



Port of  
**LONG BEACH**  
*The Green Port*

## **Preguntas y respuestas**

### **Proyecto para reemplazar el Puente Gerald Desmond**

#### ***¿Por qué propone el Puerto reemplazar el Puente Gerald Desmond?***

Reemplazar el Puente Gerald Desmond es una prioridad urgente. El puente es obsoleto y se está deteriorando. Está casi al fin de su duración planeada y carga con mucho más tráfico de lo que se pensó al ser diseñado hace más de 40 años. El tráfico, entre 58,000 y 68,000 vehículos diariamente y 18 millones al año, excede por mucho su capacidad. Además, la falta de carriles para emergencias significa que un accidente detiene el tránsito por horas, atrasando la respuesta del personal de emergencia y enviando tráfico a las vecindades cercanas.

Aunque el puente sigue siendo seguro para quienes lo transitan, se está deteriorando rápidamente; hasta se está deshaciendo. El Puerto ha tenido que instalar redes debajo del puente para atrapar pedazos de concreto antes de que caigan al suelo o al agua. Es imprescindible que reemplazemos el puente ahora. A pesar de que el Gerald Desmond no presenta peligro inminente de caerse, se está deteriorando cada día y ha recibido una puntuación muy baja de los inspectores del Departamento de Tránsito de California (*Caltrans*). El puente en Minnesota que se cayó en el 2007 era de la misma edad y tipo de estructura que el Puente Gerald Desmond.

#### ***¿Por qué no continuar manteniendo el puente existente?***

Aún con costoso mantenimiento, no se puede lograr que el puente existente dure a largo plazo. Se podría extender su uso unos 10 años más con cientos de millones de dólares calculados en reparaciones. Pero para entonces, el costo de un puente nuevo podría ser mucho mayor; y las reparaciones más costosas no podría resolver los problemas de tráfico y seguridad.

El puente es una vía esencial que une el centro de Long Beach y el condado de Orange con San Pedro y Los Ángeles. El puente es también parte esencial de nuestra

infraestructura nacional y transporta aproximadamente 15 por ciento de la carga marítima nacional después de que llega a los puertos locales.

Es por esto que el puente nuevo, con una duración de 100 años, es una inversión prudente en el futuro de la comunidad, del Puerto, la region, el estado y la nación.

### ***¿Es seguro el puente existente?***

Aunque el puente sigue siendo seguro para quienes lo transitan, ha recibido una puntuación muy baja de los inspectores de Caltrans.

El puente recibió puntuaciones bajas en tres aspectos esenciales:

- La superestructura fue descrita como "pobre", con una puntuación de 4 de 9 puntos, por zonas de oxidación avanzada. Esta puntuación clasifica al puente como "deficiente estructuralmente".
- Los tramos de concreto del puente mejoraron en clasificación de "condición crítica" a "satisfactoria" después de reparaciones recientes a un costo de \$1 millón de dólares. Sin embargo, continúan los problemas en los tramos de concreto. Han sido instaladas redes para atapar pedazos de concreto y evitar que caigan al agua o caminos debajo del puente.
- En la evaluación total de "suficiencia", el puente recibió una puntuación de 48 de 100. Todo puntaje menor de 50 significa que el puente califica para ser reemplazado bajo el Programa Federal de Puentes de Carreteras (*Federal Highway Bridge Program*).

El puente también ha sido inspeccionado y calificado por el Sistema Clasificador de Estándares Nacionales (*National Standard Rating System*). Su puntaje nacional es muy bajo e indica que el puente debe ser reemplazado.

Si el Puerto espera a reemplazar el puente, los problemas de mantenimiento se volverán más severos. Al envejecer el puente, es más probable que inspectores de Caltrans encontrasen alguna deficiencia que exigiera el cierre del puente.

### ***¿Cómo mejoraría un puente nuevo la seguridad del tráfico?***

El tráfico actual excede por mucho la capacidad del puente. Lo transitan diariamente entre 58,000 y 68,000 vehículos, sumando unos 18 millones de vehículos cada año. Para el año 2015, se espera que el tráfico aumente a unos 20 millones de vehículos anualmente, aumentando de manera importante la congestión durante las horas clave.

