

PROYECTOS EN MARCHA EN LAS CERCANÍAS DEL VENETIAN CAUSEWAY

A medida que el Distrito Seis del FDOT continúa con el Estudio de PD&E sobre el Venetian Causeway, hay además varios proyectos de transporte planificados teniendo lugar en el área.

Proyecto de diseño-construcción del Puente del oeste del Venetian Causeway

Agencia: Condado Miami-Dade

El Condado Miami-Dade está proponiendo un proyecto de diseño-construcción para reemplazar la porción más occidental del Puente del oeste del Venetian Causeway. Este proyecto se espera que comience en la Primavera del 2015.

Proyecto de diseño-construcción del puente de la Avenida Oeste

Agencia: Ciudad de Miami-Beach

Este proyecto de la Ciudad de Miami Beach propone un nuevo puente que cruce sobre el Canal Collins entre Lincoln Road y la 18 Calle. Este proyecto está actualmente en su fase de contrataciones y se anticipa que comience en la Primavera del 2015.

Carretera estatal (SR) 907/Alton Road desde la 5 Calle hasta la Avenida Michigan

Agencia: Distrito Seis, Departamento de Transporte de la Florida

Este proyecto del Distrito Seis del FDOT incluye mejoras al drenaje y a las vías en Alton Rd y las calles que la interceptan. La construcción comenzó el 1ro de abril de 2013 y se espera que finalice en el verano del 2015.

Carretera estatal (SR) 5/Biscayne Boulevard desde 13 Calle del NE hasta 78 Calle del NE

Agencia: Distrito Seis, Departamento de Transporte de la Florida

El Distrito Seis del FDOT está desarrollando el diseño para la construcción de un proyecto vial a lo largo de la SR 5/Biscayne Boulevard, desde la 13 Calle del NE hasta la 78 Calle del NE en Miami. El diseño de este proyecto está en marcha y la construcción se espera que comience en el verano del 2015.

REUNIONES FUTURAS

Reunión No.1 del Comité asesor de los ciudadanos

**El jueves, septiembre 18, 2014
1000 Venetian Way Miami, FL 33139
De 6:00 p.m. a 8:00 p.m.**

El propósito del Comité asesor de los ciudadanos es asegurar que los diferentes puntos de vista de las partes interesadas en relación con las posibles mejoras del Venetian Causeway sea comprendida claramente y considerada a cabalidad por el equipo del proyecto, y ayudar al equipo del proyecto a explorar las formas de enfrentar los problemas y necesidades que puedan identificarse mediante el estudio.

Reunión No. 1 del Comité de recursos culturales

**El miércoles, septiembre 24, 2014
1000 Venetian Way Miami, FL 33139
De 3:00 p.m. a 4:30 p.m.**

El propósito del Comité de recursos culturales es el de ayudar con el desarrollo de ideas acerca de la forma en que se deben enfrentar los impactos potenciales al aspecto histórico que resulten de la futura construcción de la carretera.

Leyes y regulaciones de no discriminación

Se solicita la participación del público sin importar raza, color, origen nacional, edad, sexo, religión, discapacidad o estatus familiar. Las personas que requieran de acomodamiento especial bajo la Ley sobre estadounidenses con discapacidades (ADA), o las personas que requieran de servicios de traducción (gratis) deben comunicarse con la Sra. Fang Mei, P.E., llamando al 305-470-5342 o por escrito al Florida Department of Transportation, District Six, 1000 NW 111 Avenue, Room 6111, Miami, Florida 33172 o enviar correo electrónico a fang.mei@dot.state.fl.us.

