donde
9 se guardarán las máquinas ni a donde el estacionamiento será
10 temporariamente reubicado. No estamos seguros de como
11 esto se presentará todavía, pero anticipamos
12 impactos temporarios.
13 Uno de los planes de mitigación para esto es
14 diseñar y construir un nuevo estacionamiento en Carter
15 Street al lado de la escuela secundaria. Y los residentes y
16 usuarios del estacionamiento, dondequiera que haya
17 pérdida temporal, serán dirigidos a utilizar este
18 estacionamiento.
19 Después del proyecto, todavía estamos
20 hablando con la ciudad sobre lo que va a
21 pasar con ese estacionamiento.
22 Una cosa que hemos oído acerca del
23 estacionamiento es que hay preocupaciones que los contratistas
24 utilicen y ocupen espacio en las vías públicas. Les

Arlington Reporting Company (339) 674-9100

1 podemos asegurar que serán dirigidos a no
2 hacerlo. Se indicará específicamente en el contrato
3 del proyecto de que no habrá utilización de los
4 espacios públicos fuera de las áreas designadas dentro de MassDOT
5 donde puedan estacionar su equipo.
6 No me di cuenta de que estaba bloqueando la
7 pantalla hasta mirarla hace un momento.
8 Si ven esto, si sucede,
9 por favor llamen. Eso lo instruimos --y MassDOT lo toma
10 muy en serio. Entendemos que hay estacionamiento
11 limitado en las comunidades. Y si eso esta
12 ocurriendo, no puede ocurrir. Así que, de nuevo, por favor utilice
13 la línea directa de 24 horas para expresar esas preocupaciones.
14 Polvo y plomo, son, obviamente de gran
15 preocupación. Lo entendemos. Nos hemos reunido con
16 GreenRoots. Nos hemos reunido con la Colaborativa. Y
17 entendemos que esto es, ya saben, un problema importante para
18 residentes locales.
19 Podemos asegurarle que habrá
20 lo más tecnológicamente avanzado, lo más actualizado en las
21 especificaciones del contrato para controlar la propagación de
22-o asegurarse de que no se haya escape de plomo al agua
23 local, al suelo local.
24 Durante las actividades de demolición--lo

Arlington Reporting Company (339) 674-9100

1 siento--durante actividades de la eliminación de la pintura, el
2 contratista será requerido a utilizar un sistema de presión negativa
3 de contención alrededor de donde estén quitando esa
4 pintura. Esto se parece a un plástico
5 que usarán para envolver alrededor de donde van a quitar la
6 pintura, y luego crear, básicamente, un vacío. Puede ser que
7 lo hayan visto. Usaron algo similar
8 en el estacionamiento de Carter Street durante el verano.
9 Y lo que esto hace, esto asegura—esa presión negativa
10 asegura que toda la pintura y todo el
11 polvo creado a través de las operaciones de eliminación de pintura,
12 se queden allí dentro de ese vacío creado. Todo eso será recogido
13 y enviado fuera del sitio.
14 También se requerirá al contratista que
15 aplique agua durante todas las actividades de demolición para asegurar
16 que no haya una sobreabundancia de polvo dentro del área.
17. También hemos identificado áreas específicas de preocupación:
18 cercanas a las residencias, la piscina Conmemorativa de los Veteranos de Vietnam
19, escuelas, parques infantiles, donde van a ser
20 necesario, como sabrán, asegurarse de que se adhieran a
21 estos métodos. Hay cero flexibilidad en la
22 aplicación o en el control de polvo y plomo.
23 También se requerirá que el contratista
24 tenga un monitor ambiental independiente en el sitio de construcción para

Arlington Reporting Company (339) 674-9100

1 asegurarse de que todas las especificaciones del contrato y
2 mandos que MassDOT les está imponiendo en lo que respecta
3 a estos asuntos sean seguidos al punto de la letra.
4 MassDOT ha estado en comunicación con
5 la ciudad, la ciudad de Chelsea, para desarrollar un plan de
6 mitigación. Esto no significa que estas medidas de mitigación
7 sean fijas. Les reitero, estamos aquí.
8 Queremos escucharlos. Si tienen otras ideas,
9 por favor, compártanlas.
10 Para tener todo en el registro,
11 voy a repasar cada una de estas balas
12 y voy a leerlas una por una, no porque
13 crea que no puedan hacerlo por sí mismos, sino porque
14 quiero leerlas en voz alta.
15 Entonces, la mitigación en este momento es la siguiente:
16 una asignación dada a la ciudad para
17 contratar guardias de cruce adicionales durante
18 la construcción en las escuelas y otras instalaciones públicas;
19 mejoramiento geométrico a la rampa de
20 entrada en Everett Avenue;
21 financiación y diseño para mejorar
22 la intersección de rampas en Carter Street.
23 Esas dos últimas balas, el mejoramiento de la rampa de
24 Everett Avenue y el diseño de la

Arlington Reporting Company (339) 674-9100

1 rampas en Carter Street, estos serían parte de la mitigación
2 si la rampa A fuese a ser cerrada. Por lo contrario, si la rampa A se queda, entonces
3 estas mejoras no necesariamente formarían parte del
4 paquete de mitigación.
5 Mejoramiento arquitectónico a las
6 columnas de apoyo, de las que Ali hablaba antes,
7 y una oportunidad para que estos-para que haya una
8 rotación de instalaciones de artistas locales.
9 Financiación para un proyecto de mejoramiento del corredor
10 de la ruta 1, implementado por la ciudad de
11 Chelsea. MassDOT y la ciudad todavía están en
12 negociaciones en referencia a como, exactamente, se desarrollará este
13 programa de mejoramiento de la Ruta 1. Pero está siendo discutido.
14 Construcción de fin de semana para reducir la duración
15 e impactos a los colindantes. Es a esto que Ali se refería
16 antes con los cierres la noche o el fin de semana,
17 esos bloques de 55 horas los fines de semana. Para
18 reiterar lo que se va a hacer es que lo que
19 esencialmente tomaría nueve meses de trabajo nocturno e
20 impacto a esas residencias colindantes, con las
21 operaciones en la noche, vamos a hacerlo en un
22 curso de unos de 12 fines de semana de 55 horas cada uno.
23 Vamos a mejorar la iluminación
24 por debajo de la estructura para mejorar las condiciones de seguridad.

Arlington Reporting Company (339) 674-9100

1 Instalación de un nuevo sistema
2 de supresión de fuego en el viaducto.
3 Los lotes de estacionamiento debajo de la estructura todos serán
4 repavimentados y re-rayados. En realidad, estamos trabajando para
5 re-rayarlos ellos de tal manera donde esperamos agregar más
6 estacionamiento de lo que existe.
7 Y, incentivos estrictos y
8 desincentivos estrictos se colocarán en el contratista para
9 asegurar un término en el tiempo acordado. Esto significa es que si
10 van más allá del horario de construcción para ciertos
11 actividades serán penalizados. Terminan
12 pagando muy fuerte si van más allá de lo
13 acordado en el contrato del proyecto.
14 Y, de nuevo, para reiterar, estamos
15 escuchando. Todavía queremos oír. La
16 la conversación no ha terminado. Este es la audiencia pública
17 del 25 por ciento de diseño. Hay oportunidad para que sus
18 voces sean oídas, así que, por favor, pasen adelante.
19 El proyecto se financia con ayuda federal
20 administrada por la Administración Federal de Carreteras.
21 Como tal, la ayuda federal se considera una acción
22 federal. Y el proyecto está obligado a cumplir con
23 el Acto Nacional de Política Medioambiental, o NEPA.
24 Se requiere a MassDOT presentar documentación que considera

Arlington Reporting Company (339) 674-9100

1 toda la serie de impactos medioambientales, observar
2 minuciosamente cómo el proyecto va a impactar
3 los ambientes naturales y construidos aquí en
4 Chelsea así como la comunidad.
5 Este alcance público que estamos haciendo
6 esta noche es lo que hemos hecho en el pasado, lo que vamos a hacer
7 en el futuro. El diálogo abierto, que estamos
8 intentando facilitar, todo va a ser
9 documentado, todo va a ser escrito y
10 documentado en nuestro documento NEPA, que eventualmente
11 será sometido a la Administración Federal de Carreteras.
12 Y, a lo último, es la Administración Federal
13 de Carreteras que revisará ese documento y hará
14 la decisión de si hemos cumplido o no con los
15 requisitos del Acto Nacional de Política Medioambiental.
16 Otras regulaciones en las que podemos entrar,
17 o que sólo quiero tocar. El proyecto es
18 también sujeto a revisión bajo la sección 106 del
19 Acto Nacional de Preservación Histórica, mientras que el
20 proyecto, se hará una determinación de que no
21 habrá impacto negativo en cualquier recurso histórico en el
22 área, así como una revisión en la sección 4 (f) del
23 Acto del Departamento de Transporte, mientras que, estamos
24 evaluando cualquier impacto potencial al público y

Arlington Reporting Company (339) 674-9100

1 a las instalaciones recreativas adjuntas al área del proyecto.
2 Participación pública. Espero que estén
3 empezando a entender que estamos intentando. Hay un plan de
4 participación pública robusto que hemos
5 estado siguiendo. Nos estamos reuniendo con los grupos. Estamos
6 enviando notificaciones. Tal vez nos haya visto en
7 la comunidad. Hemos ido de puerta en puerta recientemente.
8 Hemos tenido reuniones imprevistas en la biblioteca, en el Market
9 Basket, aquí en City Hall. Y así estamos en el
10 comunidad. Seguiremos estando en la comunidad
11 más allá de esta noche, más allá de mañana, más allá de la publicidad
12 el proyecto, por toda la construcción, y todo el camino
13 hasta la terminación del proyecto. Así que, por favor
14 entiendan que involucrarlos es una prioridad para nuestros.
15 Próximos pasos después de esta noche. El proyecto
16 se acerca o estará en la fase final de diseño en
17 febrero.
18 Esperamos tener documentos para la oferta final,
19 especificaciones del proyecto, estimación de costos, todo eso
20 en marzo, probablemente a mediados de marzo.
21 Finales de marzo a principios de abril, esperamos
22 anunciar el proyecto. Lo que eso significa es que
23 el proyecto será anunciado al público. Será
24 anunciado a los contratistas para que

Arlington Reporting Company (339) 674-9100

1 sometan sus ofertas.
2 Y luego aviso para proceder será entregado
3 en otoño de 2018 al contratista que reciba el trabajo,
4 y la construcción comienza el invierno siguiente.
5 Así que, con eso, voy a entregarlo de nuevo
6 a Joe, y pronto vamos a llegar a la parte divertida,
7 la sección de preguntas y respuestas de la audiencia.
8 Moderador PAVAO: gracias, Mark.
9 Así que, antes de abrirlo a las preguntas
10 y respuestas, quiero abrirlo a cualquier funcionario electo
11 que este aquí que le gustaría hablar
12 antes de abrirlo al público en general.
13 Concejal Roy Avellaneda: para el
14 registro, mi nombre es Roy Avellaneda, concejal general
15 aquí en la ciudad de Chelsea. Quiero hacer mis
16 comentarios--no tengo preguntas, pero comentarios--
17 en dos partes: una, mitigación; y, dos, en el
18 cierre permanente potencial de la rampa
19 en Fifth Street.
20 En lo que respecta a la mitigación, no van
21 a hablar aquí esta noche, pero están en la
22 audiencia. Y, sentados en la primera fila están el Sr. y
23 Sra. Jaime Portillo. Y son los dueños de 65 Fourth
24 Street.

Arlington Reporting Company (339) 674-9100

1 Ahora, hace poco tiempo,
2 los asistí en un proceso de reclamación debido a la reciente
3 nevada, debido a las tormentas de nieve recientes. MassDOT,
4 como lo hace, quita la nieve de la cubierta superior. Y, durante ese
5 proceso, la nieve que limpiaron pasó por encima de la cerca
6 y cayó en su edificio y rompió sus ventanas.
7 Ahora, el proceso de reclamación es largo, pero
8 esto es sólo un ejemplo de lo cercano que los
9 edificios residencial en Chelsea están al puente Tobin que, en
10 hecho, la nieve limpiada, como normalmente verías
11 en la calle, va directamente a las propiedades en
12 de Chelsea.
13 Este puente Tobin, desde que fue construido
14 en Chelsea, no ha sido más que una fuerza destructiva
15 para nuestra comunidad. Y aquí hay una oportunidad para ustedes
16 mitigar este problema. Ahora, sí, tal vez se
17 trate de la cerca. Pero eso no soluciona otro
18 problema con el que tienen que lidiar, que está justo en
19 frente de su casa, es la vigueta-la articulación del
20 puente. Y cada vez que un coche o un camión pasa, esos
21 golpeando y la goma, las vibraciones y el ruido.
22 Y desde Beacon Street hasta el final hay
23 ruido de congestión de tráfico. Y el hecho de que esta comunidad y
24 esas casas a lo largo de esos pasillos merecen mitigación de sonido,

Arlington Reporting Company (339) 674-9100

1 sea construyendo una pared de sonido o
2 proporcionando ventanas de insonorización, debe
3 ser parte de este proyecto. Lo digo porque el resto
4 de nosotros miramos alrededor del estado, y como ex empleado de
5 MassDOT conozco algunos proyectos realizados donde
6 la insonorización se implementó. Cuando MassDOT hizo el Fast 14
7 proyecto en la 93, ustedes, MassDOT, fueron más allá de lo normal
8 en el proceso de cubierta que proponen ahora y
9 fortalecieron el trozo a lo largo de Medford para que pudieran
10 añadir el peso de las paredes insonorizadas a lo largo de este
11 cuadrado de modo que ahora mismo entre Stoneham y Medford,
12 tiene paredes de barrera al ruido que se ven a lo largo de la
13 corredores. Eso fue un costo extra. No sólo
14 reemplazaron la cubierta. Ustedes salieron y reforzaron el
15 puente en sí mismo para que pudiera cargar el peso de las
16 paredes insonorizadas. Eso debe ser considerado aquí, no
17 sólo la cubierta, pero el refuerzo necesario para poder considerar
18 esos muros para proteger los hogares y
19 darles un poco de paz y tranquilidad que residentes aquí se merecen
20 desde hace mucho tiempo.
21 Miramos el puente Tobin. Nos fijamos
22 en este viaducto que atraviesa nuestro corredor.
23 Verán edificios nuevos. Pero nos estás dando
24 un proyecto demasiado simple. Cualquiera que quiera ir a ver un

Arlington Reporting Company (339) 674-9100

1 gran proyecto, vaya a la ruta 9 en Shrewsbury, el nuevo
2 Puente Burns. Es un nuevo puente maravilloso, iluminado en
3 las noches. La senadora Harriette Chandler luchó contra ese puente por
4 ser un escaparate. Y, en este momento, en el cuatro de julio
5 tienen fuegos artificiales por todas partes de ese puente. Sin embargo, aquí nos dan
6 lo simple. Nos merecemos lo mismo.

