

La renovación devolverá el esplendor a Flagler, la histórica calle de Miami

Los andenes ampliados tendrán líneas del tren, traídas de Tennessee, un adorno para recordar que por ahí alguna vez pasó el tranvía

REVITALIZACION | 21 de Mayo de 2016



De izq. a derecha: Evelio Hernández, inspector de la construcción; Wilfredo Suárez, ingeniero y administrador del proyecto; David Adato, administrador del proyecto de la ciudad de Miami; María Fernández, vocera del proyecto Flagler, y Joshua Midence, contratista. (ANDRÉS DE VARONA)

MIAMI-SERGIO OTÁLORA

sotalora@diariolasamericas.com

@sergiotalora

Media milla de la histórica calle Flagler -que se extiende desde el edificio de la corte (“Cielito Lindo”) hasta Biscayne Boulevard- se convertirá en un polo de desarrollo comercial y urbano. En 2018, si todo sale bien, residentes y turistas podrán recorrer una zona renovada.

Ampliarán sus aceras, cada una quedará de 23 pies de ancho, y dará espacio para los peatones y ciclistas. Por lo tanto, se acabarán los estacionamientos en la calle y habrá nuevos detalles de diseño que recordarán la historia de esa importante vía en la que hoy existe una mezcla de negocios, grandes y pequeños, que podría dar paso a restaurantes y nuevos edificios de vivienda.

El proyecto fue aprobado en 2014 por la Comisión de la Ciudad de Miami. La idea inicial surgió de la Autoridad del Downtown (DDA) para poner al día un área de enorme potencial para desarrollar nuevos negocios, sobre todos en estos dos últimos años en los que se ha disparado la valorización del centro de Miami.

Para la obra hay disponibles un total de 13.6 millones de dólares, pero ese precio podría subir por los factores inesperados que ya han saltado a escena desde que arrancó proyecto el pasado 4 de enero.

La Ciudad de Miami puso 6.6 millones de dólares, el Condado de Miami-Dade dio 6 millones de dólares y los comerciantes, mediante un impuesto especial, relacionado con el valor de la propiedad, aportaron 1 millón de dólares.

Los tropiezos

Las intersecciones entre la calle Flagler y las cinco avenidas que la atraviesan son los puntos críticos de esta obra, según lo afirmó Wilfredo Suárez Mulkay, ingeniero y administrador del proyecto.

“Son condiciones imprevistas”, advirtió y puso como ejemplo que en su primera fase, que está en desarrollo, se tropezaron con fibra óptica “que no estaba marcada por los dueños ni en los planes. Ahí hubo un golpe, el contratista entró y se tropezó con esas líneas (...) Eso retrasó las obras, al igual que una línea de gas subterránea, de FPL [Florida Power & Light]. Pero ya el proyecto está cogiendo su ritmo”, indicó.

“Ese es el desafío mayor de esta obra”, recalcó María Fernández Porrata, ingeniera civil y vocera del proyecto. “Hay muchas líneas de servicios públicos [energía, acueducto y alcantarillado], con diferentes dueños”, indicó, y esto es aún más complicado cuando se habla de una vía que se construyó hace cerca de un siglo.

Ahí estarían los factores de retraso y de sobrecostos de la obra. No hay claridad absoluta de lo que puedan encontrar los ingenieros e interventores en las excavaciones, así haya planos o archivos de las distintas áreas que se intervendrán.

Las inversiones

Uno de los grandes inversionistas del área es Moishe Mana, quien, según el diario *The New York Times*, ya ha adquirido propiedades en el área intervenida o en sus alrededores por un valor de 200 millones de dólares.

Entre él y la Ciudad de Miami, de acuerdo con el portal The Real Deal, se creó un plan maestro para un desarrollo futuro de toda el área. Por el momento, Mana buscará restaurar las estructuras de los años 20 que sobrevivieron a la ola de demoliciones de edificios históricos que tuvo lugar en otras épocas en el downtown.

Todos los miembros del equipo que trabaja en la obra quisieron dejar en claro que mientras se lleven a cabo los trabajos no habrá cierre de negocios, y se implementará un plan para que los visitantes y locales puedan tomar vías alternas mientras se desarrollan las diferentes fases del proyecto. “El tráfico va alrededor de las zonas afectadas sin interrupción”, aclaró Suárez.

Cuando esta iniciativa haya finalizado, habrá un servicio de estacionamiento de autos (valet parking) administrado por una sola empresa, que será escogida por licitación pública, y habrá horas y zonas específicas de carga y descarga de mercancía.

“Hoy hay mayor conciencia de nuestra historia y este proyecto refleja esa idea”, acotó Fernández.