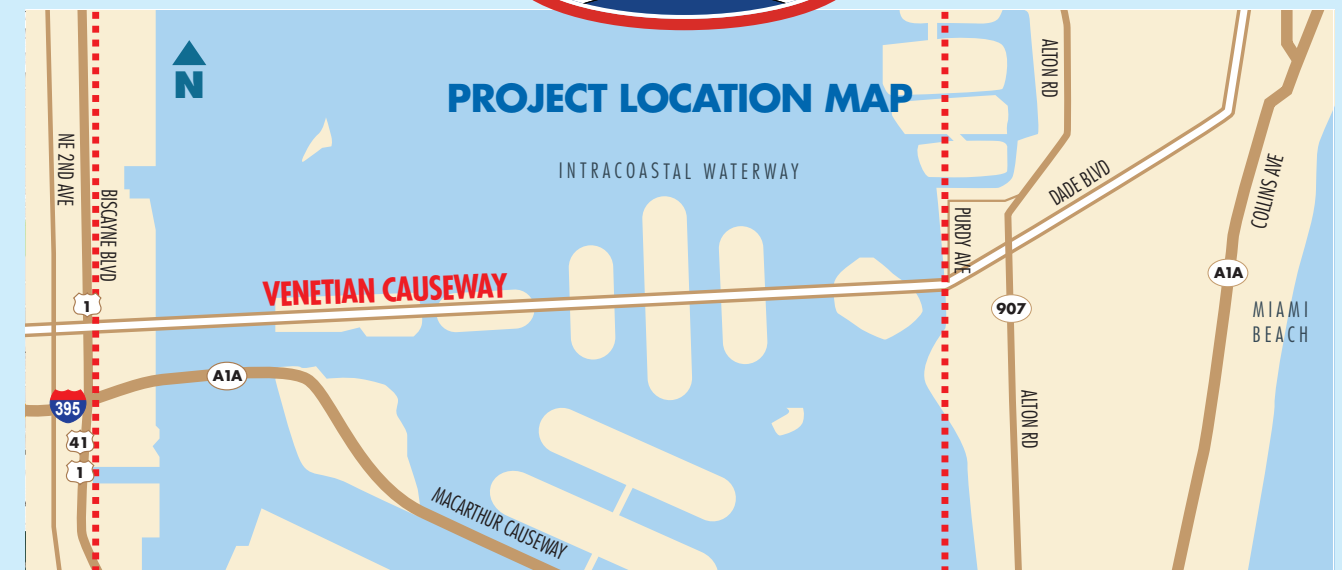


BOLETÍN NO. 2 SEPTIEMBRE DE 2014

ESTUDIO DE DESARROLLO DE PROYECTO Y MEDIO AMBIENTE DEL VENETIAN CAUSEWAY

FM NO. 422713-2-22-01

NÚMERO DE TOMA DE DECISIÓN SOBRE TRANSPORTE EFICIENTE (ETDM, POR SUS SIGLAS EN INGLÉS) 12756



Para obtener más información acerca del Estudio de PD&E del Venetian Causeway comuníquese con:

Dat Huynh, P.E.

Dat Huynh, P.E.

District Project Development Engineer
Florida Department of Transportation – District Six
Adam Leigh Cann Building
1000 NW 111th Avenue, Room 6251
Miami, Florida 33172
Teléfono: (305) 470-5217; Fax: (305) 640-7558

www.fdotmiamidade.com/VenetianBridgeStudy

Este boletín está dedicado al Estudio de desarrollo de proyecto y medio ambiente (PD&E, por sus siglas en inglés) del Distrito Seis del Departamento de Transporte de la Florida (FDOT, por sus siglas en inglés) para examinar el posible reemplazo o rehabilitación de los doce puentes existentes que comprenden el viaducto Venetian Causeway.

Asisten más de 70 residentes y propietarios de negocios a la reunión pública de lanzamiento del PD&E

El miércoles 25 de junio de 2014, asistieron más de 70 residentes y propietarios de negocios a la reunión pública de puesta en marcha del Estudio de PD&E del viaducto Venetian Causeway que está siendo desarrollado por el Distrito Seis del FDOT. La reunión se celebró en la Biblioteca Regional de Miami Beach desde las 6:00 p.m. hasta las 8:00 p.m. El propósito de la reunión fue el de aumentar la comprensión del público sobre el estudio y animar a la participación en el proceso.