7 Cuando trabajé para MassDOT, tuve que
8 conducir todo el camino hasta Andover para reunirme con la ciudad,
9 y con el senador del estado, y Philips, la corporación que
10 estaba situada justo al lado de la carretera, porque
11 ellos no querían un depósito de sal muy simple en su
12 comunidad. Pensaron que la idea de un depósito de
13 sal al lado de su edificio o en Andover iba a
14 degradar Andover. No el hecho de que tenemos tres
15 montañas de sal por aquí. No. Ellos se quejaron
16 por un pequeño depósito de sal. Y, senador
17 Feingold en ese momento dijo: "Si van a hacer
18 esto, quiero el Taj Mahal de los cobertizos de sal. Tienen
19 su Taj Mahal. Quiero que Chelsea consiga lo mismo.
20 (aplausos.)

21 Concejal Roy Avellaneda: he oído que
22 porque esto no es una carretera federal que la barrera contra
23 ruidos no califica. No es verdad. Cuando
24 ustedes trabajaron en la 128 en Beverly y en Danvers,

Arlington Reporting Company (339) 674-9100

1 que está más allá del corredor 95, tuvieron que poner
2 barreras contra el ruido a lo largo de allí porque los residentes
3 no quería lidiar con los ruidos. Pedimos
4 lo mismo.
5 Estamos hablando de un poco de
6 iluminación por aquí bajo el pasillo. Vayan a
7 South Boston, vayan al South End, y vean lo que
8 hay debajo- como se ve debajo del puente
9 allí. Eso es lo que merecemos, lo mismo. No estamos
10 pidiendo algo más, pero lo mismo que el resto
11 del estado consigue. Y por mucho tiempo, las agencias
12 estatales nos han dado lo peor.
13 (aplausos.)
14 Concejal Roy Avellaneda: y eso
15 me lleva al punto siguiente. De nuevo, las agencias estatales
16 haciendo lo que quieren, pero no lo que está en el mejor
17 interés de la ciudad de Chelsea. Y ahora estoy hablando
18 acerca de la idea de este cierre de la rampa de salida
19 de Fifth Street.
20 Para aquellos de nosotros que hemos visto esto
21 por un tiempo, como yo, esto no es una decisión
22 que se hizo diciendo que no hay mucho uso aquí. No.
23 Este proyecto y este estudio se hicieron al revés. DCAMM tomó la
24 decisión de que quería esa tierra para

Arlington Reporting Company (339) 674-9100

1 estacionamiento, y este estudio no hizo nada más que
2 darles una escusa para satisfacer esa decisión. Así es como esto
3 funciona.
4 (aplausos.)
5 concejal Roy Avellaneda: me van a decir
6 --y lo sé porque, de nuevo, la historia.
7 Hace 5 años, trabajando en MassDOT, trabajé con el
8 Administrador de la ciudad. Trabajamos en un plan para la excedencia de toda la
9 tierra debajo del puente para regresar el uso nuevamente a
10 la comunidad. Vamos a arreglar esta cicatriz que es el puente Tobin
11 y ver si no podemos conseguir estacionamiento para nuestro
12 comunidad, ver si no podemos conseguir espacio abierto para nuestros
13 niños. Y teníamos un plan, y fue diseñado, y
14 estaban trabajando por siempre en un proyecto de arrendamiento que hoy
15 todavía están trabajando en tratar de conseguir el contrato de arrendamiento.
16 Y, en la última reunión, reunión abierta con MassDOT,
17 la Secretaria Highway Tinlin estaba aquí con algunos de sus
18 oficiales. Caminamos por los sitios, algunos funcionarios de la ciudad,
19 yo, por la historia, y por Tinlin. Y de la nada
20 en ese paseo de esos sitios, mientras hablábamos
21 de lo que íbamos a hacer, aparece DCAMM y
22 dice, "Oh, no, queremos el área al lado de Fifth Street."
23 Que se suponía que iba a ser un parque de Skate.
24 Charlestown y Cambridge pueden obtener un parque de skate

Arlington Reporting Company (339) 674-9100

1 de 6 millones de dólares para sus hijos, pero nosotros tenemos que
2 sacrificar un posible espacio abierto para nuestros hijos para que
3 los trabajadores del estado, que traen más coches, puedan tener otros, qué,
4 no sé, unos 50 espacios de aparcamiento más allí.
5 Mientras tanto, nos roban. Nos roban de esta manera.
6 Están actuando como si su oficina estuviera en el medio de los
7 suburbios, extendiéndose por todos lados. Y en lugar
8 de la construcción, lo que el estado debería hacer es comprometerse a
9 construir un garaje en la parte posterior de ese edificio en
10 Spruce Street. Ellos quieren seguir así,
11 pero no debería de ser así. Eso es lo que debería pasar.
12 Y necesitamos-miren, tenemos todos los oficiales de
13 la ciudad. Cada funcionario electo aquí está en contra
14 de esto. Queremos asegurarnos de que nuestros funcionarios estatales
15 están detrás de nosotros. Y necesito tener al Administrador de la ciudad con
16 nosotros en esto para hacer algo comparable.
17 Administrador de la ciudad, usted fue alcalde de Revere. Imagínese
18 si le digiera que quieren cerrar la rampa de salida fuera
19 de Sargent Street. Lo joderían. Todo su West Revere
20 subiría en un alboroto porque ahora sabrían
21 que la única manera en que pueden llegar a la ruta 1 sería
22 por la ruta 60 o la ruta 16. Cierre Sargent Street
23 y dígame lo qué pasaría con West Revere. De eso
24 se trata esto.

Arlington Reporting Company (339) 674-9100

1 Y a la observación que dice: "Oh,
2 las directrices federales de la carretera nos dicen que sólo debemos
3 tienen una rampa por cada tanto, "¿Cuántas rampas de salida
4 tienen en la arteria central? ¿Eso no esta
5 rompiendo esas reglas? Por supuesto que lo está. ¿Porqué? Porque
6 es un ambiente urbano. Esto no es el medio de Iowa.
7 No nos den esas dimensiones. Sabemos que en un
8 área urbana hay más salidas porque hay más
9 tráfico.
10 Y el tráfico, sí, su estudio de tráfico
11 dice que todo bien estará en el punto de fusión,
12 sí, en la parte superior de la rampa. Pero que va a
13 pasar en la parte inferior de la rampa? Ya se está retrasando
14 hasta Everett Ave. hasta Kayem, más allá de eso.
15 Y, en el otro lado, en Broadway, sí, ahí es donde
16 está sucediendo.
17 Y los pequeños diagramas que mostraron
18 acerca de que van a ir por Arlington Street, y
19 van a bajar por Fourth, y alrededor de, ya saben, la
20 vieja estación de bomberos, no. Es un espectáculo de horror. Hay
21 bastante tráfico ya en Dunkin ' Donuts. Olvídense de
22 poner eso allí.
23 (aplausos.)
24 Concejal Roy Avellaneda: Ustedes estarán

Arlington Reporting Company (339) 674-9100

1 pidiendo a esta comunidad, si esto va
2 adelante, a rediseñar, reencaminar todos sus
3 calles para satisfacer las necesidades de estacionamiento de un edificio
4 que no está por encima de nuestras necesidades de acceso. Y sé que
5 el Departamento de bomberos no ha comentado nada.
6 Pero, creo que un punto de acceso adicional a una respuesta, a
7 todo lo que pasa en el puente, o a Boston, o
8 a Somerville--cuatro bomberos murieron en Back Bay.
9 ¿Qué pasaría si un camión de bomberos se atascara porque
10 no es-no respondieron lo suficientemente rápido? Piénsenlo.
11 O el hecho de que tienen que conducir todo
12 el camino ahora a Carter Street para tener acceso a
13 algo en el puente en lugar de Fifth Street, que está
14 ahí a una cuadra de distancia. Más acceso es
15 beneficioso. Nadie nunca quitaría un punto de acceso.
16 Lo que es más, hay comunidades
17 clamando por un punto de acceso a su ciudad.
18 Así que esos son mis puntos. Necesitamos los
19 mismos tipos de mitigación, el mismo tipo de mitigación
20 que ofrecieron a otras comunidades. Nos lo merecemos
21 tanto como ellos. Y, por favor, no cierre la rampa de salida
22 de Fifth Street.
23 (aplausos.)
24 Concejal Leo Robinson: Leo Robinson.

Arlington Reporting Company (339) 674-9100

1 Me gustaría leer algo para el registro.
2 "Y aquí vamos. Es 1950 de nuevo.
3 Eso significa que Chelsea está siendo puesto en una situación en la que
4 no quiere estar, los coches y los carros que atraviesan
5 nuestra ciudad, alterando nuestra forma de vida una vez más. ¿Qué
6 significa esto? Al construir el puente nuestro modo
7 de vida sufrió un brusco cambio al destruir el centro de
8 nuestra ciudad y moviendo nuestras viviendas. Esto le costó a la ciudad
9 impuestos de bienes que habrían cubierto más de su
10 pago en lugar de impuestos.
11 Sus esfuerzos para cerrar la rampa de
12 Fifth Street es inaceptable ya que tendremos tráfico
13 atravesando nuestra área escolar, creando mayor
14 riesgo para nuestros hijos así como para nuestros residentes. Mi
15 la petición sería no cerrar la rampa de Fifth Street; Trabajen
16 con los funcionarios electos de Chelsea para llegar a una
17 solución mejor. Y el dinero no es la respuesta, pero
18 la ciudad debería recibir un aumento en los fondos que nos dan
19 por todo nuestro dolor y sufrimientos."
20 (aplausos.)
21 Concejala DAMALI Vidot: DAMALI Vidot.
22 Fui muy claro la semana pasada acerca de cómo me
23 sentía por ustedes, y yo voy a tratar de mantenerlo
24 limpio esta vez porque estamos en vivo.

Arlington Reporting Company (339) 674-9100

1 (risas.)

2 concejal DAMALI Vidot: primero y

3 ante todo, cuando dicen que hacen un amplio alcance,

4 tienen que hacer algo mejor acerca de los volantes que

5 pegan en postes de luz. Está muy oscuro. No

6 se puede leer realmente de lo qué se trata la reunión. Quiero decir que

7 por el bien de la transparencia, creo que tenemos que

8 mejorar eso, y eso es número uno.

9 El hecho de que DOT se comprometió con un

10 estacionamiento para el edificio MITC antes de que incluso

11 pensarán en medir la reacción de mi comunidad

12 es muy revelador a la falta de descuido, la falta de

13 respecto que tienen para nuestra comunidad. Estoy muy

14 cansado de ser el hijastros pelirrojos de

15 Massachusetts. La gente quiere venir aquí y quiere

16 reconstruir esto y desarrollar lo otro. Ven que hay dinero

17 aquí. Quieren venir. Pero sólo quieren cagarse en

18 nosotros porque somos una comunidad de bajos ingresos. Y estoy

19 cansado. Estoy muy cansada.

20 Tenemos que-dije que iba a mantenerlo

21 limpio.

22 (risas.)

23 Concejal DAMALI Vidot: Lo siento. Estoy

24 contento de que el Departamento ha optado por alejarse de

Arlington Reporting Company (339) 674-9100

1 el cierre de la rampa de salida. Pero, si ustedes se están
2 retrocediendo y diciendo que los planes finales serán
3 hecho el próximo mes, ¿cómo afectará eso a la cronología del proyecto?
4 ¿Significa eso que los planes finales no se harán
5 en febrero? Porque les diré que hay 100
6 por ciento de oposición a ella. He hablado-sé que
7 el Departamento de bomberos, como dijo mi colega, no ha
8 emitido una declaración pública. He hablado con unos cuantos
9 bomberos que están preocupados por la amenaza que este
10 posará para ellos para moverse a responder a
11 emergencias. Y eso es un gran problema.
12 Saben, en teoría, mirando el
13 espacio entre las rampas y determinando cómo
14 reconstruir nuestra ciudad es-y los desvíos de tráfico
15 propuestos --deja muy claro que es una muy ingenua y limitada
16 vista de un pequeño cuadro. Está
17 claro que quien hizo esto no tiene ni idea de los
18 patrones de tráfico únicos de Chelsea.
19 Quiero decir, de nuevo, se los dije, con todo debido
20 respecto a tus lindos trajes y sus grados y
21 lo que sea, ustedes realmente tienen que escuchar a los expertos de
22 esta comunidad, que son nuestros residentes. Lo sabemos. Lo
23 sabemos porque vivimos aquí. Sabemos porque estamos en
24 el tráfico.

