

Desatención y falta de mantenimiento: la génesis de la inseguridad vial en Guayana

En el contexto de la muerte del ciclista Christian Duque tras precipitarse en su bicicleta desde el Puente Zapateral al río Caroní, han surgido múltiples interrogantes sobre la seguridad vial en Ciudad Guayana. Barandas de protección, contención vehicular y respuesta efectiva fueron algunos de los temas que resonaron durante los tres días que duró la búsqueda de Duque.

Sin embargo, la accidentalidad que se vive en Ciudad Guayana no es una novedad. Desde finales de 2023 se ha reportado un alto índice de accidentes, a su vez, la muerte de Duque representa un ciclista más que ha perdido la vida en las arterias viales de la urbe, que se ha vuelto una guillotina para peatones, ciclistas, motorizados y conductores.

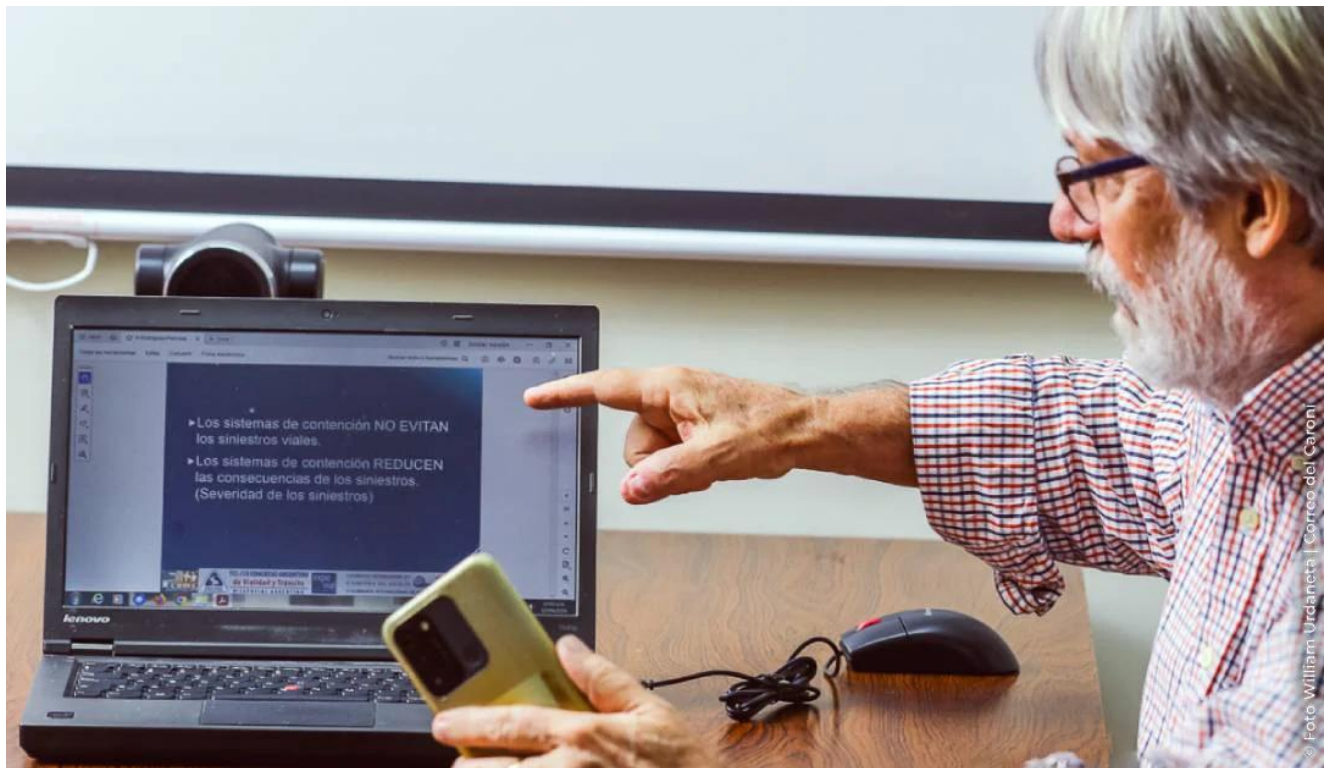
La falta de mantenimiento, la demora en la modernización de espacios, la falta de señalización y la gran cantidad de semáforos dañados en Ciudad Guayana son solo algunas de las causas de este tipo de accidentes que derivan de defensas rotas, falta de patrullaje en las calles y la ignorada solicitud del diseño y construcción de ciclovías.

La ausencia de ciclovías en el municipio Caroní es una violación al artículo 11 de la Ley para la Promoción del Ciclismo Urbano, que otorga la responsabilidad a las alcaldías de “promover y garantizar las condiciones para la práctica del ciclismo urbano en las ciudades, demás poblaciones y asentamientos”.

