

# La extensión de la 836 hacia Kendall gana voto clave en la Comisión de Miami-Dade

por DOUGLAS HANKS y JENNY STALETOVICH

dhanks@miamiherald.com jstaletovich@miamiherald.com

20 de junio de 2018 11:18 PM

Actualizado 20 de junio de 2018 11:19 PM

Los comisionados de Miami-Dade dieron su aprobación preliminar el miércoles para extender la autopista 836, conocida como Dolphin Expressway, 14 millas hacia West Kendall. Con ello rechazan las preocupaciones sobre el daño ambiental y la expansión urbana en favor de brindar alivio a los viajeros en los congestionados suburbios.

"Tenemos que comenzar en alguna parte", dijo el comisionado Javier Souto, cuyo distrito incluye áreas en el oeste del condado.

Más adelante este año se espera la votación final, pero la votación 9-2 mostró lo que parecía ser un amplio apoyo para el paquete de transporte del alcalde Carlos Giménez, quien citó la extensión de la autopista de peaje como una prioridad mientras se prepara para dejar el cargo en el 2020.

La autopista cruza el límite de desarrollo urbano del condado, que separa las tierras protegidas de una zonificación que permite subdivisiones residenciales y centros comerciales.

La votación marcó un hito en una controvertida propuesta de \$650 millones que por años se ha quedado en las etapas de planificación y ha sufrido varias derrotas legislativas en los comités de la Comisión desde el año pasado. La construcción, financiada por los peajes, crearía otra opción entre el norte y el sur para aproximadamente 600,000 residentes de Kendall y vecindarios circundantes que actualmente tienen que escoger entre Krome Avenue al oeste y el Turnpike al este.

Los grupos ambientalistas se refirieron a las graves consecuencias de construir la carretera de seis carriles a través de pantanos, áreas sensibles y otros terrenos que son vitales para el suministro de agua del condado. Usando pegatinas que decían "Hold the Line", un oponente tras otro advirtió que esos terrenos son necesarios para

absorber las inundaciones que amenazarán el área oeste a medida que el nivel del mar continúe subiendo.

"Hemos invertido años y millones de dólares para tratar de combinar esos terrenos por el bien de la comunidad", dijo Laura Reynolds, consultora de Amigos de los Everglades y otros grupos ecologistas. "Es un proyecto caro y aún no está terminado".

Giménez buscó tranquilizar a los críticos al referirse a los beneficios de la aplicación, destinada a proteger los suministros de agua, la adquisición de nuevas tierras para reemplazar los pantanos perdidos, restricciones de las urbanizaciones y los nuevos senderos naturales y carriles para bicicletas.

"De hecho, comparto la mayoría de las preocupaciones de los ambientalistas", dijo. "Pero la mayoría de esas preocupaciones fueron abordadas".

Los urbanizadores respaldan el plan, que extendería una ruta de transporte importante más allá del Límite de Desarrollo Urbano, donde han estado buscando cambios durante años para poder construir.

Con la votación preliminar para su aprobación, la Comisión pasó el cambio propuesto en el plan de desarrollo integral a los reguladores estatales. La Autoridad de Autopistas de Miami-Dade (MDX), la agencia de peaje que administra la 836 que propuso la extensión, espera llevarla al Condado para su votación final más adelante este año. Un segundo voto favorable le permitiría al MDX buscar contratistas y comenzar la construcción en el 2019, dijo Javier Rodríguez, el director de la agencia de peaje.

Pero los obstáculos se mantienen. MDX necesita negociar parte de la superficie para la autopista con el Departamento Federal del Interior, y Washington tradicionalmente ha resistido ese tipo de intercambio. MDX también tiene que adquirir tierras de propietarios privados, lo que puede conducir a litigios. Esta semana, una coalición de grupos ambientalistas escribió a Miami-Dade con objeciones al plan 836, haciendo alusión a una demanda si el proyecto se lleva a cabo.