Arlington Reporting Company (339) 674-9100

1 Soy mamá. Tengo que llevar a mi hija
2 a la escuela todas las mañanas. La propuesta de dos vías en
3 Fifth Ave., eso es un desastre. Todos sabemos que es un
4 desastre. Quiero decir que simplemente no tiene-no
5 tiene ningún sentido. Y con todo debido-lo sé, lo sé,
6 no lo estoy manteniendo limpio, pero no puedo evitarlo. Con
7 el debido respeto a nuestro Administrador de la ciudad, yo estaba muy
8 preocupada cuando vi al equipo del proyecto y al
9 final mencionó a la ciudad de Chelsea como el Coordinador,
10 porque yo no estoy coordinando ni una maldita cosa. No
11 sé quién está incluido en eso. Pero, ¿cómo incluir
12 la ciudad de Chelsea como parte de su equipo de proyecto
13 sin considerar a los funcionarios electos que
14 representan a la circunscripción, y los electores están
15 diciendo que no? No tiene mucho sentido para mí.
16 Quiero reiterar todo lo que mis colegas
17 han dicho. No a la rampa de salida de Fifth Street.
18 Es hora de que pongamos las vidas y la seguridad de nuestros
19 residentes ante todo.
20 Gracias.
21 Mecnógrafo: señorita, señorita, ¿me podría dar
22 su nombre? ¿Podría deletrearlo?
23 Concejal DAMALI Vidot: claro. D-a-m
24 como Michael-a-l-i. El apellido es V como Victor-i-

Arlington Reporting Company (339) 674-9100

1 d como el doctor-o-t como Tom.
2 Concejal Luis Tejada: Gracias.
3 Luis Tejada, Distrito 2, Casa de Soldados.
4 Así que no voy a reiterar
5 todo lo que se ha dicho. Creo que mis
6 colegas han hecho un trabajo fantástico en hacer sus puntos.
7 Saben, hay una cosa sobre
8 Chelsea que es interesante. Tenemos necesidades y preocupaciones
9 muy específicas. Y el hecho de que el control de roedores
10 no es parte de algo que se menciona aquí
11 Sólo va a demostrar que ustedes no están escuchando
12 del todo.
13 Con respecto al hecho de que
14 3 rampas y tienen 4.000 en uno, seis en otro,
15 y 1.600 en la rampa de Arlington Street, que debe
16 decirte que 1.600 es como una olla a presión. ¿Correcto?
17 Tenemos que relevar una válvula. Y eso es lo que la rampa
18 Arlington Street hace.
19 No queremos que se cierre. No hay una
20 verdadera razón para cerrarla. Me refiero al propuesto
21 espacio verde y todo debajo de una carretera
22 es un concepto interesante, saben.
23 Por lo tanto, es sólo-ya saben, lo que Roy
24 mencionó anteriormente en cuanto a ventanas e insonorización,

Arlington Reporting Company (339) 674-9100

1 Oh, Dios mío, saben qué, acabo de vender una casa de tres familia
2 justo en la esquina donde comienza el viaducto
3 en Williams Street. Y podrían darle a un auto con una piedra.
4 Así de cerca están las propiedades a ese puente.
5 Entonces, la insonorización y que es definitivamente necesario.
6 El control de roedores es algo que necesita
7 estar en su programa.
8 No al cierre de la calle Arlington.
9 Es muy importante.
10 Y saben, y algo se dijo sobre la
11 preocupación de seguridad en cuanto a entrar al puente.
12 Somos de Nueva Inglaterra, gente. Y una cosa que sabemos,
13 bien, ¿realmente somos la única área que tiene qué?
14Circulos de tráfico. No hay demasiada gente en todo el país que sepa
15 navegar un circulo de tráfico.
16 Audiencia: eso es por cierto.
17 Concejal Luis Tejada: es muy cierto.
18 ¿Y saben qué? Así que eso significa que sabemos cómo
19 unirnos al tráfico. Por lo tanto, si usted puede navegar un circulo, puede
20 unirse a un carril de tráfico. ¿Correcto?
21 Audiencia: Correcto.
22 Concejal Luis Tejada: la incorporación al trafico
23 no es un gran problema. Así que, deshacerse de esa rampa de Arlington
24 Street, no está en las cartas. Necesitan fijarse mas cercanamente

Arlington Reporting Company (339) 674-9100

1 y reunirse con algunos de nosotros para
2 llegar a un plan mejor.
3 Y, ¿saben qué? Aquí está la cosa
4 sobre el proyecto, chicos. Hagan de cuenta que viven aquí.
5 ¿De acuerdo? Hagan de cuenta que viven aquí y podrán
6 diseñar un producto mejor.
7 Gracias.
8 (aplausos.)
9 Concejal Calvin T. Brown: Gracias.
10 Seré muy breve. Mi nombre es Calvin T. Brown, el
11 concejal de la ciudad en el distrito 7-
12 Espectadores: Ocho.
13 Concejal Calvin T. Brown: Quiero decir
14 Distrito 8.
15 (risas.)
16 Concejal Calvin T. marrón: distrito 8.
17 Y represento la gran mayoría de la discusión de la que
18 estamos hablando aquí.
19 De nuevo, no voy a continuar con lo que mis
20 hermanos y hermanas del Consejo dijeron, pero he oído en
21 sus comentarios que se han reunido con grupos comunitarios
22 y han estado haciendo un alcance al público. Fui elegido el
23 7 de noviembre. Por eso tenía siete en mi mente. Quería
24 asegurarme de decirlo. Fui elegido el

Arlington Reporting Company (339) 674-9100

1 7 de noviembre. Y, hasta el día de hoy, no soy consciente de ninguna
2 solicitud de ustedes, DOT, para reunirse con los
3 miembros del Ayuntamiento y los funcionarios electos aquí presentes.
4 Hoy miré su exhibición aquí. Vi
5 todo lo que aquí mostraron. Me sorprendió
6 que no tengan más por ahí que yo pueda
7 recoger para luego responder a ello. Pero
8 también escuché mucho de lo que se dijo.
9 Les pido que posterguen esa fecha del
10 18 de febrero, que es su fecha de inicio de este
11 programa, hasta que se hayan reunido con los miembros del Ayuntamiento
12 aquí, que hayan escucharon nuestras demandas, y también hayan abordado
13 nuestras preocupaciones. Nuestras preocupaciones son las de los
14 residentes. Y les pido antes de que avancen el 18 febrero,
15 2018, que soliciten una reunión con el Ayuntamiento
16 de Chelsea.
17 Gracias.
18 (aplausos.)
19 Concejal Giovanni recupero: Buenas
20 noches. Mi nombre es Giovanni Recupero, y también soy
21 concejal de la ciudad.
22 Sólo tengo algunas preguntas. Una
23 pregunta es que este proyecto se hará no
24 importe lo que pase porque eso es lo que hace.

Arlington Reporting Company (339) 674-9100

1 La próxima pregunta que tengo es ¿cómo
2 este proyecto impacta la vida de las personas que viven
3 aquí a través del tráfico? ¿Hicieron un estudio? Tienen
4 uno que nos pueda decir cómo afecta a la
5 personas porque esas son las que van a
6 sufrir? Los coches van a bajar, y no
7 hay donde moverse. Así que eso es lo principal.
8 Eso es todo lo que me gustaría decir es cómo
9 impacta la vida de la gente.
10 Gracias.
11 Moderador PAVAO: ¿Hay otros
12 funcionarios electos que quieren hablar antes de abrirlo
13 al público?
14 (ninguna respuesta.)
15 Moderador PAVAO: Entonces, si van
16 a hablar, voy a pedirle a Nathaniel Cabral que trabaja
17 para Howard Stein Hudson, él va a ayudar con las
18 logísticas aquí. Por favor, diga su nombre para el
19 registro, y por favor deletree su nombre para el registro.
20 Antes de comenzar, sólo quería
21 abordar un par de puntos que algunos de los
22 concejales mencionaron.
23 Con respecto a los propietarios que tenían la nieve
24 tirada en su casa, vamos a instalar una

Arlington Reporting Company (339) 674-9100

1 cerca de nieve donde podemos abordar esa cuestión,
2 específicamente su ubicación será parte del
3 proyecto. Por lo tanto, nos han hecho conscientes de esta
4 situación en particular y vamos a abordarla
5 como parte de este proyecto.
6 Control de roedores: vamos a tener
7 especificaciones de hostigamiento para el control de roedores
8 en el contrato. Puede que no se haya mencionado aquí en el
9 presentación de PowerPoint, pero esas son estándar
10 especificaciones que incluimos en estos proyectos. Creo
11 que nuestra oficina de distrito ha estado trabajando con la
12 oficina del administrador de la ciudad en las ocasiones en que necesitan
13 un poco de control de roedores. Así que ha estado en proceso.
14 Audiencia: Joe, ¿puedes levantarte,
15 por favor? ¿puedes levantarte, por favor?
16 Moderador PAVAO: Claro. Absolutamente.
17 En lo que respecta a la solicitud de reunión con los
18 concejales, absolutamente lo haremos. Siguiendo
19 esta reunión, nos reuniremos con los consejeros de
20 la ciudad, o al menos solicitaremos una reunión con los
21 concejales de la ciudad.
22 Por último, sólo un comentario. El estacionamiento del DCAMM
23 no fue la razón por la que nos fijamos en el cierre
24. de la rampa Fue basado estrictamente en los volúmenes de tráfico.

Arlington Reporting Company (339) 674-9100

1 El compromiso para el estacionamiento se hizo mucho antes de que yo
2 fuera asignado a este proyecto. Así que quería
3 decir eso para el registro.
4 Así que, si alguien quiere hablar,
5 por favor, adelante. Vamos a limitarnos, por el
6 número de personas aquí, a dos minutos por persona.
7 Puede volver y hablar una segunda vez, pero quiero
8 darles a todos la oportunidad de hablar esta noche.
9 Nathaniel Cabral-Curtis: y, Joe,
10 antes de que se abra para todo el mundo, he tenido una
11 petición--he tenido una petición del traductor
12 que está trabajando en la parte posterior brindando traducción
13 simultánea a, cuando lleguen allí, que
14 mantengan un ritmo constante sólo para que pueda
15 proporcione eso a la gente que está escuchando en el
16 audífonos.
17 Lo otro que yo diría es que
18 parece que el numero de los que han estado en pie
19 ha disminuido. Pero mientras la gente se levanta para hablar, por favor sean
20 respetuosos de la gente que ha estado de pie desde el inicio
21 de esta reunión.
22 Con eso, empezamos.
23 Jason Bonetti: Hola. Gracias. Mi
24 nombre es Jason J-a-s-o-n. Mi apellido es Bonetti, B-

Arlington Reporting Company (339) 674-9100

1 o-n-e-t-t-i.
2 Algo rápido. Vivo a seis casas
3 del fondo de Beacon Street. Puedo poner mi mano en la pared
4 y decirles cada vez que pasa un camión de 18 ruedas por encima
5 de ese puente.
6 La segunda cosa, ¿me están diciendo
7 que todo ese puente fue pintado con pintura con plomo?
8 Audiencia: Sí.
9 Jason Bonetti: Entonces, me están diciendo
10 cada vez que camino con mi perro-no veo ni una gota de
11 pintura ya en ese puente. ¿Dónde está todo el plomo?
12 Audiencia: Está en el suelo.
13 Jason Bonetti: ¿En mi perro? Como -
14 camino por debajo de ese puente todos los días, y
15 hay trozos de acero en el suelo cubierto en esa
16 pintura verde. Si todo este puente está cubierto en pintura
17 de plomo--yo hago construcción. Un sistema de presión negativa
18 es perfecto cuando se está quitando la pintura.
19 Pero la pintura ya se salió. ¿Hay algo que
20 vayamos a hacer retroactivamente para conseguir que-
21 Moderador PAVAO: vamos a estar
22 reemplazando toda la superestructura. Todo el acero
23 se sustituye, y todas las columnas se encajan completamente.
24 No habrá pintura con plomo cuando terminemos con este

Arlington Reporting Company (339) 674-9100

1 proyecto.
2 Jason Bonetti: Ya. La pintura de
3 plomo ya se salió. No veo ninguna pintura en esa foto
4 justo ahí. Bien.
5 Moderador PAVAO: Su comentario es
6 observado. Gracias.
7 Jason Bonetti: Genial.
8 Diane GHALBOUNI: Hola. Diane Ghalbouni.
9 Diane con una N porque estoy a dieta, Ghalbouni, G
10 h-a-l-b larga-o-u-n-i.
11 Vivo en la calle Addison. La parte posterior de
12 mi casa está en la calle Blossom al otro lado de la 1 norte.
13 Cierran esa rampa, ese tráfico va a venir todo
14 el camino hacia abajo de alrededor-no tengo el gene
15 de la dirección, pero sé que va a ser terrible por allí, y
16 con todos los niños y todo eso.
17 Voy a las reuniones en One North
18 of Boston. Sacude de mano. Todos sonrían. Café
19 fresco, postres. Oh, sí, sí, habrá mucho
20 estacionamiento. No hay estacionamiento para mis inquilinos en
21 la Blossom. Calcularon mal. Muchas
22 gracias.
23 Se supone que tienen que usar sal para derretir nieve para mascotas
24 en las calles. Oh, eso es caro. Así que, ahora

Arlington Reporting Company (339) 674-9100

1 todos al otro lado de la calle se quejan de sus perros,
2 sus patas están ardiendo.
3 Así que, todo lo que dicen, una vez que lo consiguen,
4 retroceden en su palabra. Nunca usaron agua.
5 Tenía polvo en mi casa. Podrías escribir
6 su nombre en la pantalla del televisor apenas la había limpiado.
7 Soy, que, la cuarta casa en
8 Blossom Street, la parte de atrás de mi casa. Nunca he visto
9 a nadie. Nadie me ha hablado de esto. Blossom
10 Street va a ser un lío con el tráfico, así como será
11 Addison Street. Y tienen dos cruces de peatones en
12 Carter Street.
13 y ¿Dónde va a estar este estacionamiento?
14 Donde se suponía que iban a poner el parque para perros
15 hacer feliz a todo el mundo porque permiten mascotas en One
16 North of Boston, ¿hasta dos? Ahora tienen todas estos
17 perros--tengo tres perros. Los acompaño todos los días
18 alrededor de Chelsea. La suciedad de los perros por ahí es
19 terrible, terrible. Y nadie tiene adonde ir.
20 No puedes ir a ese campo de béisbol. No estamos supuestos
21 a llevar los perros allí. Las pistas, no había
22 supuestamente se iba a hacer una especie de parque. Ahora creo que eso es
23 donde van a estacionarse.
24 Creo que tienen que hacer mucho más trabajo

Arlington Reporting Company (339) 674-9100

1 y hablar con mucha más gente. Y, saben,
2 se suponía que iban a poner las cosas de polvo en One North.
3 Saben, tengo problemas respiratorios.
4 Ahora soy una anciana, ya sabes. Me dan esos dolores y
5 molestias. Los maquinas rociaron aceite en mi cobertizo y en la
6 casa al lado. Eso fue un gran lío.
7 Sí, va a haber problemas. Lo
8 se. Va a haber congestión y
9 va a haber ruido. Pero hacen muchas promesas
10 y luego no las cumplen, y nosotros somos los que
11 sufrimos. Yo tengo que salir todos los días. Y
12 con todo ese tráfico en la Blossom, luego en
13 dirección contraria por Addison, todos nosotros vamos a
14 tener muchos problemas, muchos problemas.
15 Eso es todo. Gracias.
16 Moderador PAVAO: gracias.
17 Lyn Meza: mi nombre es Lyn Meza. Soy dueña de
18 una casa en Clyde Street con mi marido. Hemos tenido
19 la casa ahora por 23 años. He vivido en esta
20 comunidad por 43 años. Probablemente moriré en esta
21 ciudad. Y alguien me dijo esta mañana que la guerra
22 ha sido declarado contra la gente de esta ciudad.
23 ¿Cómo se atreven a no consultar nuestros concejales
24 antes de tomar decisiones? ¿Cómo se atreven?