A su vez, el mantenimiento de puentes en la ciudad es prácticamente inexistente limitándose a la pintura y no a la reparación y reemplazo de defensas y barandas de seguridad.

Mantenimiento preventivo: una necesidad inexistente en Guayana

El ingeniero y especialista en vialidad, Jorge Nevado, manifestó en entrevista con **Correo del Caroní** que los cuatro puentes existentes en Guayana fueron contruidos hace más de 20 años, en consecuencia, ninguno contempló ciclovías. Necesidad que, a pesar de ser ley, sigue siendo ignorada en Caroní.



© Foto William Urdaneta | Correo del Caroni

Nevado: “Aquí no solucionamos las cosas de acuerdo a la norma, sino que se hacen pañitos de agua caliente”

Detalló que Venezuela no contempla las normas de la American Association of State Highway and Transportation Officials (Aashto) de 2010 para la construcción de puentes, las cuales establecen que los factores para construirlos dependen del entorno, la clase de vehículos que pasarán por el lugar, la máxima velocidad y el paso de peatones.

Sin embargo, Nevado indicó que los puentes de Guayana datan de 1970 cuando los vehículos no alcanzaban velocidades tan altas como lo hacen actualmente. Es por ello que este tipo de infraestructuras requieren adecuaciones y mantenimiento que, en el caso de Guayana, no se llevan a cabo.

“Hay un problema de seguridad vial. Tenemos una norma y ley de tránsito que no se cumple. Hay un problema de gestión vial que no estamos haciendo de acuerdo a la norma y el buen uso de la ingeniería. Tenemos deficiencias en pavimento, en protección... Si queremos seguridad para el ciclista, deberíamos darle una vía especial. Hay que generar las ciclovías en la ciudad. Hay 4 proyectos de ciclovías en la ciudad. El principal problema que tiene la ciudad en seguridad vial es el mantenimiento. Es necesario un buen pavimento. Aquí no solucionamos las cosas de acuerdo a la norma, sino que se hacen pañitos de agua caliente. Hay un hueco y lo que hacemos es taparlo. Hacemos un bacheo en vez de reparar tramos, de acuerdo al daño que hay. Hay daño funcional y daño estructural. El pavimento fue diseñado para 15 años, si yo espero esos 15 años, el mantenimiento es elevado. Yo debería hacer mantenimiento preventivo. Hay mantenimiento para puentes, es necesario evaluar drenajes, señalización... ¿Lo estamos haciendo? No. Lo que hemos visto es que pintan los

puentes, pero no se hace todo el trabajo de mantenimiento”, declaró Nevado.

El especialista señaló que desde la Universidad Católica Andrés Bello (UCAB) se han planteado las necesidades de los distribuidores de la ciudad, ya que estas estructuras requieren de mantenimiento y evaluaciones de daños.

“Si tú vas hoy en día, los puentes no tienen señalización, demarcación vial... Hacemos puros pañitos calientes”, reiteró.

Recursos insuficientes para la gestión vial

Sobre el tema, la concejala Aliana Estrada presentó documentación a este medio en la que se refleja que el presupuesto para vialidad durante el 2024 para el municipio es de 60.000.000 de bolívares, monto que considera insuficiente ante las necesidades de adecuación y mantenimiento que requieren todas las arterias viales de Caroní.



