



SOBRE LA PROBLEMÁTICA DE LOS PUENTES EN VENEZUELA

La Academia Nacional de la Ingeniería y el Hábitat, en concordancia con lo establecido en el artículo 2, numerales 2, 4 y 5 de su Ley de Creación, cumple con el deber de expresar opinión sobre un asunto de interés público que preocupa profundamente a la sociedad venezolana, como es el mal estado en que se encuentra la vialidad carretera del país y, particularmente, el grave deterioro de un significativo número de sus puentes.

Para el año 2006, según estudios realizados, se contabilizaban 6.125 puentes en el país, de los cuales el 66% tenía más de 40 años de servicio y el 22% más de 50 años. Al respecto, es patente la problemática originada por la ausencia de un adecuado control de cargas y de una verdadera gestión de mantenimiento en la infraestructura carretera nacional. Los cambios que en los trenes de carga se han venido sucediendo con los años, han producido sobrecargas sobre los puentes, en exceso de las de diseño. A esto se unen otros efectos que han causado daños observables en la mayoría: impactos de diferentes tipos de vehículos, efectos de fatiga de alto ciclaje, impactos ambientales y otros, como el hecho de que en algunos casos ha ocurrido un incremento en los caudales de avenidas, con la consecuente insuficiencia de la sección hidráulica y de la luz libre para contener el arrastre de materiales vegetales de gran calibre transportados por las crecidas, lo que ha provocado desbordamientos sobre la plataforma y desgaste en las estructuras. Es así como se puede apreciar, a simple vista, en muchos puentes, irregularidades en el pavimento, deterioro de juntas, asentamientos en los estribos, socavación de pilas de soporte, aceros de refuerzo al descubierto, estructuras de hierro en franco estado de corrosión, entre otras fallas que ponen en potencial riesgo de siniestro a los ciudadanos que por ellos requieren transitar. Por tanto, es de temer con fundamento, y así lo afirma la Academia Nacional de Ingeniería y el Hábitat, que actualmente exista un alto porcentaje de puentes en condición crítica, los cuales podrían caer en cualquier momento, por lo que deben ser sometidos de manera urgente y según los casos, a trabajos de reparación o mantenimiento preventivo y correctivo de sus estructuras.

El temor que se tiene no es banal: en los últimos años se han venido produciendo desplomes de puentes, pequeños, medianos y grandes, tales como -para mencionar solo algunos- el emblemático Viaducto N° 1 de la autopista Caracas La Guaira (marzo de 2006); el Escalante sobre el río Escalante, carretera Panamericana entre Táchira y Mérida (diciembre 2009); el viaducto que comunica a Táriba con San Cristóbal (abril de 2012); el de Cúpira (agosto de 2012) en el estado Miranda; el de Boca de Uchire (octubre de 2013), entre los estados Miranda y Anzoátegui; el San Juan (octubre 2013), en la carretera local 8 entre Tacarigua y Mamporal del estado Miranda; el Yama (febrero de 2015), en la troncal 3 de la Carretera Morón – Coro; el San Rafael (noviembre de 2016) en el municipio Andrés



Bello del estado Táchira; y el más reciente, el puente Guanape II (enero de 2017) en el estado Vargas, que dejó un saldo de ocho personas lesionadas. Son irreparables las pérdidas humanas que esos colapsos puedan causar, y graves los efectos de la interrupción de la conexión vial sobre el quehacer diario de los ciudadanos, así como las mermas económicas que sufre el país, por cuanto la mayor parte de los servicios, el traslado de personas, de insumos y de bienes, se movilizan por la red de vías carreteras de la nación. Intranquiliza a la ciudadanía en general y a la Academia Nacional de la Ingeniería y el Hábitat en particular, que en la mayoría de los casos no se suministra información precisa sobre las causas de colapso de los puentes.

Consecuentemente el Gobierno nacional está en la obligación de emprender las investigaciones técnicas de rigor y llamar a profesionales capacitados para determinar el origen de las fallas, a fin de establecer las responsabilidades a que hubiere lugar en cada circunstancia. La Academia Nacional de la Ingeniería y el Hábitat hace un enfático llamado a los organismos competentes para que cumplan urgentemente con las tareas de preservación del patrimonio: evaluar la vulnerabilidad de los puentes existentes, establecer prioridades y definir programas de readecuación estructural en los casos necesarios, e instrumentar un efectivo y permanente programa de mantenimiento y conservación de todos los puentes y vías carreteras del país. Las experiencias lamentables de los puentes colapsados dejan lecciones que deben servir para evitar la repetición de desastres similares.

La Academia Nacional de la Ingeniería y el Hábitat solicita a las autoridades cumplir a cabalidad con la responsabilidad de supervisar y controlar que, en los proyectos y construcción de nuevos puentes y soluciones viales, se garantice el empleo de las mejores prácticas de Ingeniería con estándares de calidad y cumplimiento de normas y especificaciones actualizadas. Así mismo solicita que se vele debidamente, en la conceptualización y desarrollo de nuevos proyectos, por el cumplimiento de esenciales aspectos de ordenamiento territorial, de planificación urbana, y que se consideren proyecciones de tránsito, variables económicas y amenazas naturales.

Finalmente, la Academia Nacional de la Ingeniería y el Hábitat reitera la unánime disposición de sus miembros, de contribuir desinteresadamente, con las autoridades y con todos los venezolanos, en el desenvolvimiento integral del país.

En Caracas, a 20 días del mes de febrero del año 2017