Arlington Reporting Company (339) 674-9100

1 Y mi preocupación no es para la gente mayor
2 como yo. Es por nuestros hijos. Nuestros hijos
3 ya ha sido envenenado con plomo. Nuestros hijos ya
4 tienen asma, creo que más que en cualquier otra ciudad en el
5 estado, o al menos uno de los más altos, debido a
6 contaminación. ¿Qué van a hacer para proteger
7 a nuestros hijos? ¿Qué van a hacer para mostrarle
8 respeto a nuestro Ayuntamiento?
9 (aplausos.)
10 Rick GOBEN: Buenas tardes. Mi nombre es
11 Rick Goben, G-o-b-e-n. Soy dueño de una propiedad.
12 Mi preocupación es con todos los
13 trabajos de construcción y demolición que se están haciendo, el
14 impacto físico que podría tener en todos nuestros hogares y
15 nuestros edificios en términos de toda la vibración producida
16 a raíz de este trabajo, el impacto que
17 podría tener, ya sean fracturas de estrés en nuestros
18 edificios. Entonces, específicamente, ¿en qué salvaguardias
19 han pensado o formulado para que tengamos una línea de base para
20 que sepamos la condición de todas nuestras propiedades
21 antes de que toda esta demolición se lleve a cabo, y
22 luego, ¿qué tipo de actividad de monitoreo van a
23 implementar durante la construcción para que si algo pase
24 a cualquier de nuestros edificios tengamos el derecho a

Arlington Reporting Company (339) 674-9100

1 presentar una queja? ¿Qué tipo de cosas han
2 hecho para proteger a nuestras propiedades?
3 Moderador PAVAO: Esa es un buena
4 pregunta. Estamos estudiando las áreas -
5 edificios y casas que están muy cercanos al
6 puente que pueden ser impactados durante la construcción,
7 vamos a implementar medidas de pre-monitoreo y
8 post-monitoreo de esas estructuras. Por lo tanto, si su
9 propiedad es una de las impactadas, estaremos
10 en comunicación para monitorear su casa o edificio.
11 Maureen CAWLEY: Maureen CAWLEY, soy
12 residente de Chelsea.
13 Y estoy harta de estar
14 harta de tratar con MassDOT, la compañía
15 de electricidad, el MBTA. Nos invitan para expresar nuestras preocupaciones
16 porque están obligados a hacerlo por ley, pero
17 no nos escuchan. Usted está aquí para forzarnos a tragar
18 su agenda, para vendernos-estoy buscando palabras
19 limpias--un montón de miércoles por la garganta.
20 ¿Y saben qué? No compro lo que venden.
21 Y sé que mis vecinos tampoco. Me acaban
22 de destrozar la vida con todo esto. Yo vivo
23 justo al lado del puente Tobin. Así que ahora, después del última
24 verano, durante el cual no pude dormir debido a los

Arlington Reporting Company (339) 674-9100

1 aviones pasando por encima la noche entera, cuando podían verse los ojos [de los pasajeros].
2 Los ojos. Así de cerca estaban.
3 Vuelan más abajo que el techo de mi edificio. Vivo en el
4 quinto piso en vivienda pública, con ventanas que Uds
5 eligieron la última vez que se hizo esta locura de no
6 darnos las ventanas de repuesto.
7 Entonces me pasé el verano pasado
8 intentando funcionar con cuatro o cinco
9 horas de sueño. Ahora, van a estar iluminando todo
10 el mundo, trabajando de noche, rompiendo cemento,
11 y lo demás.
12 Permítanme dirigirme a una pequeña--y
13 la otra cosa es que tomo el 111 a Boston. Entonces, yo
14 viajo desde Arlington Street. Ahora van a quitar
15 eso por completo y enviarnos a Everett.
16 Les sugiero que hagan dos cosas
17 en cuanto a Everett Avenue. Comiencen a las 3:30 en cualquier
18 tarde de la semana, o un viernes. Traten de conducir
19 desde Broadway en Chelsea hasta la ruta 16. Lleva
20 más de 45 minutos.
21 Y me gustaría que esperaran conmigo
22-vamos a hacer una cita-en Everett Avenue, justo en
23 frente al Dunkin' Donuts, para montar el autobús 112 yendo
24 hacia Wellington. Esperé más de una hora hace un

Arlington Reporting Company (339) 674-9100

1 mes. Luego esperé una hora y media tres semanas
2 atrás. Y, la semana pasada, esperé casi dos horas, no
3 porque el MBTA sea un fracaso en ese sentido, pero
4 porque no pueden moverse. Es un estacionamiento. Ahora
5 hablan de cerrar Fifth Street,
6 Arlington, y moverlo a Everett Ave. Eso
7 no-
8 Nathaniel Cabral-Curtis: Señora, le diré
9 sólo que algunos de sus vecinos están esperando.
10 Maureen CAWLEY: perdón-eso
11 no va a funcionar.
12 Nathaniel Cabral-Curtis: no estoy
13 pidiendo que funcione. Sólo--uno, dos, tres,
14 4, cinco, seis, siete, ocho, nueve --
15 Maureen CAWLEY: y el Departamento de
16 Bombero señaló esta tarde en los medios sociales
17 que debido a que eso es un estacionamiento, que utilizan la
18 rampa en la Avenida Everett con el fin de ofrecer servicios de
19 emergencia.
20 Entonces, su plan apesta. Simplemente
21 apesta.
22 (aplauzo)
23 CHRISTIAN CALVO: Christian Calvo, 91
24 de Sixth Street. Eso es entre Arlington y Spruce. Por lo tanto,

Arlington Reporting Company (339) 674-9100

1 vivo justo enfrente a ese estacionamiento ahí.
2 Saben, me alegro de que estén haciendo
3 algo ahora. Mis hijos han aprendido a montar
4 bicicletas allí. Patinamos allí, hasta hace poco,
5 cuando la seguridad dijo que ya no podemos usar ese espacio,
6 por el motivo que sea, los fines de semana porque está
7 completamente vacío. Pero no podemos usar ese espacio. Hasta
8 es triste. Jugábamos a las escondidas. Los
9 niños entrarían en esas pequeñas columnas. Por lo tanto, conocemos
10 el espacio bien.
11 Nathaniel Cabral-Curtis: Señor,
12 ¿de qué espacio habla?
13 Christian Calvo: entre Spruce y
14 Arlington.
15 Nathaniel Cabral-Curtis: ¿Debajo del
16 puente?
17 Christian Calvo: Por debajo del
18 puente, del cual tiene un montón de fotos.
19 Nathaniel Cabral-Curtis: De acuerdo.
20 Christian Calvo: Hay un montón de
21 fotos de él. Y me alegro de que estén haciendo algo
22 porque la pintura, los trocitos de pintura que ven allí
23 todo el tiempo, saben, se quedan ahí, y
24 nadie los está limpiando ni nada. Así que me alegro

Arlington Reporting Company (339) 674-9100

1 estén haciendo algo. Mejor tarde que nunca.
2 Tenemos muchos problemas allí.
3 Lo importante, y me referí a esto hace años, cuando
4 2 personas murieron en un asunto de 12 meses saliendo de
5 esa parte del puente donde está la curva. Le
6 pedí al administrador de la ciudad en el momento de solicitar una
7 cerca, algún tipo de barrera para que la gente deje de salir volando
8 y terminando justo en Sixth Street. Y esa es realmente un
9 área muy utilizada. Durante el día, muchos de la escuela secundaria
10 entran, ya sabes, caminando por esa
11 calle. Entonces, esa es una petición. Espero que sea
12 parte de sus planes para tener algún tipo de cerca o algún
13 tipo de barrera.
14 La otra cosa es que ha habido mucha
15 construcción en esa zona. Y hemos tenido-esto
16 es algo para que la ciudad pueda resolver o
17 algo con que MassDOT pueda ayudar a la ciudad con algún tipo
18 de formación para los policías que están allí.
19 Siempre están cerrando esa área. Y, para la mayor
20 parte, la mayoría de los oficiales en detalle son geniales. Pero
21 de vez en cuando, tenemos un oficial que es
22 grosero o está pasando un mal día. El otro día había
23 un oficial de policía estacionado frente a mi entrada de coche.
24 y puso mi señal de que iba a entrar

Arlington Reporting Company (339) 674-9100

1 allí. Y deja caer una palabrota. Se comportó de manera que--yo
2 no necesito eso. Es decir, ¿por qué tengo combatir
3 con la ansiedad de tener que combatir con la policía para
4 entrar en esa calle, esa calle justo ahí.
5 Entonces, si hay algún tipo de
6 entrenamiento, realmente apreciaríamos algún tipo de
7 conversación, algún tipo de contacto cuando las cosas que
8 estás diciendo--el plan en papel siempre suena
9 bien, pero lo que realmente sucede en el momento es
10 otra cosa. Entonces, si podemos contactar a alguien
11 para decir, "esto no se está haciendo. Eso no
12 se está haciendo, "usted sabe, Melanito, llamando a Fulanito,
13 sea cual sea el trato, sería bueno.
14 Entonces, tenemos toda esa actividad
15 allí, y nos sentimos como que ya esta sucediendo bastante.
16 Simplemente no tenemos suficiente comunicación entre
17 todos. Entonces, si pudiéramos asegurarnos de tener eso,
18 sería genial.
19 Y después los ruidos. Hay mucho--
20 ¿Cuáles son las horas que están pensando en hacerlo, en
21 los fines de semana, durante toda la noche? Quiero decir que la gente va
22 a trabajar, y la gente trata de dormirse en la
23 noches. Y me refiero a cuando se hizo la ruta 1
24 allí, el repavimento, fue una pesadilla. En serio

Arlington Reporting Company (339) 674-9100

1 fue toda la noche, durante toda la noche. Y eso es realmente
2 increíble que nadie incluso presta atención a decir,
3 saben, qué está pasando con la gente que vive aquí.
4 ¿Nos importa? ¿Saben a lo que me refiero? Eso es -
5 es increíble que nadie preste atención a eso.
6 E incluso llegó a un momento cuando calle Arlington Street, la
7 rampa de Fifth Street, cuando se hacia ese trabajo,
8 que podríamos oírlo en Sixth Street. Entonces, esa área
9 allí entre Arlington y Spruce, esos residentes,
10 esos propietarios, todo el mundo que ha vivido allí se ha pasado
11 por mucho de los últimos tres años mucho.
12 Incluso con la nieve, la nieve se está siendo amontonada
13 allí, 11:00, 12:00 de la noche con el cargador delantero.
14 Y se pone-la pala cae una
15 y otra y otra vez.
16 Entonces, parte de ello estoy seguro es la ciudad,
17 parte es MassDOT, pero ya saben, tienen un
18 momento aquí, gracias.
19 Moderador PAVAO: Gracias. Sólo una
20 cosa a la que quiero responder. Por los
21 vehículos mencionados que vienen del viaducto. Estamos
22 mejorando todas las barreras en el viaducto como parte de
23 este proyecto. Así que serán más altos. Seguirán
24 los más nuevos estándares. Por lo tanto, eso lo estamos solucionando.

Arlington Reporting Company (339) 674-9100

1 Christian Calvo: Gracias.
2 Moderador PAVAO: y yo sólo quiero
3 recordarles, tratar de mantenerse – sé que dije dos
4 minutos antes, lo cual no va a funcionar. Pero si nos
5 podríamos tratar de mantener a como cinco minutos
6 sería bueno. Y entonces podrían volver
7 a hablar. Pero sólo quiero asegurarme de que
8 todos tengan una oportunidad.
9 Mark KOLONOSKI: Sólo quería
10 responder al comentario que usted hizo, Señor, que no estamos
11 escuchando o que no nos importa. Absolutamente lo estamos haciendo. Y
12 por eso estamos aquí, en primer lugar.
13 Hubo muchas revisiones hechas a
14 la técnica y la ingeniería con los que este proyecto está
15 siendo diseñado y con los que va a ser entregado.
16 Dije esto la otra noche en frente a una organización.
17 Saben, esto era--si se trataba de un tradicional
18 proyecto de construcción, el ruido, los impactos, la
19 construcción, la duración de los equipos de construcción estando
20 aquí sería de años, no meses. Y así estamos
21 intentando minimizar nuestra presencia aquí y los
22 impactos a la comunidad lo más que podamos. Entonces,
23 sólo quiero asegurarles que realmente estamos escuchándolos
24 y somos conscientes del contexto en el que estamos ubicados.