Giménez encabezó la campaña para la extensión, que incluyó el cambio de nombre de la parte suroeste del 836 a "Kendall Parkway". Los críticos respondieron con su propio lema: el Snakeway o Vía de las serpientes, porque amenaza a los Everglades. El MDX usó sus peajes para financiar una extensa campaña que presionaba a los comisionados para que aprobaran el proyecto, incluyendo correos electrónicos a los abonados del peaje y enviando lo que Giménez dijo que eran 20,000 tarjetas que

invitaban a expresar su posición del público sobre la extensión. Pero esas tarjetas ofrecían a los destinatarios solo una opción: respaldar la 836, sin opción a oponerse.

Los residentes de Kendall llenaron las reuniones del ayuntamiento este año pidiendo apoyo para la extensión y se presentaron en grandes cantidades el miércoles exigiendo ayuda con la congestión del tráfico en vez de promoverse el debate.

MDX aún no ha establecido una ruta final para la autopista propuesta, una manzana de la discordia para los críticos, que dicen que el proceso de aprobación se está apresurando. Sin una ruta final, las agencias reguladoras que incluyen el Distrito de Administración del Agua del Sur de la Florida y el Cuerpo de Ingenieros del Ejército de EEUU tampoco han podido emitir recomendaciones. Funcionarios de la agencia dijeron que la ruta final se presentará antes de la segunda votación en la Comisión.

La controversia sobre la extensión de una carretera importante más allá del límite de desarrollo urbano hizo que MDX dibujara una ruta preliminar que rodea los vecindarios de Kendall, mientras que los residentes presionaron para ir más al oeste. Los cambios de último minuto empujaron la autopista propuesta aproximadamente 600 yardas hacia el oeste, y la propuesta existente incluye extensiones alternativas al sur, con una que llega una milla más al oeste que la otra.

La comisionada Audrey Edmonson advirtió que cambiaría su voto de Sí a un No si el MDX viene con una ruta final que esté mucho más allá del límite.

"No apoyaré esto si va más al oeste", dijo.

Los opositores llamaron al plan de extensión una rendición en la lucha por mejorar el tránsito en Miami-Dade, con esfuerzos para expandir el Metrorail que languidecen en estudios y debates sobre su financiamiento. Miami Transit Alliance, un grupo defensor, creó un sitio web de parodia que promociona la extensión propuesta de la 836 como "otra autopista atractiva", y que incluye una canción que dice "El transporte público es para los perdedores comunistas".

MDX y Giménez sostienen que la mayor parte del efectivo de la agencia de peaje ya está ocupado, y que los cientos de millones de dólares necesarios para la extensión solo son posibles con millas de autopistas nuevas con peaje. Más allá de eso, Giménez dijo que aprobar una extensión del MDX no debería distraer a Miami-Dade de sus planes de tránsito.

"La gente dice aquí está la solución: ¿más carreteras? No. ¿Más tránsito? No. En realidad, es todo lo anterior. No hay una solución total", dijo Giménez a los comisionados antes de la votación. "Es casi insultante que de alguna manera seamos miopes. Que si hacemos este camino, eso es lo único que vamos a hacer. Creo que podemos dos cosas al mismo tiempo".

El comisionado Joe Martínez, quien representa a West Kendall, calificó la extensión como una cuestión de equidad para los suburbios del oeste que pagan el impuesto de transporte del medio centavo del condado pero no tienen opciones de tránsito más allá del sistema de autobuses de Miami-Dade.

"Han estado pagando el medio centavo, a casi \$400 por hogar cada año", dijo Martínez. "Y no reciben nada por eso... excepto embotellamiento de tráfico".

José "Pepe" Díaz, cuyo distrito incluye la 836 existente, dijo que no tenía sentido bloquear la nueva autopista sobre la base de una demanda ilusoria de transporte público.

"Esto es una necesidad", dijo. "No he escuchado ninguna otra solución, excepto: 'Construyamos un tren'. ¿Cómo? ¿Dónde? ¿Cuándo? ¿Y cuánto costaría? Esto es el comienzo de algo".