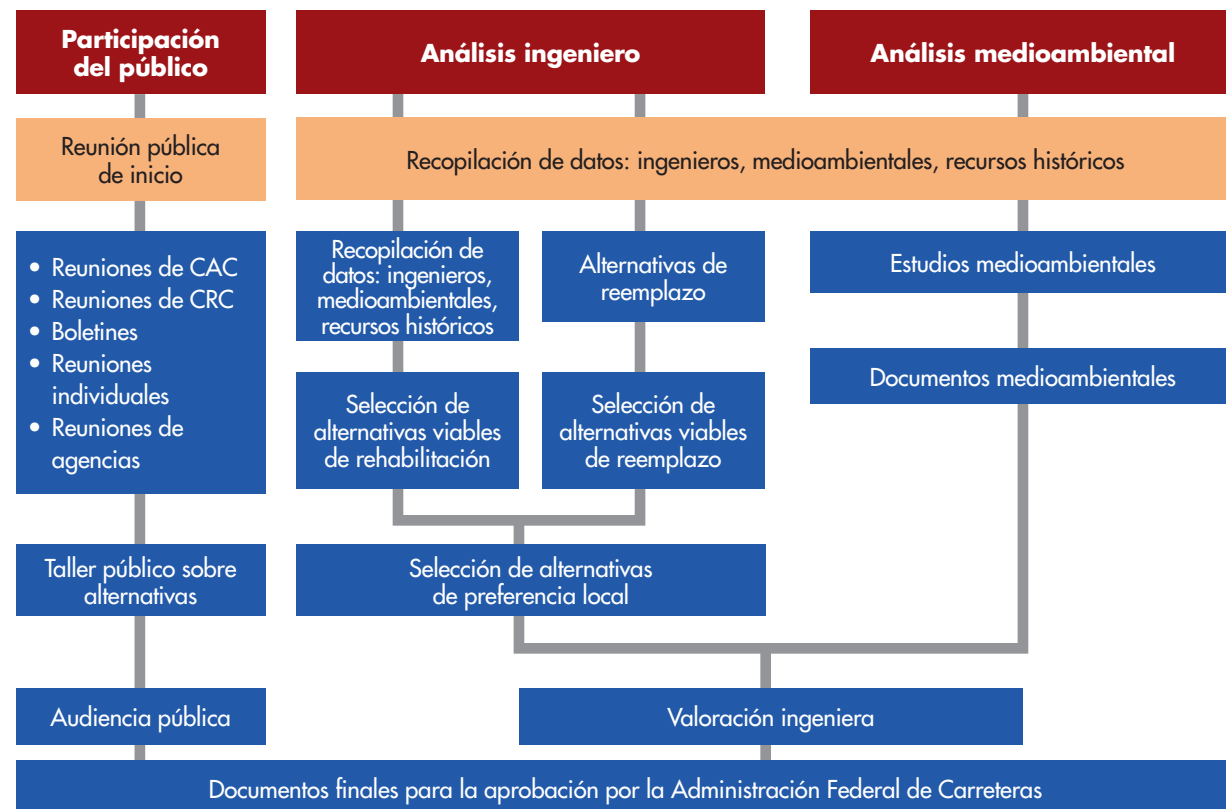


Los asistentes a la reunión presenciaron una presentación detallada sobre el proyecto

La reunión le dio al público una introducción detallada al proyecto de parte de los ingenieros del FDOT que trabajan en el equipo de proyecto. El público recibió información relacionada con el propósito del proyecto y una visión general de las condiciones existentes en el área. También fue debatido y distribuido al público en la reunión un cronograma del estudio.

El público tuvo la oportunidad de realizar preguntas, expresar sus preocupaciones y compartir sus ideas acerca del proyecto con el FDOT. Los temas de discusión durante la reunión incluyeron la preservación del diseño histórico de los puentes, la construcción de nuevas sendas para bicicletas y preocupaciones ambientales. El Distrito Seis del FDOT está comprometido con mantener al público informado durante el estudio. El diagrama de bloque a continuación ilustra los elementos del Estudio de PD&E que se anticipan. El Estudio se encuentra actualmente en la fase de Recopilación de datos.

Proceso de PD&E



Carácter histórico del Venetian Causeway

Construido en 1926, el viaducto Venetian Causeway cruza la vía costera Intracoastal Waterway y enlaza a Miami Beach con tierra firme en Miami. El viaducto Causeway consiste de una serie de doce puentes que contienen dos tramos de puente basculante móviles que conectan seis islas por medio de una carretera de doble vía, extendiéndose por una distancia de dos millas y media. Las islas, de oeste a este se llaman Biscayne Island, San Marco, San Marino, DiLido, Rivo Alto y Belle Island. Los doce tramos de puente son una serie de viaductos construidos de concreto armado. La cubierta de los puentes está sostenida por vigas superficiales arqueadas que descansan sobre muelles cuadrados de concreto anclados al fondo de la bahía. Los listones del puente original de madera, el Puente Collins (completado por John Collins en 1913), que seguían la misma alineación del Venetian Causeway, están incrustados bajo la superficie de la carretera en las partes de relleno de tierra del viaducto. Las barandas, una de las principales características decorativas del puente, fueron construidas originalmente de concreto armado en un diseño geométrico ornamental perforado que tiene unidades cuadradas con diagonales que se extienden a partir de ellas formando un patrón en forma de "x". Este simple diseño forma un patrón atrevido a la vez que permite una vista de la bahía desde todos los puentes. Esta baranda se reprodujo con una estructura más sólida que mantenía el patrón geométrico



de la baranda original como parte de la rehabilitación de los puentes efectuada en 1998. Los dispositivos originales del alumbrado público se perdieron en algún punto durante la vida de los puentes, pero fueron reproducidos a partir de fotografías como parte de la rehabilitación de 1998.