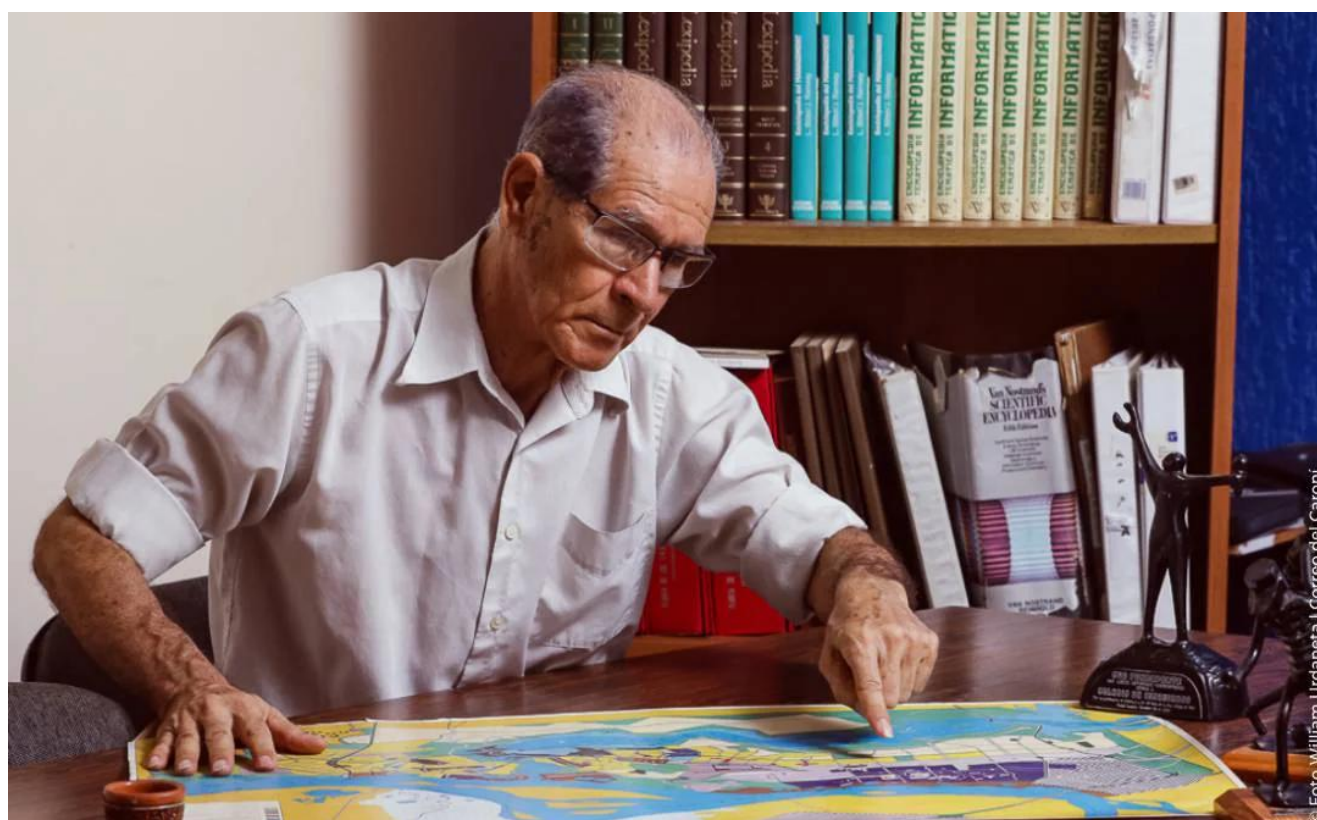
Estrada: “Hay que llamar la atención sobre el tema del presupuesto” | Fotos William Urdaneta

“En materia de vialidad y equipamiento, la Alcaldía habla de una mejoría que debe haber en la ciudad de 60.000.000 de bolívares. Cuando te pones a ver, esto no alcanza para una ciudad como la que tenemos. No es el presupuesto correspondiente. No alcanza. Hay una alianza con la Gobernación para satisfacer ciertos temas como el asfalto que hace la posibilidad de poder asfaltar. No estamos haciendo lo que corresponde en materia de vialidad ni de equipamiento. Aquí hay aceras y brocales levantados, las defensas viales están dañadas y dobladas, eso no lo cambian;

pintan lo que ya está malo. Ahí se ve cómo la gente ha chocado, doblan la defensa... Se roban las barandas porque eso es de un acero estratégico que sirve. Las barandas sí se las roban. Se roban el cableado. Eso se ha visto durante mucho tiempo. Lo importante aquí es que el presupuesto no se cumple en la protección que necesita la ciudad. En el caso del ciclista, es un tema que tiene que ver con un puente estratégico, no se está trabajando la necesidad que tiene la ciudad", puntualizó la edil.

Según la Ley de Transporte Terrestre en su artículo 7, es competencia de la municipalidad la prestación del servicio de transporte, el establecimiento de terminales y recorridos urbanos (...) y la construcción y mantenimiento de la vialidad urbana.

Sin embargo, Caroní presenta un presupuesto muy bajo para dar respuesta al robo de barandas o la ruptura de defensas, las cuales después de su pérdida no son reemplazadas.



El ingeniero Simón Yegres afirma que desde hace 15 años las autoridades abandonaron el mantenimiento y el ornato de la urbe

Correo del Caroní constató que el robo de barandas de aluminio - uno de los materiales con los que pueden fabricarse- sí es una problemática existente en la localidad, puesto que ciudadanos afirman que estas se venden como material estratégico o incluso como chatarra.

“Hay accidentes porque no hay seguridad, no hay alumbrado público, los huecos están en muy mal estado. Es verdad, se hacen las avenidas y paseos, pero cuando tú vas a donde el ciudadano

hace vida común, ves que no hay salvamento. No solamente barandas de puentes, aquí no hay ambulancias, no hay protección para el ciudadano. Hay que llamar la atención sobre el tema del presupuesto”, cerró Estrada.

