

SUR DE LA FLORIDA

La obras del nuevo puente de la I-1395 dan un vuelco al downtown de Miami

El antiguo estacionamiento frente al Arsht Center se ha convertido es ahora un gran patio de obras construcción. Hacia el oeste, desde el Arsht Center hasta la I-95, amplias franjas de terrenos han sido despejadas de almacenes, edificios comerciales y apartamentos para dar paso a una nueva encarnación de la Interestatal 395, la pieza obsoleta de la carretera que conduce hacia y desde el MacArthur y South Beach.

Al otro lado del río Miami, en el estacionamiento del complejo de edificios del sistema judicial de Miami-Dade en la NW 12 Street, enormes pilares de hormigón se han instalado en un tramo donde la sección central de la carretera estatal elevada 836 ha sido extirpada quirúrgicamente. Parecen monolitos dejados por una civilización antigua, pero en realidad son las columnas de soporte muy modernas de otro puente que llevará el tráfico sobre la carretera existente y pasará por encima de la I-95.

Y a través del resurgimiento de Overtown, devastado por la construcción de la I-395 original hace unos 60 años, las obras inacabadas del nuevo paso elevado cuelgan sobre calles y apartamentos mientras las grúas y las cuadrillas que trabajan durante todo el día: más altas, más escultóricas y más aireadas que las antiguas, pero todavía masas formidables de hormigón gris.

A pesar de que la pandemia mantuvo alejados a muchos oficinistas y visitantes, el tramo del centro de Miami y Overtown, definido y contaminado durante mucho tiempo por los oscuros y opresivos puentes de carretera de la I-395 ha estado experimentando una transformación dramática. Los que no han estado en downtown de Miami últimamente pueden tener dificultades para reconocer el área. Algunos puntos de referencia ya no existen, los equipos de construcción y el equipo pesado y el material están en todas partes, y las nuevas estructuras inacabadas se elevan al cielo.

La reconstrucción completa de la antigua I-395 y el puente doble de la SR 836 desde el Marlins Stadium y el complejo del Jackson Memorial Hospital pueden ser uno de los proyectos viales más complejos y consecuentes en Miami en una generación.

El Departamento de Transporte de la Florida (FDOT) dice que el proyecto de \$818 millones, que también incluye una repavimentación y algunas mejoras en una parte de la I-95, aliviará los cuellos de botella y pondrá fin al enjambre de carriles que durante mucho tiempo ha plagado las intersecciones de carreteras, que usan diariamente por 450,000 vehículos.

Pero eso no ocurrirá a corto plazo. La obras deben terminar en el otoño de 2024, lo que significa otros 30 meses de tráfico complicado.

Los ingenieros y contratistas del FDOT sostienen que la nueva carretera no solo será más segura y eficiente, sino incluso hermosa: dicen que un nuevo puente emblemático soportado por seis arcos elevados sobre Biscayne Boulevard se convertirá en un nuevo ícono que señala el renacimiento del downtown de Miami. Los terrenos bajo la I-395, más de 30 acres en total, se convertirán en una de las extensiones más grandes parques, senderos y espacios públicos de la ciudad, complementando el Underline que se instala al sur del río Miami y el prometido Ludlam Trail a lo largo del camino de una línea de ferrocarril no usada desde el centro de Dadeland hasta cerca del Aeropuerto Internacional de Miami.

Conocido como el Underdeck, las obras al nivel del suelo transformarían lo que ahora es un terreno de nadie arruinado y desconectado de pasos elevados bajos y columnas estrechamente espaciadas debajo de la I-395 en una serie de parques, jardines y espacios públicos. Estarían unidos por un camino de una milla de largo entre Overtown y Biscayne Bay, ayudando a tejer lo que la antigua carretera cortó. Todo eso sería posible elevando la nueva autopista y reduciendo drásticamente el número de soportes.

La antigua I-395 será demolida gradualmente a medida que se construya el nuevo tramo y al final todos los rastros desaparecerán, dijo el FDOT.

“Nada de lo que está allí ahora permanecerá”, dijo Oscar González III, especialista de alcance comunitario del FDOT para el proyecto de reconstrucción. “En este momento es un espacio inutilizable y oscuro. Pero eso proporcionará una oportunidad sin precedentes para tomar 30 acres y convertirlos en espacios comunitarios”.

Para aquellos que se han aventurado a pasar por el downtown de Miami, el proyecto ha significado aprender nuevas rutas en medio cierres y cambios de carril casi diarios, principalmente por la noche. Algunos cambios son permanentes. Por ejemplo, ya no se puede girar a la derecha mientras se va hacia el sur por la NW 2 Ave. para tomar la rampa hasta la I-395 en dirección oeste. En su lugar, ahora hay que ir por la NE 1 Ave.