Arlington Reporting Company (339) 674-9100

1 Christian Calvo: Otra petición que
2 tendría es si pudiera obtener su nombre y número
3 Marque KOLONOSKI: Sí.
4 Christian Calvo:--para llamarlo en las
5 noches cuando hay mucho ruido.
6 (risas y aplausos.)
7 Mark KOLONOSKI: Y para eso está la
8 línea telefónica de 24 horas.
9 Juan VALINCH: mi nombre es Juan VALINCH.
10 Vivo en 13 dela calle Cheever aquí en Chelsea.
11 En primer lugar, sólo quiero agradecer a la
12 comunidad por salir. Es realmente impresionante verlos a
13 todos aquí. Desafortunadamente, pasa a ser en
14 un momento en el que, una vez más, una agencia estatal no
15 está tomando en cuenta la contribución de la comunidad.
16 Quisiera comenzar con un
17 comentario sobre la presentación. El segundo segmento
18 se enfocó en las métricas para entender el promedio de
19 tiempo que los individuos demoran entre la ruta 16 y
20 el puente de Charlestown. Creo que muchos de ustedes que toman
21 el 111 todos los días fueron probablemente sorprendidos al ver que
22 sólo nos lleva de 10 a 15 minutos para llegar a ese
23 puente.
24 Y yo sólo quiero destacar algo, y

Arlington Reporting Company (339) 674-9100

1 es algo técnico. Pero la métrica utilizada allí era
2 un promedio en lugar de una mediana. Ahora, para los demás,
3 significa que alguien que esté escribiendo este informe y que
4 revisó ese informe, yo sospecharía que lo hubiera
5 pensado hacer utilizando una mediana, que en realidad
6 refleja con mayor precisión el tiempo que se toma para
7 cruzar ese puente, sin tratar de absorber
8 los tiempos más y menos largos. Y eso es
9 efectivamente lo que hicieron, y luego segmentado,
10 saben, la otra parte del tiempo de viaje en la parte superior
11 como si fuera arbitrario. Entonces, eso es sólo un comienzo.
12 en cuanto a las cuestiones medioambientales,
13 creo que mucha gente realmente ha tocado un
14 número de los más importantes. Pero me gustaría
15 reiterar que la agencia debe contratar a un
16 profesional de sitio con licencia independiente que va a
17 supervisar las cuestiones relacionadas con el plomo
18 en ese puente. Y si la Agencia no está dispuesta a
19 contratar a un contratista con licencia independiente, deben
20 pagar dinero en igual suma a la ciudad para contratar a uno de los nuestros
21 para que podamos estar seguros de que lo que está pasando no
22 añade más a las consecuencias negativas de este
23 viaje—más bien de este proyecto.
24 Más importante, creo que para

Arlington Reporting Company (339) 674-9100

1 los individuos que ya hablaron que viven debajo del
2 viaducto, no es sólo una cuestión de lo que va a
3 pasar, es lo que ya pasó. Es una cuestión
4 de salud pública. Es una cuestión de asma.
5 Es una cuestión de cáncer.
6 Creo que la agencia también debe pagar a
7 la ciudad o realizar el trabajo en sí y emprender el
8 proyecto de limpiar bajo ese puente, limpiar la
9 tierra, reemplazarla, ocuparse de esto. Este es,
10 ya saben, al fin y al cabo, su proyecto. Y
11 todo esto es resultado de la labor de la Agencia.
12 En cuanto a impacto comunitario, creo
13 que la Agencia necesita hacer mejor
14 diligencia y contratar un organizador comunitario para comunicarse
15 con los residentes inmediatamente impactados alrededor del
16 viaducto y el puente. Esto incluye gente sin hogar.
17 Este ha sido un tema, un segmento de la población
18 del cual no hemos hablado hasta el momento en cualquiera de los comentarios
19 hechos aquí. Y me parece que-me parece que es una
20 injusticia grave para esos individuos. La agencia debe
21 alcanzar, identificar las necesidades de, y reubicar y
22 acomodar a esos individuos mientras emprende este
23 trabajo.
24 Además, creo que para realmente mantenerlos a pie de la letra

Arlington Reporting Company (339) 674-9100

1 del proyecto del cual parecen estar tan
2 seguros, deben pagar un honorario a la ciudad para
3 cada día que estos contratistas contratados para hacer este trabajo
4 extienden su trabajo. Y que el dinero debe ser
5 a discreción de la ciudad.
6 Además del ruido, Lyn Meza, Maureen
7 Cawley ya hablaron resaltaron los
8 comentarios en torno a trauma. En la reunión de la semana pasada en
9 GreenRoots, la gente hablaba de sentirse como
10 en una zona de guerra. Y no creo que
11 esto se pueda exagerar. Creo que el nivel de ruido,
12 el impacto del ruido que influye a esta comunidad es
13 muy real. Y realmente hay que tenerlo en cuenta.
14 Tenemos gente que viene de regiones devastadas por la guerra.
15 Y están haciendo este tipo de trabajo
16 que excede todo nivel de volumen normal por la
17 noche. Como saben, hay niños que no pueden quedarse
18 dormidos. No están rindiendo sus materias en la escuela. Tenemos
19 padres que no pueden dormir lo suficiente entre sus
20 segundos y terceros trabajos. Esto es un impacto real en la
21 comunidad.
22 Entonces quisiera reiterar que los muros de ruido
23 muros fueron discutidos en GreenRoots. Y creo
24 que es muy interesante porque alguien me dijo

Arlington Reporting Company (339) 674-9100

1 me que la razón por la que no tendríamos paredes de ruido,
2 temporalmente o permanentemente, es porque la
3 Agencia no quiere establecer un precedente de que eso es
4 lo que se supone que debe hacer. Bueno, miren, la cosa
5 es ésta. Deberían hacerlo. Ustedes deben
6 demostrar su diligencia debida. Deben implementar
7 esas paredes de ruido no sólo por la duración del
8 proyecto, sino por la vida del viaducto. Creo que
9 es-quiero decir que hemos tenido residentes que viven allí, y ellos
10 son los que saben mejor, y han hablado de eso.
11 Y creo que deben tomarlo a pecho y ponerse
12 trabajar en esto.
13 Por último, sólo me gustaría mencionar otra
14 tema que realmente no ha sido presentado ni en esta
15 presentación ni en la de GreenRoots que es
16 el impacto real para los usuarios de tránsito. Esas son personas
17 en el 111, el 116, el 117. Y así que me gustaría
18 reiterar una demanda que se ha hecho anteriormente, pero
19 puede ser nueva para la gente aquí en el público, que la
20 agencia, por la duración de este viaje, debe
21 proporcionar a los residentes de Chelsea pasaje gratis en autobús, tren y pases de zona
22 1A para que puedan ellos mismos puedan determinar la manera más eficiente
23 de entrar a la ciudad.
24 Quiero añadir sólo una cosa más a

Arlington Reporting Company (339) 674-9100

1 esto. Y esto es específico al 111, ya que cruza
2 el puente Tobin todos los días. Destacando esa
3 discrepancia en el tiempo promedio versus mediano que
4 lleva llegar de la ruta 16 al puente de
5 Charlestown --supongo que nuestro amigo del MBTA no está aquí
6-pero en GreenRoots la semana pasada, se nos citó que
7 esto añadiría un promedio de 40 minutos al viaje.
8 Saben, piénsenlo. ¿Correcto? Y si
9 ese es la demora de la que se asta hablando, bien,
10 sólo piensa en la demora real. ¿Correcto? Quiero decir que
11 estaba tratando de coger un autobús 111 durante-fue
12 justo después de la hora de alto trafico, y hubo una demora de
1340 minutos. ¿Estamos?
14 El representante del MBTA también
15 habló de una escasez de trabajadores. Es decir MassDOT ha
16 hecho poco, nada, para asegurarnos de que tanto en términos
17 del dinero de mitigación como seguridad a los individuos que
18 dependen del transporte público para llegar a su segundo,
19 tercer, cuarto trabajo, etc., van a ser adecuadamente
20 cubiertos por esto.
21 Y finalmente sólo quiero subrayar
22 que en todo esto somos una comunidad de justicia
23 ambiental con una comunidad mayoritaria de personas de color
24 y personas de bajo ingreso de color. Estas personas

Arlington Reporting Company (339) 674-9100

1 que viven en esta ciudad, que trabajan en esta ciudad, que
2 le dan a la ciudad todos los días, que están haciendo sus
3 familias aquí, no puede permitirse el lujo de 40 minutos más en
4 el autobús. No pueden darse el lujo de llegar 40 minutos tarde al
5 trabajo. No lo pueden hacer. ¿Bien? Háganlo mejor.
6 Gracias.
7 (aplausos.)
8 Moderador PAVAO: Gracias, John. Creo
9 creo que quiero responder a un par de comentarios que
10 ha hecho.
11 Profesional del área de construcción, lo estamos incluyendo
12 en nuestro contrato. Vamos a tener un profesional del área de
13 construcción independiente. Hablamos de eso en la
14 reunión, y eso es algo que podemos proporcionarles los
15 resultados a medida que entren y hacerlos públicos.
16 También tenemos especificaciones para el
17 suelo contaminado. Por lo tanto, cualquier cosa dentro de los límites
18 del proyecto que encontramos, será eliminado y
19 sacado fuera de Chelsea.
20 En cuanto al organizador comunitario de carreteras,
21 vamos a tener personal en el área durante la
22 construcción. Si una comunidad quiere tener una
23 persona específica para coordinar con MassDOT, ya sea empleado de
24 la ciudad o alguien de alguna organización

Arlington Reporting Company (339) 674-9100

1 comunitaria, estaremos encantados de acomodarlo.
2 Pero no contratamos a organizadores comunitarios ni pagamos
3 por ello como parte de nuestros proyectos. Vamos a tener personal
4 disponible. Vamos a tener líneas directas de 24 horas en
5 inglés y español, y vamos a ser muy
6 responsivos durante la construcción.
7 John VALINCH: ¿Su personal está entrenado en
8 facilitación y organización de la comunidad? Quiero decir van a
9 a estar adecuadamente preparados de verdad para hacer este tipo
10 de trabajo?
11 Moderador PAVAO: sí.
12 Nathaniel Cabral-Curtis: ¿Quieres
13 que hable acerca de eso?
14 Moderador PAVAO: Si.
15 Nathaniel Cabral-Curtis: Entonces, buenas
16 tardes-buenas noches, Señor. Mi nombre es Nathaniel
17 Curtis. Dirijo el grupo de participación pública en Howard
18 Stein Hudson. Tengo un título de planificación. Y he
19 estado haciendo trabajo de facilitación en reuniones como esta
20 con MassDOT por lo que creo ser décadas. Por lo tanto, hacemos
21 reuniones. Hacemos reuniones imprevistas. Hemos hecho alcance al público
22 para este proyecto. He hecho alcance con MassDOT
23 con Joe en todo el estado. Así que, aunque no pueda
24 garantizar que estaré presente durante la construcción,

Arlington Reporting Company (339) 674-9100

1 hay empresas especializadas que se ocupan del proceso de
2 alcance y trabajan directamente con MassDOT para cargarse de
3 estas cosas. Un buen ejemplo que puede ver
4 en plena construcción es lo que se ha hecho con el
5 Arborway en Forest Hills. Por lo tanto, usted puede ver
6 lo que se hace. Pero, sí, habrá alguien que
7 específicamente hará eso durante la construcción y
8 trabajará directamente con MassDOT y el contratista general
9 para comunicarse con usted.
10 JOHN LOZADA: También quería hacer referencia a
11 la pregunta de MBTA que fue hecha. Es
12 importante.
13 NATHANIEL CABRAL-CURTIS: John,
14, por favor.
15 LOZADA JOHN: ¿Lo siento?
16 NATANAEL CABRAL-CURTIS: Identifíquese
17 a sí mismo.
18 JOHN LOZADA: Claro. Mi nombre es Juan
19Lozada. Trabajo en la Oficina de Diversidad y Derechos
20 Civiles en la MBTA. Y mi responsabilidad tiene que ver
21 con todo tipo de discriminación al público en
22 cualquiera de los programas en los que trabajamos debido a los fondos
23 estatales y federales.
24 Hay una persona del MBTA aquí esta noche

Informes (339)674-9100 empresa de Arlington

1 de la Oficina de Planificación de Servicio. En la
2 reunión de la Colaborativa, hubo un Diputado II, el
3 Jefe de Operaciones, que estaban presentes, así como
4 la persona que está a cargo de la Línea Azul, no
5 debido al enfoque en la Línea Azul, sino porque ella también es Latina
6 y sensible a las cuestiones con respecto al 111
7 porque ella ejecuta todo lo que sale de Maverick.
8 Ellos están tratando de averiguar - tienen
9 una lista de todo lo que preocupa a la gente
10 que se presentó en GreenRoots y en otras
11 reuniones. Están trabajando en ello,
12 y van a trabajar en conceptos que respalden y asegurar
13 que podamos mitigar las preocupaciones de tránsito.
14 Moderador PAVAO: Sólo quiero añadir algo a
15 eso. Entonces, hemos oído un montón de preocupaciones sobre los problemas
16 de los buses en Chelsea e incluso más allá de Chelsea. Este
17 proyecto - este proyecto va a tener un
18 impacto insignificante en la ruta del autobús 111. En
19 general--todos los proyectos que MassDOT hace,
20 entendemos que tenemos que hablar acerca de ellos
21 y coordinarlos. Hemos estado trabajando con el T
22 para que se reúna con las organizaciones y trate esos
23 temas. Este proyecto en particular, razón por la cual estamos
24 aquí esta noche, no tendrá un impacto de significancia en

Informes (339)674-9100 empresa de Arlington

1 autobús 111.

2 AUDIENCIA: entonces venga Ud y móntese

3 cuando esto suceda. Luego venga y móntese cada

4 día para ir a su trabajo.

5 JOHN VALINCH: Espere. ¿Podemos llevarlo

6 un paso más? Ud se identificó a sí mismo como un

7 planificador. Creo que como un planificador debe saber que

8 hay una diferencia entre la política y lo que es

9 puesto en práctica. ¿Correcto? Por lo tanto, una cosa es aislar

10 esta política de la cual se está hablando e implementación del

11 programa individual. Será el tercer

12 proyecto concurrente. Por lo tanto, no se puede hablar de él

13 aisladamente. Sería erróneo.

14 Moderador PAVAO: Lo entiendo.

15 Y no estoy sugiriendo que se pueda hablar de ello como un proyecto individual.

16 Sólo quiero aclarar la distinción entre los

17 dos. Esto es lo que estoy diciendo.

18 JOHN VALINCH: Bárbaro.

19 Moderador PAVAO: Siga.

20 MARIA BELEN POWER: Maria Belen Power,

21 13 Admirals Way. Maria Belen Power,

21 13 Admirals Way.