El ingeniero Simón Yegres, especialista en Urbanismo, relató que desde hace 15 años las autoridades abandonaron el mantenimiento y el ornato de la urbe. Asimismo señaló que el presupuesto no contempla gestiones de ornato o mantenimiento de estructuras.

“Lo que son brocales, alcantarillas, corrimiento de agua, la vialidad en general: eso no tiene el mantenimiento adecuado. Solo se actúa en esa materia por ocurrencia, es decir, ante la inundación o el reclamo de alguna gente de una situación puntual. Eso es una realidad en cuanto a mantenimiento. En planificación existe formalmente la Dirección de Planificación Urbana, la Coordinación del Urbanismo y Regulación Urbana de la ciudad, existen estas unidades y funcionarios que se supone tienen equipos y sueldos que deben trabajar en ello; pero aquí no hay planificación ni gestión urbana. Se deben cumplir normas urbanas como retiro, altura, derecho de frente... Esa situación y el abandono de esas direcciones ocasionan situaciones como la que vimos con el ciclista fallecido”, zanjó Yegres.

¿Llevaba o no barandas el Puente Zapateral?

Durante la cobertura de la muerte de Christian Duque, **Correo del Caroní** hizo pública una denuncia -emitida por ciudadanos- que aseguraban que en el Puente Zapateral existió una baranda combinada, es decir, una estructura que ofrece defensa vehicular y, además, estructuras de metal en la parte superior para evitar la caída de peatones.



Ciudadanos que conversaron con este medio, así como usuarios de redes sociales, insisten hasta el momento en que esta estructura tuvo barandas de aluminio y, posteriormente, fueron robadas. Esta situación de hurto ha ocurrido en muchos otros puentes de la urbe que sí cuentan con paso peatonal como el Puente Caroní.

Tras la ubicación del plano original de la estructura, que fue construida a la par del Complejo Hidroeléctrico Macagua II, se confirmó que en los planos originales este no poseía baranda,

debido a que es un puente carretero, es decir, un puente que no tiene acera porque no debe haber paso peatonal y cuya defensa es únicamente para contención vehicular.

Incumplir con ciclovías: la verdadera problemática

Sin embargo, la existencia de barandas no es el eje central de la situación que ha convertido a Guayana en una guillotina para los ciclistas, sino la ausencia de ciclovías.

Como se ha reseñado anteriormente, la normativa nacional exige a las alcaldías la creación de ciclovías. Sin embargo, ante la inoperancia de la municipalidad, la Fundación Ciclovías Bolívar, organización creada tras la muerte de un ciclista hace décadas, presentó un proyecto para la ciudad.



Oscar Tillero recalca que la municipalidad, por ley, tenía un año desde 2021 para cumplir con las ciclovías

El presidente de esta organización, Oscar Tillero, conversó con **Correo del Caroní** para explicar la realidad del ciclista guayanés, así como la necesidad de que existan espacios para practicar este deporte que, además, se ha convertido en sustento para muchos que ofrecen servicios de delivery en la ciudad.

“Guayana necesita un sistema de movilización urbana que no lo pueden dar los autobuses ni vehículos particulares. Nosotros estamos promoviendo la ciclovía en trechos pequeños de 2 o 3 kilómetros. No podemos pretender que una persona se monte en una bicicleta desde Vista al Sol y se venga para Puerto Ordaz. Hablamos de 18 kilómetros, pero si usted vive en Alta Vista y trabaja en Unare, usted se monta en una bicicleta y llega a su sitio de trabajo. Nuestro proyecto va desde la avenida Manuel

Piar, donde está la Casa de la Mujer, hasta Sierra Parima. Está totalmente definido, inclusive, no tocamos la avenida Guayana a nivel donde están los puentes Caroní I y II porque es zona de alto tránsito y velocidad. Lo hacemos por la Leopoldo Sucre Figarella, por la redoma de El Dorado, hasta el puente Zapateral. De allí hasta Alta Vista”, explicó Tillero.

Asimismo, el líder de la organización de ciclismo señaló que la municipalidad, por ley, tenía un año desde 2021 para cumplir con las ciclovías.

“El proyecto está sustentado en la Alcaldía de Caroní. Nosotros como fundación nos creamos por un accidente, donde atropellaron a un ciclista. Creamos la fundación para dar la importancia de una red de ciclovías en la ciudad. Todos los países de la región como Colombia, Buenos Aires, Lima... Todos los países tienen ciclovías menos Venezuela. Nosotros necesitamos eso para Guayana. Les pedimos a las autoridades que sancionen este proyecto. Nosotros con ingenieros les presentamos un modelo de ordenanza a la Cámara Municipal, ellos tienen un sustento para darle forma a la red de ciclovías”, cerró el presidente de la organización.





Con información de Correo del Caroní