

## **Declaración completa en respuesta al borrador del Alcance de la Rezonificación de Jerome Ave.**

### **Coalición Bronx para una Visión Comunitaria**

**8 de Septiembre del 2016**

El plan de la ciudad para rezonificar 73 cuadras a lo largo de Jerome Ave. en el suroeste y noroeste del Bronx, es la propuesta de cambio de uso de tierra más grande que se ha hecho en el Bronx desde Co-Op City en 1973. Cambiará el uso de la tierra para facilitar el desalojo de espacios de industria y automotrices y para facilitar la construcción de más de 4.000 unidades residenciales de propiedad privada, que proveerán vivienda a más de 12.000 personas.

Pero, ¿para quién será esta vivienda? ¿Quién construirá la vivienda? ¿Cómo impactará en las presiones para desalojar a las personas inquilinas que en su mayoría viven en vivienda de renta estabilizada en las áreas de los alrededores? ¿Como impactará esto a la comunidad inmigrante dominicana de la industria automotriz?

#### **Sobre la vivienda asequible:**

El plan documenta las condiciones actuales de vivienda de la área de impacto —o todas las áreas de las juntas comunitarias 4 y 5. 80% de la vivienda se construyó antes de 1947. 2/3 de la vivienda es regulada por el gobierno. El ingreso económico medio es \$25.900. 25% de los hogares ganan más de \$50.000. La mayoría de las personas inquilinas (más del 55%) destinan más del 30% de sus ingresos a pagar el alquiler.

La ciudad dice que sin una rezonificación, el mercado crearía 780 apartamentos nuevos durante los próximos 10 años. La rezonificación añadirá 3.250 apartamentos a esa cantidad, a través de 145 sitios de desarrollo inmobiliario. En total la rezonificación determinará la naturaleza de más de 4.000 unidades residenciales durante los siguientes 10 años. Esta es una acción gubernamental increíblemente audaz.

El plan dice repetidamente que a lo que apunta la ciudad es a crear vivienda asequible permanente. La ciudad dice que hará esto a través de mandatos de Vivienda Inclusiva Obligatoria (MIH por sus siglas en inglés) y de programas municipales y estatales de financiamiento de vivienda asequible. Desafortunadamente ninguna de estas opciones crean un número significativo de unidades que sirven a las necesidades del barrio. Ninguna opción del MIH refleja las necesidades del barrio – la mejor opción excluye al 78% de las personas que viven en el barrio. El mejor programa de financiamiento de la ciudad, ELLA (por sus siglas en inglés), también es completamente inadecuado ya que la mayoría de vivienda a la que subsidia es para familias que ganan \$52.000 al año. Por eso la ciudad no tiene mecanismos para hacer mandatos de vivienda asequible o presionar al mercado para crearla, a niveles que reflejen las necesidades de las personas que viven en el barrio.

Por lo tanto las metas establecidas para la rezonificación son completamente falsas o enteramente para otra población.

Nuestra coalición ha trabajado con constructores sin fines de lucro, personas que viven en el barrio y los sindicatos de la construcción para crear un nuevo programa financiero que subsidiaría vivienda asequible a niveles que reflejan las necesidades actuales y a su vez a un costo que refleja las necesidades de trabajos estables con posibilidad de una carrera en el futuro. La rezonificación no puede avanzar hasta que se cree este programa de financiamiento.

### Acerca del desplazamiento de personas que viven en el barrio:

El área de rezonificación es en su mayoría terreno designado para usos no residenciales. Si la rezonificación ocurre, los constructores no necesitarán demoler edificios residenciales para construir edificios más altos; estarán construyendo en lugares que están vacíos o incluyen otros usos, como negocios automotrices. La ciudad proyecta el desalojo directo de menos de 500 personas y concluye que esto no se “esperaría típicamente que altere las características socioeconómicas de un barrio”, haciendo completamente innecesario para la ciudad la realización de un estudio directo sobre el desplazamiento residencial directo.

La ciudad si dice que *podría* hacer un análisis detallado del desplazamiento residencial *indirecto* – el tipo de desplazamiento que resulta cuando un flujo de inquilinos de ingresos más altos se mudan a un barrio y cambian el mercado de vivienda local, haciendo aumentar las rentas para todas las personas.