22 Soy la Directora Adjunta de

23 GreenRoots en Chelsea. Y tuvimos una buena reunión

24 la semana pasada. Y estamos encantados de ver un montón de gente

Informes (339)674-9100 empresa de Arlington

1 aquí.
2 Hemos presentado una carta con comentarios.
3 No voy a repasarla toda. Pero un
4 punto importante es que hay un montón de proyectos
5 en Chelsea. Este no es el único, y
6 no es el único de DOT. Tenemos el puente del
7 norte de Washington Street. Que afecta a tráfico
8 sobre todo en el 111. Tenemos la rehabilitación del Tobin. Tenemos
9 el proyecto de viaducto de Tobin, que es éste. Tenemos
10 la propuesta de las líneas de transmisión eléctrica
11 de Eversource. Tenemos el desarrollo del Reloj de Chelsea. Tenemos -
12 y sé que este no es su proyecto, pero
13 afecta a los residentes. Afecta tráfico. Y
14 afecta al transporte público. Tenemos el desarrollo
15 de hoteles. Tenemos el rediseño de Beacham Street y
16 el proyecto de reurbanización. Y además de eso, tenemos
17 dos puentes que suben en cualquier momento del día,
18 a toda hora.
19 Por lo tanto, estamos preocupados por el proyecto,
20 pero también estamos preocupados por las escuelas y los
21 parques alrededor del puente: la escuela Williams,
22 la secundaria, el parque de Carter Street, el estadio de Chelsea,
23 Anita's Place, la escuela Williams, el Parque Kayem, el lote para pequeños
24 O'Neil, el Mirador del río Mystic. Todos nuestros parques serán

Informes (339)674-9100 empresa de Arlington

1 afectados por este proyecto de construcción y todos
2 los proyectos de construcción que están sucediendo.
3 Estamos preocupados por el ruido, polvo,
4 la luz, plomo. Hay un montón de preocupaciones
5 medioambientales de los que estamos preocupados por la ruta
6 1, pero en cuanto a todos los residentes y la ciudad entera de
7 Chelsea.
8 Nos oponemos al cierre de la rampa de
9 Fifth Street. La ciudad necesita más acceso a la ruta 1,
10 no menos.
11 Nos gustaría que los residentes de
12 Chelsea, como John mencionado, tengan acceso gratuito a la
13 MBTA durante el período de construcción.
14 Queremos acceso libre a los
15 túneles, a los túneles de East Boston, para aquellos que
16 manejan.
17 Y queremos que toda la tierra debajo
18 del puente y debajo de toda la tierra de DOT
19 sea devuelta a la ciudad de Chelsea.
20 (aplausos.)
21 MARIA BELEN Power: La comunidad de
22 Chelsea por demasiado tiempo ha aguantado la carga industrial
23 y ambiental para toda la región.
24 Satisfacer estas preocupaciones y demandas es

Informes (339)674-9100 empresa de Arlington

1 lo menos que DOT puede hacer para Chelsea.
2 (aplausos.)
3 Moderador PAVAO: Gracias, María.
4 Y una cosa que quisiera mencionar
5 que quise mencionar antes, recibimos
6 la carta. La estaremos incluyendo como parte de
7 la transcripción que será publicada en la Página de Web.
8 Por lo tanto, gracias por tu comentario.
9 ¿Sí, Señor?
10 DAVID CHARAK: Mi nombre es David Charak.
11 y me gustaría traerle una perspectiva histórica
12 a reunión, este proyecto y el
13 proyecto de reconstrucción del Tobin que se está haciendo, lo que
14 estamos haciendo aquí, lo que le hicieron las agencias regionales
15 a Chelsea, el estado le hizo a Chelsea hace 70 años.
16 Hace setenta años había un puente
17 cruzando el Rio Mystic que conectaba la Plaza Chelsea
18 con la Plaza de la ciudad de Charlestown. Un puente similar
19 debería ser construido hoy en día, y debería quitarse el puente
20 Tobin. El viaducto debería desaparecer. Sanar la ciudad de
21 Chelsea.
22 En la North Washington Street en Boston,
23 entre Charlestown y el North End, hay un nuevo
24 puente que va a ser construido allí. El nuevo puente

Informes (339)674-9100 empresa de Arlington

1 tendrá una acera. Tendrá
2 un carril de bus dedicado. Tendrá carril de bicicleta.
3 Sería humano--sería humana si la gente
4 pudiese caminar desde la Plaza de Chelsea a la plaza de Charlestown
5 al North End como se hacía hace años.
6 Si alguien va a los archivos del
7 Boston Globe, atraviesa la calle para ir a la biblioteca
8 pública, hay una carpeta en los archivos de la
9 biblioteca pública que es una carpeta de varias pulgadas de espesor
10 que habla de lo que sucedió en 1950 cuando la gente
11 manifestaban en las calles en Chelsea. Casas
12 fueron arrebatadas. Casas fueron trasladadas. Personas fueron desplazadas.
13 Fue un proceso inhumano. Y esto ahora es un
14 proceso inhumano. Chelsea estaría en una situación mucho
15 mejor. Y se puede ver. Hay
16 casos en otros lugares en el país donde el transporte vehicular está
17 siendo movido. Sólo tienes que ir a Boston
18 donde la arteria Central se vino abajo y pusieron todo bajo tierra
19 e hizo una gran mejora en la vida
20 del centro de Boston.
21 He hablado con el ex Secretario de Transporte
22 de estado Fred Salvucci, quien se hizo famoso por
23 desarrollo del Big Dig en Boston y conseguir que la
24 carretera fuese puesta bajo tierra. Todavía es profesor en MIT.

Informes (339)674-9100 empresa de Arlington

1 Y hablé con él. Me dice que hace desde 1978 que
2 quería quitar el puente.
3 Vuelvo a mediados de los 70, cuando
4 trabajaba en este edificio. Estaba trabajando en la oficina
5 del alcalde, la oficina de desarrollo comunitario
6 aquí. Estaba trabajando en una tesis de maestría donde se
7 habló de los efectos sociales, ambientales, económicos
8 del puente de Tobin en la ciudad de Chelsea.
9 Y ninguno de ellos era bueno. Y esto no es bueno
10 hoy.
11 Lo que quiero saber es donde estaba MassDOT
12 hace dos años, hace cinco años. Sabe usted, metieron
13 proyecto en la ciudad de Chelsea. Son requeridos,
14 debido a los fondos federales en el viaducto, a hacer
15 estas reuniones públicas. Pero están acelerando el
16 proyecto. Deberían de retrasarlo.
17 (aplausos.)
18 DAVID CHARAK: si dependiera de mí, y
19 no estoy en posición de hacerlo, pero podría ser
20 GreenRoots de Chelsea, podría ser la Colaborativa
21 de Chelsea, podría ser el Ayuntamiento de la ciudad,
22 el Administrador, a solicitar una
23 orden de restricción para frenar este proyecto, parar
24 el proyecto. Chelsea necesita, y la zona norte entera

Informes (339)674-9100 empresa de Arlington

1 necesita un plan integral de transporte,
2 porque lo que están haciendo es gastar decenas de millones
3 de dólares en Chelsea, sin hacer nada por Chelsea.
4 (aplausos.)
5 DAVID CHARAK: Chelsea ha estado sufriendo desde
6 hace 70 años. Hay gente viniendo de Saugus,
7 Lynnfield, Peabody. Conducen por Chelsea en
8 camino a Boston. Pasan por Chelsea en camino.
9 No se importan, no se preocupan por
10 Chelsea porque quieren solo entrar en
11 Boston. Chelsea sufre los impactos. Y es
12 una situación de injusticia ambiental.
13 Audiencia: Eso es cierto.
14 DAVID CHARAK: he hablado con personas
15 se la Fundación de la Ley de Conservación. Este es el tipo
16 de cosa en que trabajan. Mantengo que si
17 la Ciudad, o GreenRoots o la Collaborativa fuera a buscar
18 la asistencia de la Fundación de la Ley de Conservación y
19 solicitar una orden de restricción o mandatos,
20 podrían conseguirlo y obligar al estado a hacer planificación
21 adecuada. Esto no es planificación adecuada. Aquí le entregamos el
22 proyecto. Esto es lo que vamos a hacer. Están
23 poniéndole perlas al chancho.
24 AUDIENCIA: Sí.

Informes (339)674-9100 empresa de Arlington

1 DAVID CHARAK: Están poniéndole perlas
2 al chanco. Esto es, es inhumano. Estás derrochando
3 mucho dinero. Como dice Fred Salvucci, quería
4 derribarlo en 1978. Pero, sabes, Chelsea no
5 tenía la influencia política necesaria en ese momento. Aún
6 no tiene la influencia política necesaria para hacerlo. Mantengo
7 que, si Chelsea fuera un barrio de Boston, si
8 se trataba de Charlestown, por ejemplo, tendría el poder
9 de la oficina del alcalde de Boston. Hace años, el alcalde
10 Kevin White en Boston tiraba cosas contra la
11 la pared de su oficina en el Ayuntamiento y a Fred
12 Salvucci, que trabajaba allí como planificador de transporte
13 le decía, "Quiero que saques esa maldita carretera." Y
14 tomó mucho trabajo hacerlo. Pero,
15 en definitiva, se sacó la carretera.
16 Tendríamos acras y acras de tierra, algunos
17 de ellas para el desarrollo, algunas de ellas darían
18 oportunidad para vivienda nueva, algunas
19 proporcionan oportunidad para un espacio verde. Se terminaría
20 la vibración de todos estos autos que pasan
21 por aquí.
22 Ahora, ¿a dónde están estas personas de
23 Saugus, Lynnfield, Peabody? ¿Qué van a
24 hacer? Realmente no me importa un pepino. Es decir es un

Informes (339)674-9100 empresa de Arlington

1 problema para costa del norte entera. Es un problema regional
2 donde la Línea Violeta es insuficiente. Deben
3 de haber mejores formas de viajar de Saugus,
4 Lynnfield, Peabody a Boston sin viajar
5 una persona por coche.
6 Estamos dándole una carga a los bombero de
7 Chelsea, al Departamento de policía de Chelsea
8 para responder a accidentes y otras actividades que suceden
9 sobre este viaducto y el puente.
10 Sólo—digo que disminuyen la velocidad del proyecto.
11 Y Chelsea tiene el poder para hacerlo, ya sea
12 la ciudad, o GreenRoots o la Colaborativa.
13 Ya no vivo en Chelsea. Pero regreso a los
14-en la década de 1950, mi abuela vivía en una
15 casa en Fifth Street. Y la casa fue tomada por
16 dominio eminente para construir esa rampa de Fifth Street. Y
17 eso es sólo un ejemplo.
18 Hablé con unas cuantas personas que
19 vivían en Walnut Street que perdieron sus hogares debido al
20 puente y el viaducto.
21 Moderador PAVAO: David, voy a tener
22 que pararlo. Tenemos a otras personas que
23 quieren hablar. Usted ya habló el doble.
24 DAVID CHARAK: Está bien.

1 moderador PAVAO: Le permito regresar
2 y hablar.
3 DAVID CHARAK: Permítame concluir.
4 Llegué tarde
5 aquí esta noche-
6 Moderador PAVAO: Claro.
7 DAVID CHARAK:--porque el estacionamiento es
8 muy difícil en City Hall de Chelsea.
9 (aplausos.)
10 DAVID CHARAK: El Auditorio aquí es
11 demasiado pequeño. No hay estacionamiento. Es muy
12 difícil aquí. Y tal vez debería, la próxima
13 sesión debería ser una noche de reunión tal vez en el
14 auditorio de la escuela secundaria. Tiene aparcamiento
15 allí. Usted probablemente tendría dos veces más
16 personas, cinco veces más. Y realmente
17 tendría comentarios de toda la comunidad.
18 NATHANIEL CABRAL-CURTIS: Muchas gracias,
19 David.
20 DAVID CHARAK: Voy a tener mucho más que
21 decir en algún momento.
22 (risas).
23 CHARAK DAVID: Gracias por esta
24 oportunidad.

1 COURTNEY HICKSON: Courtney Hickson, 19
2 Medford Street.
3 Tanto tiempo sin verlos, chicos. Y tan solo
4 quería reiterar un par de cosas. El cierre
5 de la rampa de Fifth Street es preocupante,
6 especialmente con nuestro fuego y nuestros respondedores de auxilio. No
7 me había dado cuenta de que realmente ustedes no habían consultado
8 con ellos sobre cómo podrían afectar esos primeros
9 equipos de respuesta. Por lo tanto, definitivamente le recomendamos que
10 lo hagan.
11 Hablamos brevemente
12 sobre el 111, pero quiero reiterar el hecho de que
13 dijeron la semana pasada que se tarda unos 30 minutos
14 principio a fin. Ahora están anticipando que tomará una hora
15 y 10 minutos para ir de extremo a extremo. Cuando ustedes son
16 haciendo la construcción por la mañana temprano, que es
17 algo de lo que he hablado un par de veces, necesitan
18 pensar que las horas viajar en Chelsea
19 no son lo mismas que en otros lugares.
20 Estoy en la parada de Everett Avenue
21a las cinco de la mañana, y ese bus esta tan lleno
22 ya que pasa volando. Así que, si no podemos
23 subirnos al bus, y ahora tendrán retrasos por la
24 construcción porque son, ya sabes, están retrasados

1 con el cierre, la demora será aún
2 más. Por lo tanto, realmente quiero animarlos
3 chicos a ser un poco más reflexivos en cuanto a cuáles
4 serán las horas de construcción para asegurarse de que realmente
5 terminen a las 5:00 ya que, como la mitad de esta sala
6 sabe, madrugó antes que el sol, así que estoy ahí viendo y
7 viviendo esto. Y puedo decirles, saben,
8 que demorar tanto para cruzar el puente a las
9 cinco, seis de la mañana es ridículo. Así que si
10 van a tener más retrasos por la construcción es
11 algo que necesitan considerar.
12 Y, creo que también es necesario considerar
13 Cómo todo esto va a afectar no sólo los
14 caminos inmediatamente impactados, pero como esto afecta a
15 Williams Street. Esta mañana, el puente de Williams
16 Street estaba abierto. Y luego un camión doblaba a mano
17 derecha. Y se convirtió en un enorme desastre de
18 tráfico. Y llegué a trabajar 45 minutos tarde
19 por la mañana debido a solo una situación.
20 AUDIENCIA: ¿puente de Meridian Street?
21 COURTNEY HICKSON: Meridian, el primer
22 puente.
23 AUDIENCIA: ¿no Williams?
24 COURTNEY HICKSON: No, el Puente de

