

Vías de Venezuela: aventura peligrosa

Con el paso del tiempo se ha venido evidenciando en todo el país el mal estado de las vías que conectan las diferentes regiones. Autopistas y troncales dejan ver con sus pavimentos irregulares, grandes huecos, baches y hundimientos cómo ha sido de reiterada la falta de mantenimiento y trabajos correctivos.

A esta precaria situación en muchas de las más importantes arterias viales se suma la falta de vigilancia vial, nulos servicios de atención al viajero, largos tramos sin ningún tipo de iluminación, delincuencia desatada y más.

Periodistas de El Tiempo, La Nación, El Impulso, Correo del Caroní, Tal Cual, La Mañana y Yaracuy al Día recorrieron carreteras de Anzoátegui, Táchira, Lara, Bolívar, Distrito Capital, Miranda, Falcón y Carabobo y entrevistaron a asiduos conductores quienes dieron sus impresiones.

El tema cobra aún más relevancia en esta época de Semana Santa, la cual es todavía más particular porque ya se tenían dos años sin poder realizar todas las actividades relacionadas, entre estas, viajar a diferentes estados del país.

Vía Anzoátegui: falta mucho por hacer

La vía que comunica a los estados Anzoátegui y Sucre es la Troncal 9 y ha presentado algunas fallas, sobre todo en el estado Sucre.

En el municipio Guanta (Anzoátegui), la vía está siendo restaurada. Sin embargo, a simple vista se puede notar que es mucho lo que le falta en general. Hay tramos escarificados desde hace unos cinco años.

Asimismo, hay fallas de borde que no tienen señalización y cualquier conductor que pase por el lugar puede hasta perder la vida, pues son barrancos bastante altos, también los derrumbes de los cerros abundan.

Eusebio Suárez mencionó que al inicio de la autopista todo es muy oscuro. No hay alumbrado, ojos de gato, ni tambores con mechurrios para advertir del cierre de la troncal.

Las alcabalas están funcionando y a pesar de esto la mayor denuncia de pobladores de estas comunidades que se encuentran a

orilla de la Troncal es la inseguridad.

Troncal 10 (Bolívar): una década de desatención estatal

El estado Bolívar, fronterizo con Brasil y cuya extensión abarca el 52% del territorio nacional, depende de la Troncal 10 para comunicarse con el sur y llegar a Brasil. Inicia en Santa Elena de Uairén y termina en el estado Sucre, específicamente, en Carúpano. La vía incluye la capital del municipio Gran Sabana, Santa Elena de Uairén, Las Claritas, el kilómetro 88, El Dorado, Tumeremo, El Callao, Guasipati, Upata y Ciudad Guayana.

Hoy la minería ilegal ha propiciado que grupos armados irregulares tomen el control de esta zona, en consecuencia, muchas bandas delictivas recorren diariamente la Troncal 10. Asimismo, vehículos de carga y gandolas transportan alimentos desde Brasil hasta los bodegones de Puerto Ordaz.

Mineros, traficantes de oro, vendedores ambulantes, gandoleros, transportistas: todos recorren esta carretera que, probablemente, sea uno de los caminos terrestres por los que pasan las más altas cantidades de dinero en todo el país.

Pero nadie diría que por estos caminos se traslada algún tipo de material aurífero, por el contrario, las aguas empozadas, las cárcavas, huecos y desechos acumulados harían pensar a cualquier turista que esta importante vía no le importa a nadie.

Javier Baena, transportista perteneciente a la línea suburbana Sacupana, señaló:

“Desde Upata hasta Santa Elena eso es deplorable. Sobre todo, el tramo que va desde Tumeremo hasta Santa Elena.

Las condiciones volvieron a los años 80 cuando teníamos una carretera de tierra. La falta de mantenimiento es la principal problemática, hay un gran descuido por parte de las autoridades. Además, el transporte pesado ha ido deteriorando la vía”.

A punto del colapso la autopista Coro-Punto Fijo

El tránsito vehicular entre Coro y Punto fijo hoy es una amenaza para los conductores, aseguran usuarios de la autopista.