Según la Nominación de 1989 al Registro Nacional de Lugares Históricos (NRHP, por sus siglas en inglés), el Venetian Causeway, el viaducto más antigua del Condado Miami-Dade, es significativa a nivel local bajo un Criterio A perteneciente a la planificación y desarrollo comunitario como puente diseñado y construido a modo de elemento esencial de la comunidad planificada de Venetian Islands. El Venetian Causeway fue la fase final del desarrollo de las comunidades de la isla y fue el enlace vital entre las áreas aledañas de Miami y Miami Beach. El Venetian Causeway fue completado en 1926, poco después que las cuatro islas centrales fueran creadas por la Bay Biscayne Improvement Company.

Aunque la Nominación del NRHP especifica que el viaducto es significativo en el área de planificación y desarrollo comunitarios, parece que su significación también puede atribuirse a elementos significativos de diseño tales como las vigas arqueadas, las barandas decorativas y las torres de entrada. Por lo tanto, para propósitos de este Estudio de PD&E, el viaducto también se considera significativo bajo el Criterio C de NRHP: Diseño/Construcción.

Condiciones de los puentes existentes

La clasificación de la suficiencia (S.R., por sus siglas en inglés) de un puente se calcula mediante una fórmula definida en la Guía de Registros y Codificación para el Inventario y valoración de estructuras de los puentes de la nación de la Administración Federal de Carreteras. Esta clasificación es indicativa de la suficiencia de un puente para permanecer en servicio y se calcula sobre una base de 100 puntos con un 55% que se atribuye a la aptitud y seguridad del puente, 30% a la capacidad de prestar servicio y la obsolescencia funcional del diseño, y 15% a su carácter esencial para el uso del público. Las clasificaciones se utilizan para propósitos de financiación federal. Por lo general, un puente tiene que ser considerado deficiente desde el punto de vista estructural u obsoleto funcionalmente y tener una clasificación de suficiencia de 80 o menor para que califique para el financiamiento federal de su reparación, y de 50 o menor para financiamiento federal de su reemplazo. A continuación, se presenta una comparación de las clasificaciones de suficiencia del año en curso de 2014 de los puentes del Venetian Causeway con las clasificaciones de suficiencia del año 2011:

Bridge No.	S.R. 2011	S.R. 2014	Rating
1	32.6	32.4	F.O.
2	52.0	47.6	F.O.
3	55.5	49.5	F.O.
4	55.5	49.5	F.O.
5	47.9	40.1	F.O.
6	57.6	48.6	F.O.
7	55.5	54.5	F.O.
8	55.5	54.5	F.O.
9	64.0	61	F.O.
10	57.5	54.5	-
11	64.0	55.7	F.O.
12	68.1	67.1	-

Los Puentes del Venetian Causeway han requerido de numerosas reparaciones desde que fueron construidos por primera vez en 1926. Registros de archivo tan antiguos como de la década de 1970 indican las siguientes reparaciones a los puentes.

- 1. Década de 1970:** Rehabilitación de puente - reparaciones extensas a las vigas y la cubierta, más de la mitad de los 201 encepados de los pilotes fueron reparados.
- 2. 1998:** Rehabilitación de puente — entre el 40% y el 90% de las vigas y la cubierta fueron reparados, un encepado de pilote fue reparado, se colocaron escolleras en todos los cimientos.
- 3. 2011:** Reparaciones de puentes — entre el 50% y el 75% de las vigas y la cubierta fueron reparados

Una cantidad significativa de la construcción original del puente se ha perdido debido a reparaciones y sustituciones.

- En 1998 se construyeron nuevos postes de iluminación que se asemejaban a los postes de iluminación originales.
- En 1998 se construyeron nuevas barandas que se asemejaban a las barandas originales y cumplían con los criterios de carga actuales junto con la sección de la cubierta que sobresale de las vigas exteriores.
- El 60% del puente más occidental fue sustituido en 1998 incluyendo el puente levadizo. El Condado Miami-Dade está planeando actualmente sustituir el resto de este puente como parte de un proyecto de reparación de emergencia para enfrentar preocupaciones de seguridad con la porción restante del puente original.
- La superestructura del puente levadizo del este fue reemplazada en 1998

F.O. = obsolescencia funcional
S.R. = Clasificación de la