

\$ 10 millardos anuales se requieren para rehabilitar las vías del país

Autor Administrator
Monday, 09 de October de 2017
Modificado el Monday, 09 de October de 2017

Dos años sin mantenimiento llevan varios tramos urbanos e interurbanos del territorio nacional. Hay segmentos a nivel de suelo y la reparación es más costosa que el cuidado oportuno, se al  el Colegio de Ingenieros

 

Desolación, desidia, abandono y avanzado deterioro es lo que se percibe en los 357 kilómetros que conectan Caracas con Apure. El panorama es similar en los otros 336 kilómetros de vías que comprende el trayecto Barcelona-Caracas.

La desinversión en rehabilitación y mantenimiento es palpable metro a metro en los distintos tramos compuestos por autopistas, troncales y carreteras nacionales de toda la región norte-costera, la más importante del país, dada la densidad poblacional y la ubicación estratégica de los principales puertos y aeropuertos.

Esta evaluación sirve de referencia para comprender el estado de la vialidad en todo el país, dijo Enzo Betancourt, presidente del Colegio de Ingenieros de Venezuela. Añadió que el abandono suma por lo menos dos años, dadas las condiciones en que est n luego de un recorrido de más de 48 horas por la zona que realizó el miércoles pasado.   Hay huecos y hundimientos cada 200 metros en promedio, no hay demarcaciones ni señalizaciones en la mayoría de las conexiones principales. Esto revela una desidia y una falta de mantenimiento generalizados, no se hace ni el preventivo, ni el correctivo  .

Betancourt, que con su equipo lleva a cabo exhaustivos recorridos por autopistas, carreteras, troncales y vialidad agrícola desde hace 14 años, advierte sobre lo grave de la situación que podrá degenerar en un colapso e incomunicación, solo comparables con décadas pasadas, y cuya recuperación alcanzar  a 10 millardos de dólares solo para el inicio, de acuerdo con los c culos del equipo de vialidad del CIV.

  En 2012 sugerimos un plan a 5 años que contemplaba una rehabilitación integral y que estaba por el orden de los 2 millardos de dólares anualmente; hoy esa cantidad únicamente serviría para cubrir el arranque, es decir solo un a o  , precisó.

Las 17 troncales del país muestran daños de algún tipo, la interconexión entre estados de la región norte-costera por la que circulan diariamente entre 60.000 y 75.000 vehículos, est  en su peor momento, asegur  el ingeniero.

  El nivel de utilidad en la región norte está en el punto más bajo en décadas. Se puede transitar, pero con un riesgo altísimo de accidentes. Todo el eje vial del país est  al mismo nivel desde hace 60 años, nuestro modelo, que fue ejemplo para el continente, hoy muestra signos de estancamiento alarmantes  .

La troncal 9, por ejemplo, tiene etapas a nivel de suelo y segmentos donde se evidencia el comienzo de trabajos de reparación inconclusos. Pueblos vecinos como Calabozo, Guardatinajas o C pira y El Guapo, separados por apenas

kilómetros, pasaron de cruzarse en solo minutos a varias horas.

Hay vías que desde su diseño, hace más de 70 años, podían atravesarse en 2 horas y actualmente se puede llevar horas en completarse. Esto afecta la calidad de vida del ciudadano, resta horas productivas para el país y daña a vehiculares, a severa.

La desatención describe, de acuerdo con el histórico que lleva la institución, el estado de toda la ingeniería del país, aunque actualmente es imposible conocerla con exactitud porque hay lugares estratégicos a los que no se tiene acceso.

Recuperación de los tramos viales puede tardar hasta tres años

Los trabajos de rehabilitación integral que ameritan las vías del país, en todos sus niveles, desde las super pistas hasta los caminos agrícolas, deben formar parte de un plan, debido a la dimensión del daño que presentan. La ejecución de este proyecto será a mediano plazo, aunque los resultados se podrán ver de inmediato, asegura Enzo Betancourt, presidente del Colegio de Ingenieros de Venezuela.

El daño es profundo, las labores de recuperación van desde desmalezar hasta corregir el desgaste de la carpeta asfáltica y la de rodamiento, hacer tratamiento en los suelos, en algunos casos, y rehacer vías en otros, puntualmente.

Betancourt es optimista con respecto a la adecuación del proyecto que rescate tránsito terrestre, principal forma de comunicación del país. Tenemos el personal calificado, tenemos las empresas, la materia prima, solo falta voluntad política de los gobernantes, y por supuesto los recursos.

El ingeniero pondera sobre la necesidad de establecer en un plan de desarrollo nacional, a largo plazo, la construcción ferroviaria, que desahogue el tránsito terrestre y dinamice la economía. Es una gran inversión que se devolverá a través del progreso y contribuirá a alargar el tiempo de vida útil de las vías.

Para el corto plazo propone el retorno del sistema de concesiones, que descentralice el mantenimiento de las vías: El control absoluto del gobierno central ha resultado inviable.

http://www.el-nacional.com/noticias/sociedad/millardos-anuales-requieren-para-rehabilitar-las-vias-del-pais_206688

