

LOS PROBLEMAS DEL TRANSITO EN MIAMI SON IGUALES A LOS DE CUBA

Por Armando Maribona

II

I
El más grande error urbanístico cometido en Miami, y que es una de las causas del congestionamiento del tránsito, se debe a que cuando fué planeada la ciudad, siendo entonces un poblado de pescadores y agricultores, con 500 vecinos, prevaleció el criterio de que muy improbablemente llegaría a tener 50 mil almas de población... y en 50 años ha llegado a 500 mil, creciendo a razón del 16 por ciento anual.

Su historia es reciente. A principios de 1895 las cosechas de naranjas del norte y el centro de la Florida se congelaron, no así las del sur. La señora Julia D. Tuttle se había establecido cuatro años atrás en Fort Dallas, adquiriendo más de 200 acres de terreno, y enviaba por mar

¿Para qué dar a las calles más de 15 metros de ancho, ni más de 25 a las avenidas? —protestaban los "repartistas" fundadores de Miami, parecidos a muchos de los de Cuba en su mezquindad, miopía y avaricia. Empeoró aquel criterio aldeano cuando los "comisionados" (concejales), no menos ruines que los "repartistas", autorizaron suprimir el espacio del jardín frontal de los sectores residenciales céntricos, permitiendo que los edificios llegaran hasta la acera; ¡Exactamente la misma estupidez que perpetraron en Cuba los propietarios y concejales avariciosos y los arquitectos mercenarios, puestos de acuerdo para desobedecer las Regulaciones de Construcción. Con la diferencia de que en Miami desde hace 15 años están rectificando

paulatinamente esas transgresiones, y con la diferencia también de que nuestras calles sólo tienen 5, 6 ó 10 metros de ancho, y nuestras avenidas miden: Infanta, 18 metros, Reina, 15 metros; Galiano, Belascoain y Monte, 12 metros, etc. (A la avenida central de La Habana, que enlazará Desamparados y los muelles del Arsenal con "Paseo" del Vedado, pasando por el Mercado Unico, Pepe San Martín le señaló tan sólo 18 metros de ancho, lo que aceptaron Febles y Casero).

Las vías públicas de Miami miden 50 pies de ancho como mínimo (15.2 metros), y las avenidas miden de 70 pies (21.3 metros) a 100 pies (30.5 metros). Existen algunos callejones de 20 pies de ancho, dedicados a cargar y descargar mercancías. Las calles residenciales miden 50 pies de ancho, o más. Ciudad Miami tiene 48

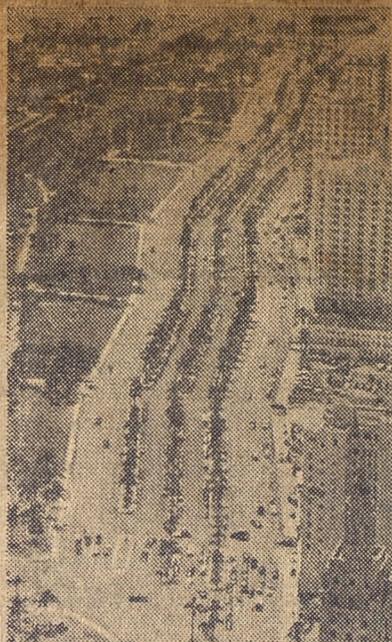


Flager Street, la más importante calle comercial del Estado de la Florida, por la que transita gran parte de los siete millones de turistas que acuden a esa región y de los 500 mil habitantes de Greater Miami, lo que motiva constantes dificultades de tránsito en las horas de mayor actividad. Obsérvese el ómnibus arrimado a la acera —a la izquierda— para tomar y dejar pasajeros, gracias a lo cual los demás vehículos pueden circular con menor dificultad.

sus frutas a San Agustín, terminal del ferrocarril. Mrs. Tuttle llevó frutas y flores de su finca al magnate ferrocarrilero Mr. Henry M. Flagler, explicándole que aquella helada y otras anteriores jamás descendieron a la región subtropical floridana, por lo que él debería extender la línea férrea hasta allá. Mr. Flagler acudió en un pequeño barco, convenciéndose de que se trataba de "la tierra del sol y las flores". ¡Los españoles, sus descubridores y conquistadores, la habían bautizado correctamente!

La señora Tuttle ofreció a Mr. Flagler la mitad de sus terrenos, y otro tanto hizo Mr. William B. Brickell, que poseía mil trescientos acres, para que, además de la vía férrea, construyese un hotel y acometiera la urbanización.