Otros grandes cambios están llegando, y pronto. En julio, los conductores ya no accederán al Viaducto MacArthur hacia Miami Beach desde detrás del Arsht Center. En su lugar, tendrán que tomar Biscayne Boulevard hacia el sur y hacer un nuevo giro a la izquierda para llegar al viaducto.

Los automovilistas que vayan por la I-395 en dirección este hacia el MacArthur para tomar la I-95 en dirección norte también notarán un cambio a mediados de julio. La rampa a la I-95, rampa, ahora ubicada a la derecha, será derribada y reemplazada por una alternativa temporal a la izquierda. Eso probablemente durará unos 16 meses antes de que la ruta cambie de nuevo.

Lo más significativo, sin embargo, es que un proyecto que demoró muchos años en planearse y objeto de tanta controversia, ya ahora en marcha. Y, dejando a un lado años de interrupciones, un tramo crítico de Miami eventualmente se verá y funcionará de manera muy diferente.

“Creo que al final será una buena adición a la

ciudad”, dijo Raúl Guerrero, portavoz de la

Downtown Neighbors Alliance, una influyente asociación de vecinos. “Me sorprende lo rápido que han funcionado”.

Incluso así, “hay que ser honesto y decir que es un poco desordenado. Es una obra en construcción”, dijo. “Creo que ayudó que durante un año estuviéramos en casa [por la pandemia]. Ahora que la gente está volviendo al trabajo, hay algunos problemas. El tráfico es peor.... Siguen cambiando las formas de trasladarse”.

CAMBIO POLÉMICO

No todo el mundo quería la nueva autopista. Algunos argumentaron que la I-395 simplemente debería haber sido demolida y no reemplazada, o colocada en un bulevar de superficie, o un túnel debajo del nivel de la calle, opciones que el entonces alcalde de Miami, Manny Díaz, buscó infructuosamente durante su mandato. Algunos críticos consideran el proyecto, financiado por el FDOT y la antigua Autoridad de Autopistas de Miami-Dade, un colosal desperdicio de dinero que se habría gastado mejor en la expansión del transporte público.

Pero las objeciones de los críticos ayudaron a remodelar y mejorar lo que de otra manera podría haber sido una reconstrucción básica, convirtiendo un tramo de infraestructura fea y básica en algo más atractivo para el ojo y el peatón a nivel de la calle.

Cuando quedó claro que el FDOT no cambiaría de rumbo, los líderes cívicos y funcionarios de Miami y Miami-Dade exigieron al menos un puente estéticamente agradable para reemplazar el antiguo, bajo y sombrío paso elevado en la coyuntura con un próspero distrito cultural y residencial a lo largo de Biscayne Boulevard. Algunos funcionarios municipales incluso exigieron con éxito al FDOT asegurar que la estética no pasara a un segundo plano ante la ingeniería en el diseño y la licitación del proyecto.

Una batalla de ofertas y una pelea política entre los dos principales postores para diseñar y construir el proyecto dependieron en gran medida de qué equipo ofrecería la alternativa estéticamente más agradable. La pelea terminó cuando el segundo postor, un consorcio que incluía a MCM y Figg Bridge Engineers, se retiró después que otra colaboración, un puente peatonal en la Universidad Internacional de Florida, se derrumbó mientras estaba en construcción en 2018 con trágicas consecuencias.

En la Downtown Development Authority, una entidad municipal semiautónoma, la directora Christina Crespi dijo que el aumento de la población en el downtown, los centros culturales y la demanda de espacio de oficinas fue fundamental.

“La ampliación y reconfiguración de la I-395 mejorará el acceso hacia y desde el downtown de Miami, que es uno de los vecindarios de más rápido crecimiento en el país, donde ahora viven 115,000 personas y recibe casi seis millones de turistas al año”, dijo Crespi en una respuesta por correo electrónico a las preguntas. “Con más personas y negocios que se mudan y se amplían en Miami cada día, los proyectos de infraestructura como estos son críticos para mantener la calidad de vida y administrar el flujo de tráfico, especialmente

cuando nuestros principales lugares culturales y de entretenimiento están operando eventos al mismo tiempo”.

ESPACIO TRANSFORMADOR

Solo queda un elemento clave sin resolver: ¿En qué consistirá exactamente el Underdeck?

Cada uno de los finalistas en la licitación incluyó una elaborada serie de jardines, parques, exposiciones, senderos y espacios públicos en sus propuestas, pero todas fueron conceptuales. Bajo un acuerdo con el FDOT, Miami ahora está trabajando en un plan de “consenso” que será factible de construir y operar y mejora los conceptos desarrollados por el postor ganador, dijo el subdirector de Planeación, Jeremy Calleros Gauger. La ciudad contrató a la conocida firma de arquitectura paisajista Hargreaves Jones, diseñadores del popular South Pointe Park de Miami Beach, para ayudar a desarrollar su plan para el Underdeck. Uno de los objetivos, señala una presentación de la ciudad, es incorporar “más plantas y menos pavimento”.

