

## El público podrá opinar acerca de línea de tranvías

**LARRY LEIBOWITZ**  
**The Miami Herald**

El proyecto de tranvías conocido como "Proyecto Miami Streetcar", de gran potencial, no se está acercando nada a realizarse. El costo y las dimensiones aumentan cada vez más, y su inicio cada vez se pospone más.

Los planes originales de \$132 millones estipulan la instalación de 6.75 millas de líneas por las que viajarán modernos carros con aire acondicionado, y algunos de los trechos serían los mismos por los que hace 80 años viajaban los "troles", entre el *downtown* y el Distrito de Arte y Diseño.

Pero el año pasado los planificadores municipales añadieron discretamente una línea este-oeste que iría de Wynwood, paralelo a la Calle 20 del NW, a los hospitales, centros de estudios médicos, cortes y oficinas legales del llamado Centro Cívico.

El cálculo de costos proyectado ahora ha aumentado aproximadamente a \$200 millones.

"Pensamos que sería importante atender a uno de los mayores centros de empleo de la ciudad como parte del mismo proyecto", dice Lilia Medina, planificadora adjunta de transporte municipal.

La nueva ruta se revelará oficialmente el miércoles en un foro público en el recinto Wolfson del Miami-Dade College, 300 NE 2nd Avenue, sala de auditorio 1261. La reunión tendrá lugar de 6 a 8:30 p.m.

La línea este-oeste coincide con los planes de Miami Partnership y la Universidad de Miami de expandir y mejorar el distrito de hospitales. Se estaba considerando poner un autobús normal, aunque diseñado con aspecto de tranvía, para que circule en esa zona.

La extensión este-oeste garantizaría que los tranvías viajen a ciertos barrios pobres, al Lindsey Hopkins Technical College y a un popular sector de comercios pequeños en los que compran muchos residentes de bajos recursos e inmigrantes recién llegados.

Cómo la ciudad va a costear el proyecto aún está por verse, según dijo la planificadora Mary Conway.

Los funcionarios de Miami inicialmente esperaban emitir bonos para equilibrar la porción de la ciudad del impuesto de ventas de medio centavo y así costear una porción grande del sistema.

Ahora están estudiando una mayor variedad de opciones públicas y privadas, incluyendo una agencia independiente, un acuerdo operativo conjunto con Miami-Dade Transit o incluso contratar a una firma privada que diseñe, construya, opere y mantenga el sistema por determinado precio.