Cuando Mr. Flagler decidió extender el servicio de la "Florida East Coast Railway", Cuba estaba obteniendo gran publicidad a causa de la guerra hispanonorteamericana, y la visitaban muchos turistas estadounidenses, por lo que llevó los rales no sólo al río Miami, sino hasta el extremo inferior de la Florida, uniéndolo la cayería con un puente que le costó 50 millones de dólares e hizo de Key West la terminal del famoso tren "Havana Special", destinado al transporte de turistas. Semidestruido el puente por el ciclón de 1926, el Estado lo adquirió en 5 millones, adaptándolo a vehículos automotores con un costo de 50 millones.



El Biscayne Boulevard de Miami, con su cuádruple vía que suma 16 pistas para vehículos. El Convention Hall, situado a la derecha, tiene amplios espacios para el estacionamiento de automóviles.

millas cuadradas de superficie (11 kilómetros), cuenta con 800 millas lineales de bien pavimentadas vías terrestres, 1 (282 kilómetros) y 14 millas cuadradas (22.5 kilómetros) de vías fluviales (ríos y canales).

III

Gracias a la bondad del clima y al empeño colectivo de dejar satisfechos a los turistas, Miami se ha extendido sorprendentemente hacia el norte, el sur y el oeste de la intersección de las avenidas "Flagler" y "Miami", donde fué iniciada la ciudad. Y aún cuando al Este se encuentra la enorme bahía Biscayne, la separan del Atlántico pantanos y arenales, sobre los que fué erigida, en poco más de 35 años, otra ciudad, Miami Beach. Ambas forman parte de Greater Miami, integrado por 20 términos municipales que forman apretado bloque de zonas urbanizadas, parques y canales, con una población total de medio millón de almas.

Greater Miami atrae cada año gran parte de los 7 millones de turistas que acuden al Estado de la Florida y dejan en él, si hemos de creer las cifras de las Cámaras de Comercio, cerca de mil millones de dólares. Durante sus 5 días promedio de permanencia los turistas invaden las amplias aceras de los sectores comerciales de ambas ciudades y llenan los omnibus, los "pitneys" (automóviles "boteros" con itinerarios y tarifas señalados) y los taxis, o utilizan sus automóviles propios, que ascienden a 750 mil, que al sumarse a los cien mil automóviles particulares de la población residente, necesitan grandes espacios para **parqueo**, públicos y privados, clasificables en: I. **Solares yermos**, donde los automovilistas "parquean" por sí mismos, 3,603 espacios, y con empleados que los estacionan, 3,104 espacios. Entre 8 a. m. y 6 p. m. 5,707 parquean por sí mismos y 6,151 mediante empleados. **Parques de todo el día**, en solares yermos, 2,104 y con empleados, 1,486. No debe calcularse sobre la suma de espacios, porque salvo en los casos de **parqueo de 6 a. m. a 8 p. m.** y todo el día, los mismos espacios son utilizados sucesivamente por distintos automóviles. El pago promedio de alquiler de cada espacio es 27.1 centavos por hora. ¡Una renta fabulosa!

En Miami el tránsito se canaliza por las vías paralelas a las avenidas "Flagler" y "Miami" y por el Boulevard Biscayne, pero su mayor intensidad la producen los establecimientos comerciales de la Ave. Flagler y vecinos a la misma, que aumentan en número, en tamaño, en lujo, confort y en la variedad de artículos, y perfeccionan su amabilidad, su cortesía y los servicios gratuitos que ofrecen al público, con aire acondicionado, salas de descanso, enfermeras y botiquín para casos leves de malestar, dolor de cabeza; agua potable fría, servicios sanitarios de amplitud, agradable apariencia y limpieza extraordinarios, con jabón y toallas de papel, costeable todo ello gracias al enorme volumen de ventas, no debido a la gran utilidad que dejan pocas transacciones, pues también en Miami, durante una época, disminuyó el turismo por cobrar precios elevados, y les sirvió de lección.

Quedan explicadas las causas del problema de la congestión de vehículos. En un próximo artículo veremos cómo han venido solucionándolo hasta el presente y cuáles son los proyectos para el futuro.

N. del A. Debo los datos y cifras de éste y del siguiente artículo a la amable cooperación del señor Manuel H. López, jefe de la División Latinoamericana del Ayuntamiento de Miami, quien me puso en contacto con los funcionarios oficiales relacionados con Urbanismo, Tránsito y Policía, señores Art Darlow, Vance Wilson, Fred Austin y, muy especialmente, William L. Pallot, de vigorosa personalidad, **chairman** de los comités de obras públicas y de estacionamiento de vehículos de Miami, animador de grandiosos proyectos.