“El paso por los médanos se hace cada día imposible. La autopista tiene muchos huecos y el hombrillo no garantiza espacio de seguridad para quien se accidenta. Creo que deben revisar lo del cobro (en el peaje), puesto que no dan el servicio de asistencia vial que supuestamente deben prestar; es un servicio, sería bueno saber hacia dónde va el dinero que

recaudan”, indicó a *La Mañana* Antonely Riera, usuaria de la vía.

La autopista Coro-Punto Fijo, construida durante el primer gobierno del expresidente Rafael Caldera, siendo ministro de Obras pública José Curiel; contribuyó al desarrollo de Punto Fijo. Actualmente, transitan por ella al menos 10.000 vehículos diarios, entre ellos carga pesada, liviana y transporte de pasajeros. Esta es la única carretera – de 88 kilómetros de distancia– que comunica a la Península de Paraguaná con el resto del país.

“De día se pueden esquivar los huecos, pero de noche se puede hasta perder el control del vehículo; y si uno se accidenta no hay auxilio vial, ni de grúa, ni un número telefónico donde llamar en caso de emergencia. En cuanto a los médanos, cada día peor, ya casi es intransitable, un buen día quedaremos incomunicados”, señaló Arturo José Sánchez, quien transita frecuentemente esta vía.

Para hacer uso de este eje vial hay que pagar una tarifa en el peaje “Los Médanos” –donde además de los trabajadores de las taquillas hay funcionarios de seguridad, quienes trataron de impedir las entrevistas para este reportaje; argumentado estar cumpliendo “órdenes superiores y el peaje se consideraba zona de seguridad”–. El costo de los vehículos livianos se ubica en 1,00 bolívar; busetas 3,00 bolívares y buses 5,00 bolívares.

Vía Caracas – La Guaira: huecos y falta de señalización

La autopista Caracas- La Guaira, que comunica Caracas con el principal puerto y aeropuerto del país, muestra actualmente un mejor estado que épocas anteriores, donde “la mancha negra” y los huecos en la vía abarcaban gran parte del trayecto.

Sin embargo, dista mucho de estar a la altura de una autopista adaptada a los tiempos que corren. Cuenta con rayado, señalización, iluminación externa y dentro de los túneles (Boquerón I y II), patrullaje y vigilancia vial y los huecos en la vía no son la norma.

Jesús De Gouveia, comerciante de la zona, señala que la vía se encuentra en “buen estado”. Pero reclama mayor conciencia y control por parte de las autoridades de los vehículos y conductores de carga pesada. “No respetan el límite de velocidad de la autopista y eso muchas veces origina accidentes”, apunta.

Las rampas de frenado son otro punto a tomar en cuenta: conductores aseguran que éstas presentan fallas. Huecos en el

asfalto, ausencia de rayado, poca iluminación, seguridad y asistencia vial y fallas en las defensas y en los túneles son algunos de los reclamos que suelen hacer los conductores que transitan esta vía con frecuencia.

Rodny Chivada, conductor de la línea de transporte Unión de conductores Caracas- La Guaira, quien tiene nueve años haciendo el trayecto, a diario, indica que la vía "está igual". "Aquí no ha mejorado ni empeorado nada. Todo está igual".

ARC necesita iluminación y más refacciones

La autopista Regional del Centro, también conocida como la Caracas-Valencia, es una de las autopistas más transitadas de Venezuela; une a las ciudades de Caracas, La Victoria, Maracay, Guacara y Valencia.

Ausencia de iluminación, asfalto irregular y pocas señalizaciones son algunos de los reclamos de quienes transitan con frecuencia por esta vía. Aun así, señalan que está en mejores condiciones que en años anteriores, aunque no presenta ningún indicio de la llegada del siglo XXI.

Daniel Núñez, transportista de una empresa que despacha productos congelados en Caracas, Aragua y Carabobo, asegura que ha visto mejoras en la vía, especialmente en el asfaltado e iluminación. También celebra la reactivación de los peajes, considera que estos ayudarán a costear las mejoras en la autopista.

Mientras que Rafael Rodríguez, usuario frecuente de la ARC lamenta que las refacciones en la autopista no incluyan el hombrillo, y Pedro Ruiz, trabajador de E/S Las Morochas, reclama más iluminación en las estaciones de servicio y en la autopista. El túnel de Los Ocumitos eventualmente presenta fallas en la iluminación.

