

Carreteras y puentes en deterioro: un riesgo para la vida de los choferes venezolanos

Durante el 2024, al menos cuatro puentes han colapsado en diversas regiones del país, evidenciando el crítico estado de la infraestructura vial.

El 14 de junio, el [puente La Cooperativa](#), en la carretera Falcón-Zulia, sector La Raya, entre Mene Mauroa, estado Falcón, y el municipio Miranda, estado Zulia, se desplomó, causando la muerte de una persona y dejando tres heridos.

Cuatro meses después, el 13 de octubre, un hombre murió carbonizado tras caer al vacío que dejó el colapso de la plataforma.

El 25 de junio, el puente sobre el [río Michay](#), en la Troncal 5 del municipio Sucre, estado Barinas, se sumó a la lista de estructuras afectadas.



Puente sobre el río Michay afectado. Foto: Cortesía.

Días después, el 5 de julio, se reportó la caída del [puente sobre el río El Nulita](#), que dejó incomunicadas a las poblaciones de El Nula, estado Apure, y El Piñal, estado Táchira. Asimismo, se cayó el puente Paso Nuevo, en la carretera Morón-Coro, troncal 3 del municipio Píritu, estado Falcón.

Los choferes suelen quejarse constantemente de las pésimas condiciones de las vías, mencionando los huecos, baches, hundimientos y grietas que dificultan el tránsito.

Además de los accidentes frecuentes, la falta de mantenimiento, inseguridad, ausencia de iluminación y señalización adecuada, y las alcabalas sorpresivas que entorpecen aún más la movilidad.

Sin embargo, pese a las reiteradas denuncias, estas problemáticas persisten sin que se observen mejoras significativas, con lo que se estaría violando el derecho al [libre tránsito](#), estipulado en el artículo 50 de la Constitución venezolana.

Con la llegada de las lluvias, el panorama se agravó aún más. El pasado 14 de mayo, el ingeniero civil y experto en vías Jorge Carrero advirtió en una entrevista con **Radio Fe y Alegría Noticias** que muchas ciudades, especialmente aquellas en áreas montañosas, podían [quedar incomunicadas](#).

Causas del deterioro vial

Celia Herrera, presidenta de la Sociedad Venezolana de Ingeniería de Transporte y Vialidad ([Sotravial](#)) y directora del Centro de Investigación y Desarrollo de Ingeniería de la Universidad Católica Andrés Bello (UCAB), explicó que no se ha hecho una evaluación técnica sobre el estado de la vialidad debido al costo que implica, por lo que se toma como referencia la percepción de los usuarios.

Señaló que la principal causa de la avería de los puentes es que no existe un control de vehículos pesados, por lo que frecuentemente circulan con cargas que superan los límites.

Aunado a ello, el mantenimiento rutinario no se efectúa con el rigor de un plan de gestión.

En el caso de las carreteras, las fallas más recurrentes están relacionadas con el pavimento, por ejemplo, ausencia de mantenimiento rutinario, hundimientos del terreno por problemas geotécnicos, daños ocasionados por fugas de aguas blancas o servidas y sobrecargas.

“Cuando se diseña un pavimento, este se proyecta para una magnitud de carga específica. Si las cargas son excesivas y la intensidad de uso supera las condiciones del diseño, también se producen fallas”, precisó Herrera a **Radio Fe y Alegría Noticias**.

Añadió que en ocasiones los desperfectos se vinculan a la mala

calidad de los materiales utilizados o al desconocimiento de buenas prácticas en la construcción del pavimento.

Mencionó que los caminos más críticos, debido a la alta incidencia de accidentes fatales, son la Autopista Lara-Zulia, la Autopista Regional del Centro y tramos específicos como el sector Arguaney de la Autopista Gran Mariscal de Ayacucho.

En esta última, el 13 de diciembre del año pasado, un choque múltiple provocó una explosión que afectó a 17 vehículos, dejando un saldo de [30 fallecidos](#) y numerosos heridos.