Pero la ciudad tiene la OBLIGACIÓN de comprometerse a observar este asunto, que es crítico para la comunidad. El hecho de que el desplazamiento residencial no es un área central de estudio es altamente problemático. Sin un mecanismo para crear vivienda realmente asequible, los más de 12.000 nuevos residentes que traerá la rezonificación ganan ingresos de al menos \$25.000 más que el promedio de ingresos de una familia en un barrio del Bronx. Si los inquilinos de ingresos mayores se mudan aquí los servicios en el barrio cambiarán y otros inquilinos de mayores ingresos se mudarán a los apartamentos de renta estabilizada. Los propietarios de edificios quienes *ya* se involucran en una serie de comportamientos ilegales que provocan desplazamiento y cuyos planes de negocio casi siempre *dependen* del desplazamiento, como ya ha sido documentado por campañas de grupos de base en contra de la igualdad depredadora, tendrán un *incentivo mayor* para acosar a los inquilinos de ingresos bajos – que viven en apartamentos de renta estabilizada - para que salgan de sus hogares, y así abrir camino a personas de ingresos más altos. Pero típicamente la ciudad no examina tácticas ilegales de acoso y desplazamiento en el proceso de revisión ambiental. Por esta razón, la ciudad no tomará en cuenta las duras realidades que las personas inquilinas de bajos recursos, que viven en apartamentos de renta estabilizada, enfrentarán después de la rezonificación — encubriendo el verdadero impacto de las acciones de la ciudad. El no estudiar el comportamiento ilegal que la rezonificación alimentará y su impacto en las personas inquilinas es simplemente irresponsable e inaceptable. Esta rezonificación resultará en un aumento de desalojos legales e ilegales. No podemos y no debemos esperar a ULURP para empezar a escuchar cómo la ciudad va a tener un plan anti-desplazamiento.

El traer más de 12.000 residentes y desplazando casi toda la industria automotriz es un acto extremo. ¿Dónde está el esfuerzo extremo para implementar un plan anti-desplazamiento para las personas que viven aquí ahora? Necesitamos un estudio que abarque el desplazamiento legal e ilegal que podría ocurrir.

La ciudad no debe avanzar con este plan hasta que la *Intro 214* se apruebe, proveyendo así el derecho a consejería para toda persona de bajos recursos y de clase trabajadora que se enfrenta al desalojo. No debe avanzar hasta que se establezca un certificado de política de no acoso, ya sea en este barrio o en toda la ciudad, para desanimar el mal comportamiento de propietarios de edificios, y la creación de una fuerza de control especial para HPD para monitorear el desplazamiento y hacer que se cumpla con las medidas de preservación de la vivienda asequible que ya existen y en especial de los apartamentos de renta estabilizada.

## **Sobre trabajos de construcción, contrataciones locales y seguridad del trabajador**

No hay nada en este ámbito sobre los trabajos que se necesitan para crear más de 4.000 unidades de vivienda o los requisitos de seguridad para esos trabajos. Más de 4.000 unidades de vivienda crearán cerca de 4.000 trabajos de construcción.

Nuestros barrios tienen una tasa de desempleo de 15%. Solo el 60% de la población mayor de 16 años participa en la fuerza laboral. Si estamos creando trabajos en nuestro barrio, necesitamos crear trabajos *para* nuestro barrio. Y no solo cualquier trabajo, sino estables, con buenos salarios. Más que nada, no queremos trabajos – queremos posibilidades de carreras. Con 4.000 o más trabajadores que se necesitan para construir estos edificios, necesitamos asegurarnos de que lleguen a través de programas de formación estatales y que hay provisión de contrataciones de personas locales.

El Ayuntamiento puede actuar ahora para reformar sus programas de subsidio, creando mandatos para contratar trabajadores locales y crear programas de formación aprobados por el estado. La ciudad puede actuar ahora para pasar legislación para asegurar que los lugares de trabajo son seguros y que los trabajadores están protegidos. La ciudad no puede y no debe facilitar la creación de más de 4.000 trabajos, sin asegurarse de que son de alta calidad, con buenos sueldos y para el Bronx.

## **Acerca del desplazamiento de la industria automotriz inmigrante**

Este alcance mantiene un silencio completo acerca de los beneficios de la industria automotriz. En su lugar, según el alcance, los talleres de autos (uso comercial pesado), bloquean aceras, motiva a los vehículos a cruzarse para acceder a talleres y parqueaderos, opera en naves y detrás de puertas pesadas impidiendo la “vista de la calle”, y produce altos niveles de ruido, todas estas cosas que generalmente son “incompatibles con una experiencia afirmativa para los peatones”.