“Le dijimos al FDOT, usted tiene un diseño. Nos preocupa que ese diseño funcione a largo plazo, y si esto ha tenido la participación adecuada de la comunidad”, dijo Calleros Gauger.

Según el acuerdo, la ciudad sería responsable de administrar y mantener los espacios públicos resultantes. En abril, la ciudad celebró una reunión comunitaria al aire libre en Overtown, a la que asistieron entre 50 y 60 personas, y siguió con una reunión en línea para recabar información. La ciudad también había patrocinado una sesión de planificación pública de una semana en Overtown en 2017 para describir las preferencias de la comunidad.

La próxima semana, la ciudad se reunirá virtualmente con la Downtown Neighbors Alliance para discutir el plan. Algunos vecinos de Park West, el vecindario que se está remodelando rápidamente al sur de la I-395, entre el Boulevard y Overtown, están preocupados por la capacidad de la ciudad para mantener los espacios del parque, dijo Guerrero.

“Tienen idea encontradas. Algunas personas ven el potencial de un lugar hermoso”, dijo. “A otros les preocupa que se gestione adecuadamente”.

A medida que avanza la construcción, centrarse en garantizar que el Underdeck se convierta en un “espacio público transformador” debería ser una prioridad de la ciudad y la comunidad, dijo Crespi. La ciudad aún no ha destinado fondos para su gestión y mantenimiento, pero la DDA ha prometido \$50,000 para el esfuerzo de planificación.

Una característica destacada será un llamado “Heritage Trail, que destaca la historia de Overtown y se conecta a través del ferrocarril Florida East Coast Railway, desde hace mucho tiempo la línea divisoria entre el vecindario históricamente negro y el centro de Miami y Biscayne Boulevard al este. La ciudad y sus

asesores están trabajando en el rediseño de un puente peatonal y ciclista sobre las vías después de persuadir al FDOT para que elimine los terraplenes que hacían las veces de obstáculos, dijo Calleros Gauger.

“El objetivo es tener un hermoso espacio público de clase mundial, que sea verde y acogedor y que sirva para muchos propósitos diferentes”, dijo Suzanne Hollander, directora del Departamento de Administración de Activos Inmobiliarios de la ciudad.

PREOCUPACIÓN VECINAL

El jueves, la comisión de la ciudad retrasó una votación para extender una fecha límite para un plan final del Underdeck hasta febrero de 2022, porque Jeffrey Watson, cuyo distrito incluye Overtown, dijo que tiene preguntas sobre quién lo pagaría.

Pero muchos vecinos y defensores de Overtown miran con escepticismo las columnas y las carreteras sin terminar, algunas a solo unos metros de apartamentos y negocios. Dicen que está lejos de estar claros si la nueva versión será una mejora real y si los funcionarios de la ciudad y el FDOT realmente están tomando en serio las opiniones del vecindario al diseñar el Underdeck.

Cornelius Shiver, director de la Agencia de Reurbanización Comunitaria de la ciudad, dice que los vecinos han presionado para que el Underdeck incluya oportunidades económicas para la gente de la zona, como un mercado de agricultores o puestos de venta, y cree actividades que los vecinos puedan disfrutar. Calleros Gauger dijo que el plan incorporará ese tipo de características.

Shiver y algunos lugareños se muestran escépticos.

“No sé si realmente están escuchando”, dijo Shiver. “La comunidad quiere oportunidades de pequeños negocios, una oportunidad de mercado de agricultores. Pero tengo dudas. El temor es que terminemos con un monstruo de concreto debajo de un monstruo de concreto”.

Debbie Roberts, de 59 años y quien ha vivido en Overtown toda la vida, descarta de plano los supuestos beneficios de la nueva autopista

“Es lo mismo que acabó antes con Overtown, dijo.

El FDOT y los postores ganadores, una empresa conjunta del contratista Archer Western y la firma local Moya Group, adoptaron una estrategia ambiciosa para el proyecto para mantener el flujo de tráfico incluso mientras construyen. Con ese fin, el estado comenzó a confiscar y comprar propiedades privadas a lo largo de la ruta planificada a ambos lados de la antigua autopista hace más de una década.

Los contratistas están construyendo una segunda vía estilo viaducto sobre la SR 836 que permitirá a los automovilistas que van entre la Playa y partes al oeste de Jackson pasar por encima de la I-95. La rampa crítica entre la 836 en dirección este y la I-95, que se atasca en la hora punta de la tarde, se duplicará al mismo tiempo a dos carriles.