Alexander Gutiérrez, un ciudadano que viajó desde Zulia hasta Bolívar, relató a **Radio Fe y Alegría Noticias** el deplorable panorama que evidenció en varios tramos del país.

Según su testimonio, el trayecto entre El Venado y Carora, en la Autopista Lara-Zulia, presenta numerosos derrumbes, hundimientos y huecos, lo que obliga a los conductores a transitar con extrema precaución.

En el estado Guárico, la situación es similar, con carreteras llenas de huecos, vegetación que invade las vías y falta de señalización.

“A veces, los canales, que originalmente eran tres o cuatro, se han reducido a uno o dos”, expresó.

El tramo entre Las Mercedes del Llano y Cabruta lo calificó como “intransitable e inservible”, ya que carece de señalización y hay numerosos hoyos en el pavimento.

Responsabilidad e inversión

La presidenta de Sotravial también explicó que la responsabilidad del mantenimiento varía según la jerarquía de las vías. En el caso de las troncales, que corresponden a rutas de carácter nacional, la competencia recae directamente en el Ministerio de Transporte.

Sobre las inversiones, reconoció que los montos requeridos son significativos para lograr finalizar las obras inconclusas, reparar los tramos destruidos y aplicar el mantenimiento regular.

Las inversiones pueden ser asumidas por el Estado o gestionarse a través de capital mixto, mediante asociaciones público-privadas o convenios con organismos internacionales.

Precariedad vial aumenta los riesgos de accidentes fatales

La Organización Mundial de la Salud (OMS) posicionó a Venezuela en un informe publicado en diciembre de 2023 como el décimo país con más muertes por accidentes de tránsito del mundo.

El Observatorio de Seguridad Vial (OVS) registró en agosto un total de 146 accidentes de tránsito en el país. Según el informe, la tasa de fallecidos alcanzó las 50 personas por cada 100 accidentes, mientras que la de lesionados ascendió a 140 por cada 100 siniestros.

De las 74 personas fallecidas en hechos viales durante ese mes, al menos 30 eran motorizados, representando el 43 % de las víctimas fatales contabilizadas.

Lilian Romero, presidenta y fundadora de la Asociación Civil para la Prevención de Accidentes de Tránsito y Apoyo a sus Víctimas ([AsoTránsito](#)), aseveró que las condiciones viales influyen en gran medida en los siniestros viales.

A su juicio, las carreteras del país no cumplen con los estándares mínimos de seguridad, lo que, sumado a la imprudencia y la falta de educación vial de la mayoría de los conductores, genera un entorno altamente peligroso.

“Si vas por una vía con huecos, intentas esquivar uno para evitar dañar tu vehículo, pero puede suceder que justo al lado haya un motorizado o un ciclista. Esto ocurre porque convivimos en un entorno desorganizado”, puso Romero como ejemplo en una entrevista a **Radio Fe y Alegría Noticias**.

A su vez, denunció que la falta de iluminación y la ausencia de señalización adecuada agravan el riesgo, especialmente para peatones que cruzan fuera de los pasos habilitados.

Resaltó que es urgente contar con calles más seguras que “perdonen el error humano”.

Ausencia de cifras oficiales

Romero declaró que no se cuenta con cifras oficiales sobre cuántas personas están involucradas en accidentes de tránsito o cuántas han fallecido.

En este sentido, oenegés, comunicadores y voluntarios han optado por hacer estimaciones basadas en reportes de medios de comunicación, redes sociales y datos proporcionados por

periodistas de sucesos.

“Según estos datos aproximados, entre cinco y siete motorizados mueren diariamente en accidentes de tránsito. En algunos casos, se habla de un rango de tres a siete, pero los días jueves y domingo la cifra suele aumentar”, puntualizó.

Aclaró que estos números no incluyen a quienes fallecen posteriormente en hospitales y que tampoco se sabe cuántas personas quedan con discapacidades tras los incidentes.