El puente nuevo tendría tres carriles en ambos lados, con un total de seis carriles (el puente existente tiene cinco carriles: tres de un lado, dos del otro), además de carriles

para emergencias en ambos lados para acceso a grúas y vehículos de servicios de emergencia. Estos carriles adicionales ayudarían a reducir atrasos en el tránsito y cierres del puente que envían tráfico a las comunidades cercanas del oeste de Long Beach.

***¿No se trata este proyecto realmente de aumentar el tráfico de carga en las terminales al norte del puente?***

No. El Puente Gerald Desmond necesitaría ser reemplazado aunque no aumentara el volumen de carga en el Puerto. Los problemas de tráfico y mantenimiento son las razones principales para reemplazar el puente. Los buques de carga podrían continuar sirviendo a las terminales internas del Puerto (los muelles A y C, y el futuro muelle S) con el puente existente.

Sin embargo, el paso vertical del puente es de los más bajos en cualquier puerto en el país. El nuevo diseño aumentaría el paso de 165 pies a 200 pies. Un paso vertical mayor significaría que buques mayores más ambientalistas (que pueden usar electricidad al estar atracados) podrían tener acceso a las terminales internas del Puerto.

***¿Por qué construir el puente ahora, cuando la economía y el monto de carga han bajado?***

Hacemos hincapié en que los problemas de tráfico y mantenimiento son las razones principales para reemplazar el puente, no el volumen de carga. El puente debe ser reemplazado, esté la economía fuerte o débil. Sin embargo, hay algunas ventajas importantes al emprender un proyecto de construcción grande en una economía débil. El proyecto del puente ayudará a mejorar tremendamente la economía local, gracias al aumento en actividad económica y creación de empleos.

***¿Qué tanto impacto económico tendría el proyecto?***

La construcción del puente brindaría una mejora importante y significativa a Long Beach y a la región del Sur de California. El gasto de \$1.1 mil millones generaría actividad económica de \$2.8 mil millones en el Sur de California, según análisis de la Corporación de Desarrollo Económico de Los Ángeles (*Los Angeles Economic Development Corp.*). La construcción misma apoyaría un promedio de 4,000 empleos anuales por cinco años.

***¿Habrá disponibles subvenciones locales a través del proyecto del puente, similares al Proyecto de Remodelación del Centro del Puerto?***

Sí, pero es probable que las subvenciones mitigantes para el proyecto del Puerto sean menores que para el proyecto del Centro del Puerto, pues es menor el impacto ambiental. El programa de subvenciones es consistente con la Ley de Calidad Ambiental de California

(*California Environmental Quality Act*) y permite al Puerto aprobar subvenciones locales según el impacto ambiental.

***¿Cómo está siendo financiado el proyecto?***

El puente será financiado gracias a una combinación de fondos federales y estatales, así como de fondos del Puerto. Históricamente, el gobierno federal ha financiado proyectos que mejoran el acceso al Puerto (tales como caminos, vías acuáticas y puentes), mientras que los fondos del Puerto han financiado mejoras a las terminales de carga. El Puerto espera proveer fondos equivalentes para el puente, entre 10 y 15 por ciento del total de fondos. A partir de febrero del 2010, el Puerto ha conseguido aproximadamente la mitad de los fondos totales para el puente. Gracias al ímpetu federal de financiar proyectos "listos para iniciar excavación", el Puerto espera asegurar el resto de los fondos al término del proceso de revisión ambiental.

***¿Cómo cabe el puente en los planes futuros para mejorar la autopista I-710?***

Los ingenieros y expertos en planeación del Puerto están trabajando de cerca con Caltrans para asegurar que el proyecto del puente sea planeado junto con mejoras futuras a la autopista de Long Beach (I-710). Los dos proyectos serán compatibles.

Además, una vez terminado el puente nuevo, será transferido al Estado de California como parte del sistema de carreteras y será un bien estatal.