La nueva I-395 será una carretera bastante diferente de la que existe ahora. Los nuevos puentes de la I-395 estarán elevados entre 20 y 25 pies, y tan altos como 60 pies de donde se encuentran con la SR 836 en Overtown, en comparación con los pasos elevados ahora tan bajos como 14 pies, dijo el FDOT. Por encima, la autopista se dividirá en dos partes separadas y elevadas, una hacia el este y la otra hacia el oeste. Las columnas de apoyo se reducirían de 440 que hay ahora a no más de 107.

Eso significa que significativamente más luz y aire y le darán al Underdeck planeado una sensación mucho más abierta, dice el FDOT.

El proyecto también reducirá o eliminará las grandes barreras de tierra u hormigón que bloqueaban las calles y daban un aspecto prohibido a la zona circundante. Eso permitirá la reapertura de la NW 2 Ave. en Overtown, cerrada durante décadas por la construcción de la autopista.

El FDOT también ha estado trabajando para minimizar las interrupciones de la construcción sobre el Arsht, y al otro lado de la autopista los museos Frost Science y Perez Art, que están volviendo gradualmente a las operaciones normales después que la pandemia obligó a su cierre y luego limitó las horas y la capacidad.

El Arsht, que esta temporada de otoño tendrá un programa completo, perdió el uso de un lote de propiedad estatal frente a su Ziff Ballet y Opera House que servía de estacionamiento público. Pero los administradores dicen que hay un montón de estacionamientos en el área, como uno que los clientes pueden pagar por adelantado al comprar boletos para espectáculos, y en los garajes de la torre Omni y Melody, así como en los lotes circundantes.

El centro también está enviando correos electrónicos a todos los compradores de boletos con actualizaciones sobre cambios de ruta, cierres de calles y opciones de estacionamiento. Esos también se actualizan regularmente en el [sitio web de Arsht](#). El presidente y presidente Johann Zietsman también aconseja a las personas que conducen al Arsht por la I-95 que salgan de la autopista antes de la I-395 para evitar atascos.

Zietsman dijo que el FDOT consulta rutinariamente con los administradores de Arsht, sobre todo desde el impacto de los cambios de tráfico y las obras ruidosas o perturbadoras para evitar momentos en que los clientes pueden estar saliendo de una actuación. El trabajo nocturno es el más pesado y por lo general comienza a las 10 p.m., pero si una actuación, el FDOT ha estado dispuesto a esperar hasta las 11 p.m., dijo.

“Tenemos una comunicación muy buena, abierta y regular con ellos”, dijo Zietsman. “Cada vez que expresamos una preocupación específica, realmente responden de manera proactiva. Entendemos

que tienen un trabajo importante. Significa que para los próximos cuatro o cinco años la comunicación con los clientes es muy importante. Queremos que esto termine, pero así será por ahora”.

BENEFICIOS

El proyecto ha traído algunas mejoras, señaló Zietsman. Ya se está instalando una iluminación nueva y más brillante en las zonas circundantes que han estado mal iluminadas en el pasado.

La zona que ahora sirve patio de construcción será el sitio de la característica destacada de la nueva autopista: el puente de seis arcos, un emprendimiento enorme por sí mismo

Un enorme y profundo agujero para su base central, donde irán los seis arcos, ya ha sido excavado y forrado con 1.7 millones de libras de cabillas de acero. Un vertido masivo de hormigón pronto lo llenará, dijo González del FDOT.

Cuando el puente esté terminado, los seis arcos prefabricados de hormigón, cada uno con una altura diferente, brotarán como una fuente —algunos lo han comparado desfavorablemente con una araña gigante— y los apoyos suspendidos sobre el bulevar a 936 pies de altura. El arco más alto alcanzará los 330 pies. La separación sobre el bulevar tendrá un promedio de 27 pies, el equivalente a un edificio de dos pisos.

Las cuadrillas ya están levantando secciones de vías elevadas fabricadas en un patio de fundición remoto y con un peso de entre 50 a 90 toneladas, para colocarlas sobre calles de Overtown. Transportadas en camiones al lugar, sin izadas con grúas. Sobre la línea de ferrocarril que usa la línea de Brightline, están usando potentes “elevadores de segmento” que colocan cuidadosamente nuevas secciones.

El tramo de la autopista en dirección oeste se terminará primero, en el lado norte de la carretera existente, dijo González. El trabajo de fundación y apoyo también ha comenzado en tramos hacia el este, dijo.

El FDOT reconoce que los cambios constantes pueden ser desconcertantes para los automovilistas, pero sostienen que al final valdrá la pena. Mientras tanto, han tratado de minimizar los problemas. La agencia también emite actualizaciones constantes a través del sitio web del proyecto, correos electrónicos y redes sociales.

“En términos de lo que los conductores deben esperar., es una operación de día y de noche. Algunos de estos trabajos requerirán cierres en interestatales y carreteras locales”, dijo. “Pero eso sucede por la noche”.