Vamos a corregir eso aquí. La industria de reparación automotriz es una fuente importante de trabajo para la gente no blanca, inmigrantes y la gente sin diploma de educación secundaria o título universitario. En NY, más del 60% de los trabajadores de autos son inmigrantes, 75% son gente no blanca (con altos porcentajes de Afroamericanos y Latinxs), 25% de los trabajos en la industria automotriz paga entre \$40.000 a \$60.000 al año, 23% de los trabajos automotrices pagan más de \$60.000 al año, y cerca del 70% de los trabajadores de autos tienen un diploma de secundaria o menos.<sup>1</sup>

Los trabajos de reparación de autos — como mecánica y chapa/carrocería — pagan mejor que otros trabajos que no requieren un grado formal, como en restaurantes o comercio al detalle. Por ejemplo, el salario promedio anual para trabajos automotrices en el área de Nueva York es de \$44.000, comparado con \$25.000<sup>2</sup> para los trabajos de preparación de comida. Actualmente la ciudad no tiene intención de evaluar la pérdida de trabajos y el impacto en la economía local, barrio, comunidades y familias.

El área de Jerome Avenue propuesta en la rezonificación es hogar de más de 100 talleres mecánicos, que emplean a cientos de personas.<sup>3</sup> Es uno de los corredores automotrices más densos de la ciudad, con gran concentración de negocios en un área pequeña. Esto incrementa la competitividad en el área, porque los

---

<sup>1</sup> American Community Survey PUMS 5Year 2014

<sup>2</sup> New York State Department of Labor Occupation Employment Statistics NYC Region 2015

<sup>3</sup> New York Department of City Planning 2015

consumidores van a lugares donde pueden encontrar muchas clases de servicios en un mismo lugar y buscar el mejor precio.

Estos negocios no muestran señales de quererse mover de lugar dentro de los próximos 10 años. 77% de los negocios a los que se hicieron encuestas a lo largo de Jerome Avenue por United Auto Merchants Association (UAMA) dicen que planean quedarse. 60% de estos negocios han estado en servicio y brindando trabajos en el corredor por más de 15 años.

A pesar de las “áreas de retención”, la zonificación del 83% del terreno actualmente disponible para uso de automotrices cambiará para permitir la aparición de vivienda. Los propietarios de edificios podrán hacer dinero de su propiedad vendiéndola, o reurbanizándola para construir vivienda o traer negocios que puedan pagar rentas más altas.

Bajo el plan actual, el terreno que la ciudad mantendrá disponible para uso de la industria automotriz representa menos del un tercio del sector automotriz de Jerome. Solo el 28% de los negocios automotrices existentes están en estas áreas de retención, y solo el 26% de los trabajadores de reparación automotriz de Jerome trabajan en estos negocios.<sup>4</sup>

El mensaje del plan de rezonificación para la industria automotriz predominantemente dominicana es: Fuera de nuestro camino.

Además, muchos restaurantes, tiendas de ventas, iglesias y organizaciones de servicios sociales actualmente arriendan espacio en las calles que serán rezonificadas. Bajo la rezonificación, hay el riesgo de que les desplacen mientras los dueños de propiedades demolen sus edificios, y buscan inquilinos que puedan pagar rentas más altas.

### **Conclusión:**

Este plan no es un plan de un barrio – atraviesa múltiples barrios diferentes. No es un plan de vivienda asequible, ya que el DCP no puede ni crear vivienda ni garantizar lo que las inmobiliarias construirían, y ya que las mejores medidas que la ciudad tiene para utilizar el mercado privado para la vivienda asequible excluyen al 78% de las personas que viven en el barrio. No es un plan de trabajos, ya que no hay garantías de que habrá contratación local, seguridad para los trabajadores o buenos salarios para los cerca de 4.000 trabajos en la construcción que el plan creará y ya que lo más seguro es que desplazará a los más de 1.000 trabajadores automotrices y dueños de negocios. Creamos una serie de recomendaciones de políticas públicas para que la ciudad implemente, ninguna de ellas ha sido implementada. Creemos que este plan es más de reubicación, aburguesamiento y desplazamiento. Decimos no al plan y sí al Bronx.

---

<sup>4</sup> NETS data 2014