1 Meridian Street.
2 NATANAEL CABRAL-CURTIS: McArdle.
3 COURTNEY HICKSON: Es Meridian al --
4 NATHANIEL CABRAL-CURTIS: McArdle.
5 Así se llama.
6 COURTNEY HICKSON: sí. Y sí
7 entiendo que, como saben, son sujetos a las leyes
8 marítimas. Pero hay algo que se puede
9 incorporar en un momento determinado
10 donde durante la construcción el puente sólo se abre a
11 las 7:30 de la mañana.
12 Se puede también considerar tal vez
13 incorporar un barco desde Admirals Hill o esa
14 zona en general-
15 AUDIENCIA: Sí.
16 COURTNEY HICKSON: - al centro de
17 Boston porque creo que podría ser una forma de
18 aliviar muchos problemas de tráfico. Sé que me gustaría
19 tomar un barco, usted sabe, algo a lo largo de esas líneas.
20 Así que, eso es todo.
21 Moderador PAVAO: Gracias por su
22 comentario. Quiero comentar en dos puntos rápidamente.
23 Saben, salir de la carretera a las 5.00,
24 eso es extremadamente--va a ser muy difícil para

1 nosotros. A las 5:00, no es solo cerrar
2 construcción. Tendrían que estar completamente fuera de la carretera.
3 El tráfico ya aumentó a tres carriles en ese momento. Por lo tanto,
4 serán penalizados fuertemente por cualquier minuto
5 que pasa de las 5:00. Por lo tanto, puedo asegurarles que estamos tan
6 preocupados por ello como Uds.
7 En cuanto a los puentes, no tenemos
8 control de la apertura y cierre de los puentes.
9 Por lo tanto, sólo quiero déjalo constar en el récord. Esa es el
10 Guardacostas de los Estados Unidos.
11 COURTNEY HICKSON: creo que se trata menos de
12 su control de los puentes y más de ser
13 pensativo sobre el impacto del tráfico y
14 planes rehechos y cómo los camiones y en montón de automóviles--
15 no estoy hablando de como, oh, un Ford F-150. Estoy hablando de
16 un camión de 18 ruedas que estaba haciendo girando a la derecha
17 y se toman -- cruzan la línea. Por lo que
18 no sólo es--
19 Moderador PAVAO: Las aperturas del puente.
20 COURTNEY HICKSON: No es la apertura
21 de puente.
22 Moderador PAVAO: Está bien.
23 COURTNEY HICKSON: Son todos los carros.
24 Moderador PAVAO: Está bien. Gracias.

1 Entendido.
2 ALEXANDRIA CHRISTMAS: Hola. Mi nombre es
3 Alexandria Christmas. Vivo en 67 Cook Ave.
4 Estoy realmente preocupada por la calle
5 - el cierre de la rampa. Sé que lo dije la semana pasada,
6 pero sólo quería compartirlo otra vez.
7 Durante su estudio, una de las cosas que
8 quiero que Uds tengan en cuenta es el tráfico de la escuela alrededor de
9 allí, autobuses escolares, no sólo para nuestro propio distrito,
10 pero para otros, otras escuelas. Allí no están sólo nuestras
11 escuelas de Williams y la secundaria, pero también Excel.
12 Y también tenemos nuestras escuelas vecinas que
13 van y vienen de East Boston. Y utilizan esa
14 ruta de Everett Ave.
15 Así que, una de las cosas que noté en su
16 Estudio es que notaron que hay un alto volumen
17 en rampa de Everett Ave. y menos en la Arlington. Hubiese
18 pensado que revertirían su pensamiento
19 y decir tal vez nos podríamos desviar a lo del tráfico a
20 la rampa de Arlington Street para reducir el tráfico en la
21 rampa de Everett Ave. Creo que ayudará a la ciudad
22 y también aumentará el uso de la rampa de Arlington
23 Street.
24 Entiendo que el viaducto sea necesario.

1 He leído su propuesta para el proyecto. Y
2 realmente aprecio que colaboren con la comunidad.
3 Una de las cosas que estaba pensando como solución
4 sugerencia es aumentar los autobuses. Sé que ustedes
5 trabajan con el MBTA como parte de su plan de proyecto. Los
6 niños de la escuela los utilizan--sé que mis hijas lo hacen--de
7 6 a 8 a.m. Podría ser beneficioso si tuvieran un
8 servicio de autobús entre Woodlawn y Cary a donde la mayoría de
9 la escuela, como Clark Ave. y luego podrían incluso
10 caminar a Williams.
11 NATHANIEL CABRAL-CURTIS: ¿Esas son
12 paradas, señora, sólo para el registro? ¿Son paradas o
13 localizaciones?
14 ALEXANDRIA CHRISTMAS: Son las paradas.
15 Entonces Woodlawn es el final de la parada de la ruta 111
16 yendo hacia Chelsea. Y luego Cary Square--ni
17 siquiera Cary Square, sugeriría a Bellingham Square,
18 porque de ahí podrían ir a la
19 Clark o podría ir a la escuela Williams, que
20 son dos escuelas en una.
21 Eso sólo trata la ciudad de
22 Chelsea, sin tratar de cómo salir de
23 Chelsea. Y luego tienes otro autobús que sale de
24 Bellingham Square en Chelsea hacia Boston. Puede

1 que eso ayude. ¿Está bien?
2 El cierre de esa rampa va a definitivamente
3 dejarnos embotellados. Entiendo lo que su estudio
4 está indicando, pero estoy totalmente en desacuerdo, y creo que escuchan
5 de la audiencia, que todos estamos en desacuerdo con esto.
6 Una de las otras cosas de que me di cuenta es
7 que van a ofrecer policía de detalle. No fue
8 definido si iba a ser de estado o ciudad. Si
9 va a ser de la ciudad, mi único pensamiento es que si dinero va
10 a ser desviado a la ciudad para ayudar con nuestro departamento
11 de policía, o incluso a nuestros primeros respondedores porque en este momento,
12 hasta ahora, veo a la policía ayudando y asistiendo a los
13 guarda cruces durante las horas de escuela
14 por la mañana y por la tarde. Pero si esto va a
15 ocurrir con la construcción y el cierre de la rampa,
16 temporal o permanente, vamos a necesitar
17 incrementar la policía. Vamos a necesitar su
18 asistencia.
19 Y el último pensamiento que vi fue que las
20 horas de construcción son entre 19:00 y 6:00, pero
21 creo que mencionaron 5:00. ¿Podríamos hacerlas aún
22 más tarde como a las 20:00 o las 21:00? No sé. Eso es solo
23 uno de mis otros pensamientos. Eso es todo.
24 (aplausos.)

1 Moderador PAVAO: Sí, Señor.
2 RICH DECAREAU: Hola. Rich Decareau.
3 Es D-e-c-a-r-e-a-u.
4 Si no le molesta, ¿le molesta
5 regresar a la última diapositiva, por favor?
6 y, mientras esperamos, me gustaría
7 obviamente reiterar lo que ha dicho un montón de gente
8 aquí. El bus 111, me gustaría saber si - sé que una
9 gran cantidad de personas trabajan para MITC. ¿Y me gustaría saber si
10 se dan cuenta de que el cierre de esta rampa es de
11 está siendo considerada? Y muchas de esas personas
12 toman--hay una parada en Arlington
13 y Fifth Street. Me gustaría saber si ¿son conscientes de
14 lo qué está sucediendo? Sé que hay por lo menos mil
15 personas que trabajan allí y esas personas toman
16 ese autobús. Así que, usted sabe, es una preocupación para ellos
17 también.
18 En segundo lugar, tenemos un problema de roedores.
19 Con toda la construcción que se está haciendo, el problema de roedores
20 sólo va a empeorar. Quiero que esto se tome
21 en consideración. Tal vez haya algo que se pueda
22 hacer sobre eso.
23 NATHANIEL CABRAL-CURTIS: Entonces, tal vez
24 a-Joe ya lo dijo, lo diré otra vez tan

1 solo para que sepan--una especificación de control de roedores es parte de este
2 contrato.

3 Rich DECAREAU: Está bien.

4 NATHANIEL CABRAL-CURTIS: Y he

5 realmente vivido por los últimos 15, 16, 17, 18--tres

6 ahora dentro de un sitio de construcción de MassDOT que tiene ese

7 programa de hostigamiento de roedores. Y mi gato ha estado muy

8 aburrido. Por lo tanto, funciona.

9 Rich DECAREAU: Está bien. Quería que

10 abriera la diapositiva porque esa es mi casa a la derecha

11 allí. Y sus preocupaciones por el dominio eminente y el

12 estado tomando una propiedad, que es una gran preocupación mía.

13 Quisiera saber cuándo vamos a saber si eso

14 va a pasar y cuando ocurrirá. También esta en

15 su folleto aquí.

16 NATANAEL CABRAL-CURTIS: Correcto.

17 ¿Joe, quiere usted hablar de eso?

18 Moderador PAVAO: nosotros no vamos a tomar

19 propiedad en este proyecto.

20 Rich DECAREAU: Está bien. Y cómo

21 sabré si van a tener que usar mi terreno para-

22 Moderador PAVAO: Tampoco estamos tomando

23 servidumbres temporales. Todo el trabajo se hará

24 dentro del territorio al cual MassDOT tiene derecho.

1 Rich DECAREAU: Está bien. Muy bien.
2 Moderador PAVAO: Si hay algún cambio
3 como resultado de lo que cambiamos en este proyecto entre
4 ahora y después, volveremos y los notificaremos.
5 Rich DECAREAU: Entendido.
6 Moderador PAVAO: Pero no
7 anticipo cambios.
8 Rich DECAREAU: Está bien. Y lo último
9 que me gustaría reiterar, como un montón de gente ha
10 mencionado, los daños estructurales. Como pueden ver, me refiero a
11 que puedo literalmente alcanzar por mi ventana y, como ven,
12 tocar el puente aquí. He tenido anteriormente, saben, reclamos
13 de seguro por daños estructurales del
14 puente. Supongo que durante esta construcción voy
15 a, ya saben, ver a algún tipo de daño
16 estructural. ¿Habrá un presupuesto en lugar para
17 algo así? ¿Habrá un encargado en el área de construcción?
18 Ya sé que tendrán una línea de soporte las 24 horas.
19 Moderador PAVAO: Sí.
20 Rich DECAREAU: Pero si algo
21 ocurre durante la mitad de la noche, no quiero
22 tener que llamar a alguien. Quiero ser capaz de llegar
23 y decir: "Oye, usted sabe, un perno pasó por mi
24 ventana".

1 moderador PAVAO: Para responder a
2 Esa pregunta, en primer lugar, tendremos vigilancia.
3 Estamos haciendo una encuesta de los hogares cercanos
4 al puente que puedan ser impactados. Tendremos
5 especificaciones para eso. Por lo tanto, se harán
6 inspecciones antes y después
7 de la construcción.
8 En cuanto al personal, tendremos
9 personal siempre que haya equipos de trabajo. Pero, si usted
10 llama a la línea, va a ser la forma más rápida
11 de llegar a un capataz.
12 Rich DECAREAU: Tendrían que tener un
13 capataz en el sitio mismo.
14 Moderador PAVAO: Por supuesto.
15 Absolutamente.
16 Rich DECAREAU: Esta bien. Esta bien.
17 Y, saben, sigo pensando en cosas. Esta
18 bien. Esta es una pregunta personal mía. Entonces,
19 yo trabajé para el puente hace muchos años. He estado allí
20 por 43 años. Mi abuelo trabajó con el puente.
21 Tenemos una cerca que va a lo largo de la curva allí.
22 ¿Es algo que se reemplazará, o cuáles son
23 sus pensamientos en eso?
24 Moderador PAVAO: ¿Dígalo otra vez?

1 RichDECAREAU: Hay una cerca.
2 Hay una cerca que se construjo. Y se construjo para
3 proteger de las personas que lanzan botellas y otras cosas
4 a la casa. Hemos tenido cosas ir a través de nuestro -
5 Moderador PAVAO: ¿Sobre la estructura o
6 por abajo?
7 Rich DECAREAU: Está en la estructura.
8 NATHANIEL CABRAL-CURTIS: En la
9 estructura. En la estructura.
10 RICH DECAREAU: Esta en el puente.
11 Moderador PAVAO: Todo eso será
12 sustituido.
13 Rich DECAREAU: Está bien. Así que la cerca
14 será
15 Moderador PAVAO: correcto. Va a ser
16 reemplazada y probablemente pondremos una nueva cerca la nieve.
17 Supongo que es un cerca de nieve a la cual se refiere.
18 Rich DECAREAU: No era una cerca de nieve,
19 no. La pusieron para proteger a la casa de la gente
20 que arroja escombros desde el puente y que golpeaban la
21 casa, pasando por ventanas. Casi mató uno
22 de nuestros inquilinos.
23 Moderador PAVAO: Viendo la proximidad
24 cercana, contemplamos una cerca de nieve allí.

¿1 Esta bien?

2 Rich DECAREAU: Esta bien. Está bien.

3 Perfecto. Y creo que eso es todo. Gracias.

4 NATHANIEL CABRAL-CURTIS: Gracias,

5 Señor.

6 Moderador PAVAO: Gracias.

7 Concejala DAMALI VIDOT: Damali Vidot.

8 Debería tenerme allí todavía.

9 Así que, sólo tres cosas rápidas. La primera

10 es que sólo quiero volver a subrayar la mitigación de ruido

11 para los hogares a lo largo del puente. Dormir es muy

12 importante. Tenemos niños que tienen que ir a

13 escuela. Tenemos los padres, residentes que trabajan duro que

14 viven en la zona. Y realmente no es justo tener-

15 tener que someterse a todo ese ruido mientras que la gente

16 están tratando de dormir para que puedan ganarse la vida e ir

17 a la escuela. Eso es número uno.

