



THE SAN FRANCISCO-OAKLAND BAY BRIDGE SEISMIC SAFETY PROJECTS

CALTRANS

BAY AREA TOLL AUTHORITY

CALIFORNIA TRANSPORTATION COMMISSION

DESCRIPCIÓN GENERAL DEL CORREDOR

No hemos olvidado las lecciones aprendidas con el terremoto de Loma Prieta, ni que el tiempo sigue corriendo. El derrumbe de una sección de 250 toneladas de la vía superior del Tramo Oriental durante el terremoto de una magnitud de 7.1 fue un despertador para toda el Área de la Bahía, ya que fue necesario cerrar el puente provisionalmente para realizar las reparaciones. Si bien el Tramo Oriental se abrió rápidamente en menos de un mes, quedaron pendientes varias interrogantes críticas: ¿cómo se podría fortalecer al Puente de la Bahía, una estructura básica para la región, a fin de que pudiera soportar el siguiente terremoto? ¿Se debería reconstruir el puente, repararlo, o hacer ambas cosas? Estas eran decisiones críticas que garantizarían que el Puente de la Bahía sobreviviría una actividad sísmica fuerte y proporcionaría acceso a servicios de emergencia y a medidas de reconstrucción después de un terremoto fuerte.

Después que expertos en sismica de todo el mundo realizaron un estudio exhaustivo, se determinó que para hacer que cada uno de los elementos sea sísmicamente seguro en un puente de este tamaño, el trabajo debía dividirse en varios proyectos, cada uno de ellos con sus correspondientes desafíos particulares. Sin embargo, cada componente tenía que hacerle frente a un desafío común, el tránsito de más de 280,000 vehículos que cruzan el puente cada día.

Mantener el flujo del tráfico en uno de los puentes más transitados del país en medio de todo este trabajo requiere nuevos niveles de innovación, desde desvíos de tránsito sumamente complejos a la programación de los trabajadores y la maquinaria, enfoques singulares a la demolición y a la construcción. Ya hemos celebrado varios hitos, el tránsito fluye ahora sin dificultades en las vías permanentes hacia el este y hacia el oeste del Acceso Occidental; la Ruta Aérea de 1.2 millas, con sus imponentes vistas panorámicas de la Bahía, ya está terminada y también se han concluido los trabajos de modernización del Tramo Occidental (entre San Francisco e Isla Yerba Buena).

Estamos Haciendo que Nuestro Puente sea Más Seguro

Los puentes de suspensión gemelos del Tramo Occidental (cerca de San Francisco) necesitaron de extensos trabajos de modernización. El trabajo realizado en el Tramo Occidental, terminado en el 2004, involucró reforzar el tramo con cantidades masivas de acero, hormigón, pernos y nueva tecnología de seguridad sísmica. El trabajo en el Acceso Occidental, un trecho de una milla de la Interestatal 80 en San Francisco, conlleva derribar completamente las estructuras existentes y construir nuevas, una sección a la vez, mientras el tránsito sigue fluyendo. Gran parte de este trabajo se realiza a meras pulgadas de edificios residenciales y comerciales.

En lugar de modernizarlo sísmicamente, el Tramo Oriental de dos millas se está reconstruyendo totalmente. Cuando esté terminado, el nuevo Tramo Oriental consistirá de varias secciones distintas que aparecerán como un tramo aerodinámico único. El nuevo tramo tendrá el tramo de Suspensión Auto-Anclado (SAS) más largo del mundo, conectado a una carretera elegante sostenida por pilones (Ruta Aérea), que gradualmente desciende hacia la Costa de Oakland (Salida a Oakland).

Los carriles que van hacia el este y hacia el oeste del Tramo Oriental ya no tendrán dos pisos. Los carriles irán ahora paralelos, ofreciendo a los conductores vistas extensas de la Bahía. Ciclista y peatones también podrán disfrutar de estas vistas gracias a un nuevo sendero situado en el lado sur del puente que se extenderá hasta Isla Yerba Buena. El nuevo tramo estará alineado al norte del puente existente para permitir que el tránsito siga fluyendo sobre el puente existente mientras los trabajadores construyen el nuevo tramo. Una nueva Estructura de Transición en Isla Yerba Buena (YBI) conectará al SAS con el túnel de YBI y creará la transición del tránsito paralelo en el Tramo Oriental a las vías superior e inferior del túnel y el Tramo Occidental.

Cuando se haya terminado la construcción del nuevo Tramo Oriental y se haya redirigido con seguridad el tránsito vehicular al mismo, se demolerá el Tramo Oriental original.