



La voz del transporte

El aumento del uso de los corredores ferroviarios para desplazar a la gente y a la carga

LA FLOR QUE TRANSFORMÓ A UNA CIUDAD

OTOÑO DEL 2009

Quién se hubiera imaginado que 113 años de trenes de pasajeros en Miami comenzaron con un azahar. Julia Tuttle, criadora local de cítricos a quien también se conoce como la "madre de Miami", tuvo una visión para Miami, que en ese entonces era llamada el país de la bahía de Biscayne. Tras varios intentos por parte de la Sra. Tuttle de convencer a Henry Flagler de extender su ferrocarril desde West Palm Beach hasta Miami, le envió un azahar durante la 'gran congelación' del estado, que representó lo productivas que eran las cosechas de Miami. El plan funcionó con un contrato celebrado por Henry Flagler, Julia Tuttle y William Brickell que estipulaba que el Sr. Flagler construiría el ferrocarril de la Costa Este de la Florida (FEC, su sigla en inglés) y que la Sra. Tuttle y el Sr. Brickell proporcionarían el terreno. El primer tren llegó el 13 de abril del 1896 con el Sr. Flagler en él.

La competencia por el FEC llegó en el 1925 mediante el Seaboard Line. Para el 1931, tan solo 18 años después de la muerte de Flagler, el ferrocarril del FEC se declaró en bancarota, pero continuó con servicios reducidos hasta el 1963. El servicio entre ciudades por vía férrea para pasajeros siguió llegando a sus puntos más altos en los años de 1940 con numerosas rutas que conectaban a Miami con las regiones del medio oeste y del nordeste. Esos servicios continuaron hasta el 1971 cuando AMTRAK asumió el control, dejando al Silver Star como única ruta restante.

Mientras tanto, a medida que se iba transformando la ciudad, se construyó un sistema de tranvías para los años del 1920 con servicios que iban desde Coral Gables hasta Miami y de ahí a Miami Beach. La era del tranvía sería de corta duración y todas las líneas cesarían sus operaciones para los años 1940. Finalmente, comenzó una nueva era de trenes de pasajeros modernos cuando el sistema del Metrorail fue inaugurado en el 1984 gran parte del cual corría a lo largo del corredor de los trenes del antiguo FEC. Pronto, Tri-Rail siguió en el 1989 cuando inició los servicios de trenes de viajeros frecuentes en el sur de la Florida.

Una idea que comenzó en el 1895 con una flor, contribuyó a crear los servicios de transporte, las carreteras, los hoteles, las escuelas y los hospitales del país de la bahía de Biscayne que se convertiría en 'la ciudad mágica'. El viaje comenzó hace mucho tiempo, pero Miami-Dade está trabajando en el sueño de nuestros fundadores de tener un sistema exitoso de trenes en el sur de la Florida. Hoy en día, existen varios estudios acerca de la mejor manera de utilizar los corredores ferroviarios existentes para prestar un servicio de trenes de pasajeros.

El Condado de Miami-Dade ha adelantado mucho. Es importante aprender de nuestro pasado para comprender el potencial del servicio de ferrocarriles y cómo esta modalidad puede ser una pieza importante en lo que a abordar nuestras necesidades de transporte se refiere.

¿SABÍA USTED?

☞ En el 1513, Juan Ponce de León fue el primer europeo en ver la zona de Miami cuando navegó en la bahía de Biscayne. Él escribió en su diario que llegó a Chequesha, primer nombre inscrito que se le dio a Miami.

☞ A principios del año 1900, un equipo de construcción de 4,000 personas construyó el FEC hasta Cayo Hueso. Durante esa época fueron abatidos por cinco huracanes.

☞ Para desarrollar la zona circundante a la estación del ferrocarril de Miami, Flagler mandó dragar un canal, construyó calles, instituyó los primeros sistemas de agua y de electricidad y financió Metropolis, primer periódico del pueblo.

☞ En el 1896 los ciudadanos querían rendir tributo al hombre responsable por el crecimiento de la ciudad dándole el nombre de "Flagler" a ésta. Él rechazó el honor y los convenció de seguir usando Miami, antiguo nombre indígena de la ciudad.

☞ El tramo de 18 millas de la US-1 que va de Florida City a Cayo Largo está en el antiguo corredor del ferrocarril del FEC.