18 Número dos, hay una preocupación por-

19 no sé si en su estudio fueron capaces de ver cómo

20 llena el 111 por las mañanas, pero solo hay lugar

21 para quedarse en pie. Entonces para viajar hasta el puente de

22 Everett Avenue con todo ese peso de todas las personas que están

23 en el autobús posa un factor de seguridad enorme.

24 Y yo sólo quiero asegurarme de que eso esté en el

- 1 registro.
- 2 Y, por último, quería saber si estos
- 3 estudios de planificación y estudios de tráfico que han hecho
- 4 para crear este proyecto mágico pueden ser disponibles
- 5 para el público. Eso es todo.
- 6 NATHANIEL CABRAL-CURTIS: Sí.
- 7 Moderador PAVAO: Sí, podemos hacerlo.
- 8 Gracias.
- 9 Concejal DAMALI VIDOT: ¿Cuándo?
- 10 PAVAO Moderador: Tenemos que finalizarlo
- 11 Pero una vez que esté finalizado, lo pondremos.
- 12 Concejal DAMALI VIDOT: ¿Cronología?
- 13 Tienen una cronología para todo lo demás.
- 14 Moderador PAVAO: ¿De qué estamos hablando?
- 15 ¿Estamos hablando del estudio de tráfico local?
- 16 ¿El estudio de tráfico local?
- 17 Concejal DAMALI VIDOT: Lo queremos
- 18 todo.
- 19 Moderador PAVAO: ¿O regional?
- 20 Concejal DAMALI VIDOT: Cualquier cosa.
- 21 Cualquier estudio en el que se esté basando este proyecto,
- 22 pido que se los haga disponibles a los
- 23 electores.
- 24 Moderador PAVAO: podemos. ¿Cómo el

1 Informe de justificación para la rampa A y todos los demás
2 estudios?
3 Concejala DAMALI VIDOT: Correcto.
4 Moderador PAVAO: sí, los podemos hacer
5 disponibles.
6 concejala DAMALI VIDOT: ¿Sí, y cuándo?
7 Moderador PAVAO: Podemos hacerlo
8 disponible en los próximos días.
9 Ya lo hemos hecho disponible al administrador de la ciudad,
10 y por supuesto podemos hacerlo disponible a todos los
11 concejales.
12 Concejala DAMALI VIDOT: Gracias.
13 ¿Y al público?
14 Moderador PAVAO: Y al público.
15 Concejala DAMALI VIDOT: Gracias.
16 DAVID CHARAK: David Charak. He vuelto
17 otra vez.
18 NATHANIEL CABRAL-CURTIS: David, antes de
19 que empiece--sabes, podría haber algunos más--
20 DAVID CHARAK: No, esto será muy
21 breve.
22 NATHANIEL CABRAL-CURTIS: Claro. ¿Hay
23 alguien en la audiencia que no haya tenido
24 oportunidad de hablar? Va una vez, van dos veces.

1 MONICA ELIAS: Sólo tengo algo
2 rápido.
3 NATHANIEL CABRAL-CURTIS: Pase,
4 señora. Ud primera.
5 MONICA ELIAS: mi nombre es Mónica Elias,
6 E-I-i-a-s.
7 Sólo quería destacar la ruta de autobús,
8 soy un ex-pasajera del autobús. Y antes
9 vivía en Beacon Street y esperaría en Everett Ave.
10 Y a veces el autobús nos salteaba. Y fue
11 realmente horrible. Y, sabe, usted sólo sigue
12 esperando. Cuando iba a la universidad, a veces
13 llegaba tarde. Así que, con este proyecto en curso,
14 los animo a que traigan una persona del MBTA a hablar
15 con los pasajeros. Y muchos de esas personas no
16 vinieron esta noche. Y creo que si se trata mejor
17 y en un auditorio más grande esa es la mejor manera de
18 tratar el asunto.
19 Y luego tengo una sugerencia.
20 Porque escucho que Chelsea necesita una gran cantidad de espacio verde
21 para los niños, y he visto algunos proyectos donde un montón de
22 estacionamientos se están transformando. Algunos estacionamientos
23 son diseñados con espacio verde alrededor de ellos. Por lo tanto,
24 tal vez debajo de nuestros puentes, podrían considerar

- 1 eso también.
- 2 Muchas gracias.
- 3 Moderador PAVAO: Gracias.
- 4 NATHANIEL CABRAL-CURTIS: Sólo una cosa
- 5 sobre eso, señora. Hicimos publicidad en el 111.
- 6 Había volantes de esta reunión en ese
- 7 vehículo.
- 8 COURTNEY HICKSON: como alguien que
- 9 viaja en el bus 111, no vi ninguno.
- 10 NATHANIEL CABRAL-CURTIS: Se los dimos a
- 11--hemos oído de personas que los vieron. Los enviamos
- 12 al garaje del cual los buses son enviados.
- 13 A lo mejor los quitaron.
- 14 COURTNEY HICKSON: Quiero decir que también he
- 15 visto a supervisores quitarlos del autobús.
- 16 Moderador PAVAO: Pase.
- 17 REINA VILLANUEVA (a través de traductor): Ella
- 18 comenzó explicando que entiende que este
- 19 podría ser algo mejor para la ciudad de Chelsea.
- 20 y su esposo-
- 21TAQUÍGRAFO: ¿Puedo obtener su primer
- 22 nombre, su nombre completo?
- 23 REINA VILLANUEVA: Reina, R-e-i-n-a,
- 24 Villanueva, V-i-l-l-a-n-u-e-v-a.

1 Ella entiende que esto podría ser un
2 mejoramiento para la ciudad de Chelsea, en términos de que el
3 puente realmente necesita su reconstrucción. Pero
4 son propietarios que están, literalmente, a dos metros del
5 puente. Y han sufrido todo tipo de impacto
6 negativo: ratas inundando el fondo de su terreno,
7 agua inundando su terreno entrar y entrando a su propiedad
8 y su hogar.
9 Hemos sufrido rotura de ventanas. Hemos
10 tenidos impactos terribles del ruido. Tenemos inquilinos
11 en el segundo piso. Tienen un bebe de cuatro meses. El
12 ruido, no aguantan este tipo de ruido.
13 Tiene que diseñar algún tipo de plan que realmente
14 impida que el sonido afecte a la
15 residentes.
16 Nuestras ventanas siguen rotas. Han
17 entrado frío y la nieve. He hablado con mi
18 concejal Roy Avellaneda que está aquí esta noche
19 y habló con ustedes, para tratar de comunicarse ustedes. Hace
20 días ya que me comuniqué para tratar de conseguir que
21 estas ventanas sean reparadas. Y, no sólo sustituidas, pero
22 debe ser insonorizadas. Tiene que haber algo
23 que para mejor esto. ¿Correcto? Estoy
24 literalmente justo al lado de este proyecto. He traído

- 1 fotos para mostrarles exactamente donde se encuentra mi casa
- 2 para que puedan ver directamente cuál sería el impacto.
- 3 Una de las columnas que estás pensando
- 4 en reconstruir, el agua que baja por ella
- 5 entra directamente al fondo de su terreno. Por lo tanto, estas son
- 6 las cosas que necesitan tener en cuenta al planificar esta
- 7 reestructuración. Es necesario comprender los problemas
- 8 ahora para corregirlos antes de hacer cualquier tipo de
- 9 reestructuración. Y eso es el final.
- 10 Moderador PAVAO: Entonces, sólo para --
- 11 para responder a la pregunta sobre el drenaje, vamos
- 12 a mejorar el drenaje.
- 13 Concejal ROY AVELLANEDA: el cemento
- 14 que ven en su ladrillo-
- 15 Moderador PAVAO: Sí.
- 16 Concejal ROY AVELLANEDA: Eso tuvo que agregarse
- 17 porque el desagüe del puente
- 18 penetra el muro de ladrillo y agua de lluvia y
- 19 salpicaduras del puente Tobin entra su
- 20 estructura.
- 21 Moderador PAVAO: Nos aseguraremos de abordar
- 22 el asunto permanentemente como parte de este proyecto
- 23 además de poner cerca la nieve en este lugar.
- 24 Concejal DAMALI VIDOT: Pero fuera

1 del proyecto, esto es un problema.
2 Moderador PAVAO: Entendido.
3 Concejal DAMALI VIDOT: Eso no
4 de ver con el proyecto. Necesita ser
5 solucionado.
6 Moderador PAVAO: ¿Alguien más quiere
7 hablar? Bueno, te toca, David.
8 DAVID CHARAK: Está bien. No voy a
9 tomar demasiado tiempo aquí.
10 Moderador PAVAO: ¿Me vas a decir
11 me quieres la rampa A?
12 DAVID CHARAK: Quiero quitar el puente
13 y viaducto por completo. Pero teniendo en cuenta que
14 probablemente van a seguir adelante con la parte del proyecto del
15 puente Tobin que ya han licitado, quiero
16 saber si se ha realizado cualquier estudio o
17 consideración de poner un carril de bus o vehículo de
18 alta ocupación en el Tobin para una conexión a
19 Haymarket porque el bus 111--estuve en una reunión
20 en GreenRoots, probablemente hace un mes, y
21 que gran parte del debate en GreenRoots fue acerca del 111,
22 abarrotamiento y congestión en el puente, y
23 el tiempo que tardó en Boston. Si MassDOT va a
24 poner un puente en North Washington Street, con un carril

1 de autobús, quiten un carril del puente Tobin y háganlo
2 un carril de bus de alta ocupación. Será inconveniente sólo para
3 personas viniendo de Saugus, Lynnfield,
4 Peabody. Realmente no me importa esa gente.
5 Es la gente de Chelsea que necesita consideración.
6 Es la gente en Chelsea que han sido atropellados por 70
7 años. Ya basta. Saben, cosas positivas necesitan pasar
8 en el Chelsea, no el estado haciéndole mal a
9 Chelsea. Deberían estar haciendo cosas por Chelsea.
10 Este proyecto no hace mas que ponerle
11 perlas al chanco que ha estado ahí durante 70 años.
12 Y he estado viajando en el autobús 111
13 antes de que fuera el 111. Era el autobús 11. Por lo que conozco
14 de la congestión y abarrotamiento en los buses desde hace
15 muchos años.
16 Moderador PAVAO: Gracias, David.
17 DAVID CHARAK: De nada.
18 Moderador PAVAO: ¿Alguien más quiere
19 hablar?
20 (no hay respuesta).
21 Moderador PAVAO: solo tengo un par
22 de comentarios generales. Quiero aclarar que todo el
23 equipo ha estado escuchándolos. Hemos escuchado alta y claramente
24 esta noche. No escuché ni un sí para rampa A. Por lo tanto,

1 tomé nota de eso. Nos llevamos eso.
2 concejal DAMALI VIDOT: ¿Cuándo nos entregan
3 el nuevo informe?
4 Moderador PAVAO: antes de tomar cualquier
5 decisión, vamos a continuar con algunas reuniones
6 más. No nos hemos comunicado aun con la comunidad
7 comercial. Queremos escucharlos. Se trata de
8 comunicarnos con ellos.
9 Vamos a organizar una reunión, o
10 solicitar una reunión con el Ayuntamiento. Estaremos
11 reuniéndonos con la oficina del administrador de la ciudad. Discutiremos
12 entre nosotros después de esas reuniones. Luego me gustaría
13 volver y hacer una reunión pública de información para
14 hablar sobre lo que es que puede y no puede hacer en esto
15 proyecto.
16 Ahora, me encantaría decir, escuchamos
17 muchas preocupaciones esta noche, un montón de condiciones existentes,
18 una gran cantidad de impactos de nuestros proyectos, de nuestro proyecto
19 y proyectos ocurriendo simultáneamente con éste. Me
20 encantaría decir que podemos llegar con esto
21 proyecto y resolver todos estos problemas. Pero
22 la realidad es que no se puede. Tenemos un presupuesto limitado.
23 Primero y ante todo es cambiar esta estructura porque
24 debe ser arreglada.

1 En segundo lugar, nos comprometemos a la
2 mitigación de cualquier impacto de construcción de este
3 proyecto. No es decir que no estamos escuchando a todos
4 sus otros problemas, pero nosotros vamos a trabajar con el
5 Ayuntamiento de la ciudad. Vamos a trabajar con el oficial del administrador
6 de la ciudad para ver lo que podemos hacer más allá
7 de disminuir los impactos de este proyecto en particular.
8 Además de eso, hemos escuchado acerca de
9 problemas con el MBTA. El MBTA los está escuchando.
10 Están muy preocupados por los problemas que se han
11 mencionado en las últimas reuniones recientemente.
12 Concejal CALVIN T. BROWN: ¿Están
13 aquí hoy?
14 Moderador PAVAO: Sí, tenemos
15 alguien aquí del MBTA.
16 Concejal CALVIN T. BROWN: Está bien.
17 Moderador PAVAO: pero este no es un
18 proyecto del MBTA. Esto de trata del viaducto de Chelsea
19 esta noche. El MBTA se compromete a reunirse y
20 continuar el dialogo y llegar a una acuerdo
21 para mejorarlas líneas de autobús, sean
22 tarifas reducidas, agregando autobuses, agregando conductores.
23 No sé las respuestas. Pero ellos están comprometidos. Están
24 escuchando sus preocupaciones.

1 Por lo tanto, quiero dar las gracias a todos por
2 venir esta noche. Sé que fue una larga reunión. Hubo
3 mucha gente. Pero les agradecemos que
4 hayan venido. Y esta no será la última vez que
5 nos verán.
6 Así que, si nadie tiene más comentario,
7 voy a declarar a la audiencia oficialmente cerrada a las
8 21:05.
9 (aplausos.)
10 (con lo cual, los procedimientos concluyeron
11 a las 21:05)
12 //
13 //
14 //
15 //
16 //
17 //
18 //
19 //
20 //
21 //
22 //
23 //
24 //

C E R T I F I C A D O

Yo, Judith A. Luciano, certifico que el registro
antecedente es una fiel y precisa transcripción de los
procedimientos del asunto aquí tratado a lo mejor de mi
habilidad.

Judith A. Luciano

Judith A. Luciano