A pesar de la reducción poblacional debido a la migración y la disminución de vehículos en circulación –muchos de ellos en mal estado–, la tasa de accidentes de tránsito en el país sigue siendo muy alarmantemente alta, dijo Romero.

Imprudencia al volante

Para la presidenta de Asotrónimo la principal causa de los accidentes de tránsito en Venezuela es la imprudencia de los conductores, quienes usan el celular, van a exceso de velocidad, no respetan las señales de tránsito y manejan bajo los efectos del alcohol.

“Venezuela enfrenta un fenómeno social donde todo el mundo parece estar enfocado en ‘resolver’ su vida, buscar dinero y solucionar su situación económica, esto ha llevado a que muchas personas pierdan completamente la empatía hacia los demás y pareciera que cada quien maneja como si estuviera solo en la vía, ignorando que todos compartimos el mismo espacio”, lamentó.

A su vez, mencionó el aumento de jóvenes motorizados que no respetan las normas de tránsito, ignoran los semáforos, exceden los límites de velocidad y hacen motopiruetas, acrobacias que el presidente Nicolás Maduro convirtió en deporte nacional.

Romero recalcó la relevancia de la educación vial y de aplicar sanciones efectivas. “Las multas y las sanciones no solo castigan, sino que también educan y fomentan una conducción más responsable”.

Pérdidas humanas y económicas

Herrera, de Sotravía, apuntó que la no adecuación de la infraestructura vial se traduce en pérdidas económicas y, en los casos más graves, en la pérdida de vidas humanas.

Sin olvidar que interrumpe en las actividades cotidianas de los ciudadanos, dificultando llegar a los puestos de trabajo o

llevar a los niños al colegio.

“No se puede seguir permitiendo que jóvenes en plena edad productiva pierdan la vida en accidentes de tránsito o queden con algún tipo de discapacidad física que los limite de por vida. Esto solo incrementa la pobreza en un país que actualmente lucha por salir adelante”, acotó Romero.

Recomendaciones

Sotravial hizo un llamado a completar la trama vial aún pendiente en varias regiones del país, así como a implementar planes de mantenimiento reales para conservar las vías existentes.

Mejorar los dispositivos de control vial, lo cual abarca la restitución de señalización vertical, demarcaciones viales e iluminación. Revisar y adecuar las estructuras de drenaje para evitar inundaciones y mantener la funcionalidad.

Otra de las propuestas de Sotravial es mejorar la fiscalización y supervisión de la vialidad, para lo cual se requiere contar con efectivos de circulación bien formados y remunerados, equipados con las herramientas necesarias para hacer su trabajo eficientemente.

Estos efectivos, según Herrera, deben estar apoyados por centros de control de operaciones que puedan monitorear y responder rápidamente a los incidentes viales.

Asimismo, proponen fortalecer los servicios de auxilio, como grúas y patrullas nodrizas equipadas con radares para monitorear las vías en tiempo real. Instalar pantallas LED y otros dispositivos informativos en las vías para alertar a los conductores sobre accidentes o detenciones y así opten por rutas alternativas.

Paralelamente, mejorar los sistemas de transporte público, entre ellos los metros y sus planes de expansión, para optimizar las condiciones de circulación y reducir la congestión en las principales arterias viales.

Romero, de Asotrónimo, insistió en que la inversión no puede destinarse únicamente a Caracas, donde sí se ve iluminación, calles demarcadas y rayados peatonales visibles.

“Es toda Venezuela, incluso el pueblo más pequeño debe contar con un rayado peatonal debidamente demarcado”, demandó.

Pidió reactivar las autoescuelas y que cada ciudadano que reciba una multa asista a una capacitación, cumpliendo con la ley y asignando una cita que se ajuste a su disponibilidad, sin afectar su trabajo o responsabilidades.

Por último, hizo hincapié en que los semáforos deben estar activos, porque las intersecciones son zonas de alto riesgo y alentó a los medios de comunicación a promover la educación vial.

Con información de Radio Fe y Alegría Noticias