El pasado:
la estación del ferrocarril de
Miami del FEC



El presente:
la estación del Metrorail del
Centro Gubernamental

EN ESTE NÚMERO:

EL ESTUDIO DEL SFECC	2
EL SENDERO DE LUDLAM	2
EL TREN DE GRAN VELOCIDAD	2-3
EL CORREDOR DEL CSX	3
EL ESTUDIO FERROVIARIO DEL US-27	3
CALENDARIO DE REUNIONES	4

EL CORREDOR DE LA COSTA ESTE DEL SUR DE LA FLORIDA

El Estudio del Análisis del Transporte en el Corredor de la Costa Este del Sur de la Florida (SFEC, su sigla en inglés) está elaborando un plan maestro para integrar el transporte de pasajeros y de carga al corredor del ferrocarril del FEC existente. El estudio incluye al condado de Miami-Dade, Broward y Palm Beach y se extiende desde el "downtown" de Miami al municipio de Jupiter. Los socios del estudio incluyen los tres MPO, las tres agencias del transporte condal, el Tri-Rail y el Departamento de Transporte de la Florida.

Viajar a lo largo de las tres porciones orientales se ha vuelto cada vez más difícil a medida que ha ido aumentando el crecimiento y el tránsito resultante. La necesidad de transporte de carga a lo largo de vías férreas existentes hacia los aeropuertos y puertos marítimos de la zona también ha aumentado. Por lo tanto, se está tratando de conseguir una solución regional para aliviar la congestión de las vías públicas a la vez que se presta el necesario desplazamiento hacia y desde el sureste de la Florida.

El servicio en el corredor puede proveer la conectividad al transporte existente propuesto, a los tres aeropuertos internacionales, a los tres puertos marítimos así como a numerosos hospitales, a 28 centros municipales, a universidades y a otras oportunidades de empleo. Se están considerando otras alternativas, entre ellas, la del transporte en autobuses rápidos (BRT, su sigla en inglés), el Metrorail, los trenes para viajeros frecuentes y el transporte en trenes ligeros.

El estudio busca garantizar que el aumento constante del flujo de la carga hacia y desde los puertos marítimos y aeropuertos adyacentes al ferrocarril del FEC no se afecte si esas vías se comparten con un servicio de trenes de pasajeros. Ese compartir se ha logrado con éxito en muchas otras zonas del país.

Se espera que el estudio esté terminado para la primavera del 2010. Para enterarse de más acerca de este estudio, acuda a www.sfecstudy.com.

EL SENDERO DE LUDLAM

El corredor existente de la Costa Este de la Florida (FEC, su sigla en inglés) desde la estación de Dadeland North del Metrorail hasta NW 12th Street, cerca del Aeropuerto Internacional de Miami (véase plano) se está estudiando como el futuro "Ludlam Trail".

Las cinco millas meridionales del corredor de la vía férrea han sido abandonadas y se han sacado los raíles desde SW 12th Street hasta la estación del Metrorail. La milla y media del norte del corredor continúa en uso industrial limitado y se le está evaluando como parte de un sistema de rieles con senderos. En la mayoría de las zonas, el corredor mide 100 pies de ancho.

El corredor une a más de 34,000 personas con una zona de servicios caminable de media milla, de los cuales casi el 18 por ciento tiene menos de 18 años y el 20 por ciento tiene más de 65. También vincula a:

