

SUR DE LA FLORIDA

Autos ceden el paso a las personas en Biscayne Boulevard por tres semanas



Richard Sargent (izq.) y Sean White pintan diseños sobre el asfalto de Biscayne Boulevard en downtown Miami el jueves.
Roberto Koltun - rkoltun@miamiherald.com

ANDRES VIGLUCCI
aviglucci@miamiherald.com

La función tradicional de Biscayne Boulevard en el *downtown* de Miami, el vestíbulo de la ciudad, no es mucho más que la de servir de embudo para autos y camiones: ocho o nueve sendas de tráfico torrencial y seis manzanas de estacionamientos en la mediana dejan muy poco espacio para las personas, en un momento en que miles de

nuevos residentes se están mudando a la creciente jungla de concreto del barrio.

¿Qué pasaría si se invirtieran las proporciones? ¿No sería mejor entregar gran parte de ese valioso espacio público a las personas, a los peatones, ciclistas y jugadores de baloncesto, a los que salen a comer, a los juegos de los niños, a los amantes de la música?

Eso es exactamente lo que ha propuesto la Autoridad de Desarrollo del Downtown de Miami (DDA), y los miamenses están empezando a hacerse una idea de cómo funcionaría todo. Por un plazo de tres semanas, tres manzanas de estacionamiento debajo de la línea del Metromover que pasa por encima de Flagler Street estarán ocupadas temporalmente por plazas públicas de tipo *pop-up* animadas por un programa de conciertos, proyección de películas, lecciones de baile y de yoga, y catas de comidas y cervezas.

Desde la semana pasada, grupos de trabajadores se esforzaban depositando mantillo, pintando el asfalto e instalando una alfombra de césped para dejar listas las plazas *pop-*

up para su debut en la tarde del viernes con un evento gratis encabezados por el grupo musical Locos por Juana. Entretanto, dos sendas de tráfico con rumbo sur serán dedicadas solamente para estacionamiento de calle y Metrobuses.

El proyecto de demostración Biscayne Green por un valor de \$250,000, financiado por subvenciones privadas y la DDA, se propone estimular el entusiasmo público a favor de llevar a cabo una cirugía plástica radical al segmento de seis cuadras de largo que va del Intercontinental Hotel a la AmericanAirlines Arena. El plan a largo plazo de la DDA, dado a conocer el año pasado, en el cual se basa el proyecto convertiría lo que es ahora una autopista que divide el centro del *downtown* de Bayfront Park y Biscayne Bay en un amigable paseo público, con facilidades para peatones y ciclistas, parecida a las famosas Ramblas de Barcelona o al Paseo del Prado de Madrid.

“Esta instalación temporal es para que las personas puedan imaginar lo que eso podría ser”, dijo la directora de la DDA Alyce Robertson. “Tenemos un montón de nuevos residentes en el *downtown*. Uno de los objetivos principales de nuestro plan maestro es hacer el *downtown* de Miami más caminable, más vivible. Biscayne Boulevard es nuestra puerta delantera, así que recatemos un poco de ese espacio que ahora ocupan los carros y hagámoslo un gran paseo que pertenezca a las personas”.

Robertson y los planificadores de la DDA admiten que el proyecto a largo plazo necesitaría un cambio en algunos hábitos profundamente arraigados y un modo diferente de concebir esa parte de Biscayne Boulevard, viéndolo más como un espacio público cuya prioridad sean los peatones, y la seguridad y la comodidad de los mismos, en vez que carros que pasan a toda velocidad. El concepto de Biscayne Green tiene su origen en esfuerzos de la DDA para mejorar la seguridad de las personas que tratan de cruzar el bulevar a pie, una tarea ardua y a menudo intimidante, dijo Robertson.

A largo plazo, y en dependencia de si recibe aprobación del estado, la Ciudad y el Condado, el plan convertiría la mayor parte de los estacionamientos en la mediana en una serie de espacios públicos. Además, el mismo transformaría dos sendas de tráfico motorizado en cada dirección en sendas para bicicletas y sendas sólo para transporte público, y crearía nuevos espacios de estacionamiento para automóviles en la calle a lo largo del bulevar, todo lo cual ayudaría a hacer más lento el tráfico y a proteger a los peatones en las aceras de los automóviles en movimiento. Estrechar las sendas para autos haría asimismo el cruce más corto, más seguro y más conveniente para los peatones, de acuerdo con la DDA.



La DDA acaba de ganar una subvención de \$422,000 concedida por el Departamento del Transporte de la Florida para un estudio sobre el impacto de la eliminación de sendas. Otras ciudades que han estrechado las calles en áreas congestionadas, tales como Times Square en Manhattan, para crear más espacio para peatones y personas que descansan han concluido que en la realidad el tráfico fluye mejor, y que, como se esperaba, la seguridad para las personas a pie y en bicicleta mejora marcadamente.