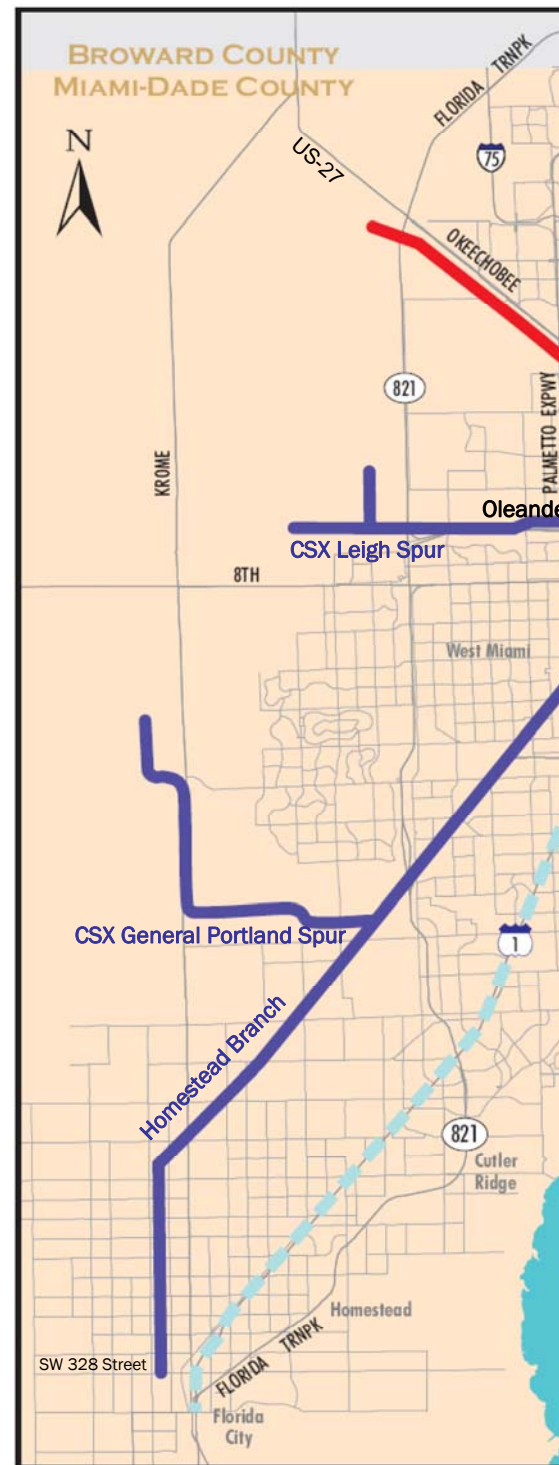
- Cinco vías verdes este-oeste inclu-

ido el M-Path, que corre de Florida City al "downtown" de Miami.

- Cinco escuelas públicas incluidas la escuela primaria, la intermedia y la de secundaria de South Miami.
- Cuatro parques locales o del condado incluido A.D. "Doug" Barnes y Robert King High.
- Dos centros de transporte por taxi incluida la estación del Metrorail de Dadeland North.
- Tres centros de empleo incluida la zona de Dadeland Mall.

La conectividad de los senderos ampliará el surtido de modalidades de transporte a la disposición de los viajeros, reducirá la contaminación ambiental, la congestión en las vías públicas y la dependencia de los automóviles.

Para enterarse de más acerca del sendero, acuda a www.ludlamtrail.com.



EL TREN DE GRAN VELOCIDAD
 ¡Imagínese ir en un tren que se desplaza a una gran velocidad! El tren de gran velocidad de la Florida han sido aprobados para obtener fondos para la Ley Americana del 2009. El FDOT está proponiendo construir un sistema de tren de gran velocidad de Miami a Orlando en el 2014 y el de Miami a Orlando en el 2017. Los planes también son rutas potencia-



EL ESTUDIO DEL ANÁLISIS DEL CORREDOR DE CSX



El estudio de la evaluación del corredor del CSX es un análisis adicional al estudio del vínculo de Kendall terminado en el 2007. El estudio del vínculo de Kendall proveyó varias recomendaciones, incluida una línea propuesta de transporte de trenes ligeros a lo largo de un tramo de la línea de CSX en la zona de Kendall que funcionaría conjuntamente con las mismas vías del servicio de carga. La Junta Directiva de la MPO no aprobó las recomendaciones del estudio, sino que más bien instruyó al personal para que analizara opciones para el transporte alternativo a lo largo del corredor de CSX.

Un asunto primordial que enfrenta el estudio del corredor de CSX es cómo hacer frente al servicio de carga actual a lo largo de la línea de ferrocarril de CSX. Para resolver este asunto, se propuso un nuevo vínculo con el corredor del tren de carga en-

tre CSX General Portland Spur y CSX Leigh Spur (véase plano) como paso para la zona de Kendall. Con el servicio de carga posiblemente redirigido hacia el oeste, el equipo del estudio examinó varios conceptos de transporte rápido en autobús (BRT, su sigla en inglés) con instalaciones recreativas.

El equipo del estudio celebró dos reuniones públicas para proveer información y reunir datos acerca de los conceptos del estudio. También recibieron información de una multiagencia del Comité Asesor del Estudio compuesto de agencias con intereses en el estudio.

Los resultados del estudio asistirán en el desarrollo de una estrategia de transporte rápido para la zona del gran Kendall del Condado de Miami-Dade. El informe final está disponible en el sitio cibernético de la MPO, en www.miamidade.gov/mpo.

EL ESTUDIO DEL TREN NUEVO PARA LA US-27

Durante la sesión legislativa del 2008, los líderes de la Florida requirieron que el FDOT condujera un estudio de viabilidad para un nuevo corredor para trenes a lo largo del corredor de la US-27 desde Hialeah al norte hasta South Bay, proveyendo una conexión ferroviaria más directa entre el sur de la Florida y la red ferroviaria de la zona del lago Okeechobee.

Esta conexión se ve como el componente clave de la conectividad en el transporte de un puerto tierra adentro, proveyendo conexiones más directas a los patios de trenes de Miami. Por añadidura, la creación de este nuevo corredor ferroviario tiene el potencial de reducir los conflictos existentes entre trenes y carreteras a lo largo de las líneas existentes del FEC y de CSX en el sur de la Florida, al mover el tráfico de carga a una zona más rural.

La Fase I del estudio representará una evaluación general y una identificación preliminar de alternativas y evaluará la "viabilidad" basada en un

análisis de errores fatales. La Fase II refinará la evaluación de las alternativas a través de un análisis técnico preliminar.

En el Condado de Miami-Dade hay tres conexiones potenciales con el sistema ferroviario existente:

1. La conexión con el existente "FEC Railway spur" que termina en el noroeste del intercambio de la Florida Turnpike y US-27/Okeechobee Road.
2. La conexión con el existente "CSX railroad spur" al norte de North Kendall Drive y al oeste de Krome Avenue.
3. La conexión con el "CSX spur" al norte de Tamiami Trail y al oeste de SR-836/Dolphin Expressway mediante una conexión este-oeste con el nuevo corredor norte-sur a lo largo de Krome Avenue.

Estas conexiones se están evaluando independientemente como una red combinada. Los informes se harán disponibles para cada una de las dos fases tras su terminación.

CIUDAD DE LA FLORIDA

velocidad máxima de 180 mph! Los planes para lo despolvados en un esfuerzo por tratar de 2009 sobre la Recuperación y la Reinversión. El la HSR a lo largo del corredor Tampa-Orlando- Tampa a Orlando pudiera estar corriendo para el actuales corredores del Condado de Miami-Dade ales a la ciudad para el HSR.

CALENDARIO DE REUNIONES MENSUALES

	SEPTIEMBRE DEL 2009	OCTUBRE DEL 2009	NOVIEMBRE DEL 2009
MPO	9/24	10/29	11/19
TPC	9/14	10/05	11/09
TPTAC	9/02	10/14	11/04
CTAC	9/23	10/21	11/18
BPAC	9/23	10/21	11/18
TARC	9/02	10/07	11/04
FTAC	TBA	TBA	TBA
LCB	9/15	No habrá reunión	No habrá reunión

- MPO Organización de Planificación Metropolitana
- TPC Consejo de Planificación del Transporte
- TPTAC Comité Asesor en Materia Técnica de la Planificación del Transporte
- CTAC Comité Cívico Asesor del Transporte
- BPAC Comité Asesor de Ciclistas y Peatones
- TARC Comité de Revisión de la Estética en el Transporte
- FTAC Comité Asesor del Transporte de la Carga
- LCB Junta de Coordinación Local para los Desaventajados en el Transporte

Junta Directiva de la MPO
 Dennis C. Moss, Presidente
 Perla Tabares Hantman, Vicepresidenta

Bruno A. Barreiro
 Lynda Bell
 Matti Herrera Bower
 José "Pepe" Díaz
 Audrey M. Edmonson
 Shirley M. Gibson
 Carlos A. Giménez
 Maritza Gutiérrez
 Sally A. Heyman
 Barbara J. Jordan
 William H. Kerdyk
 Joe A. Martínez
 André D. Pierre
 Julio Robaina
 Dorrin D. Rolle
 Marc D. Sarnoff
 Natacha Seijas
 Katy Sorenson
 Rebeca Sosa
 Sen. Javier D. Souto

**Miembros sin voto,
 Distrito VI del FDOT**

Gus Pego, P.E., Secretario
 Gary L. Donn, P.E.

MPO Secretariat Director

Jose-Luis Mesa, Ph.D.