Troncal 5 (Táchira): tramo peligroso

Numerosos baches, desniveles, fallas de borde, falta de iluminación y de mantenimiento de cunetas, es parte del panorama que presenta la Troncal 5, una de las vías más importantes del país, que comunica el centro con el occidente y Los Andes venezolanos.

La también llamada «vía de los llanos», en los últimos años ha cobrado gran notoriedad, por constituirse en la ruta de buena parte de la diáspora venezolana, que partiendo de diversos puntos del país, llega a la frontera colombo venezolana para

lanzarse a rodar por el continente, en busca de mejores oportunidades.

Uno de los pasos malos que, incluso, ya ha cobrado dos vidas, en los últimos meses, es una zona de baches, junto a una gran falla de borde, ubicada entre el cementerio municipal y la entrada a San Rafael de El Piñal.

Hermógenes Durán, quien fue chofer de un bus durante años y, actualmente, sigue transitando la vía, comenta que han ocurrido, en el transcurso del tiempo, muchos accidentes fatales, producto del mal estado que presenta, así como por la falta de mantenimiento e iluminación.

Por su parte, Luis Gutiérrez, plantea la necesidad de que exista mayor seguridad, pues, a su juicio, en los últimos meses se han registrado varios atracos a unidades de transporte, no solo de rutas largas, sino cortas.

Vías en Lara requieren atención

Es notorio el deterioro que se presenta en la carretera intercomunal Barquisimeto-Acarigua, que conecta a los estados Lara y Portuguesa, así lo denuncian transportistas que conducen constantemente por esta arteria vial.

José Sequera, transportista, señaló a Elimpulso.com que el pago del peaje no ha garantizado el buen estado de la avenida intercomunal, por lo cual presenta baches, huecos y cráteres.

Además, la maleza que abunda en los alrededores, la falta de iluminación y poca presencia policial, han hecho que esta vía no sea segura para los transportistas, sobre todo en el tramo de Simón Planas-Portuguesa.

“La vía de Acarigua es una guillotina”, afirma Sequera, quien destaca la presencia de tres alcabalas que, en la actualidad, no cuentan con unidades para hacer recorridos y estar alerta a cualquier hecho delictivo que se pueda presentar.

En Torres se presenta la misma situación. Y es que tres carreteras nacionales de importancia vital cruzan a Carora y la conectan desde el estado Lara con el Zulia, Los Andes y la zona central.

La Lara-Zulia, une a ambas entidades regionales: la Centroccidental une a Barquisimeto con Carora, municipio Torres; y la Panamericana con Trujillo, Mérida y Táchira.

Si bien es alto el volumen de transporte de carga pesada que

utilizan estas vías y que en comparación con vehículos livianos su pago es mayor tanto en el peaje Juan Jacinto Lara como La Libertad, el deterioro y abandono en el que se encuentran es público y notorio que no necesita de pruebas, sumado a la inseguridad, en virtud de una aparente desinversión.

Ninguna de estas tres autopistas posee alumbrado público en ninguno de sus trayectos, haciéndolas muy peligrosas para los choferes durante la circulación en horas nocturnas.

Tramo Morón – La Raya: falta rayado y alumbrado

Un tramo que está muy deteriorado en la actualidad es el que inicia en el sector La Raya (zona límite entre Yaracuy y Carabobo) y Morón, el cual es uno de los trayectos más concurridos por quienes se trasladan desde el centroccidente hacia el centro del país. Sus principales problemas son la falta de alumbrado y de rayado, a lo que se suman grandes baches y huecos, por lo que un viaje nocturno se convierte en peligroso.

Aparte del notable deterioro del rayado y falta de señalizaciones, parte de la vía es absorbida por la maleza. “Toda la vía que conecta desde Veroes hasta Morón carece de rayado óptimo; de noche esto se convierte en una boca de lobo, porque siempre ha sido un sector peligroso por la delincuencia. Vemos que el Gobierno de Yaracuy ya quiere poner un peaje nuevo, pero la vialidad está llena de maleza, no hay apoyo vial”, comentó Luis Torres, conductor de carga pesada.

“Pedimos a las autoridades iluminación, en general desde Veroes (Yaracuy) hasta Morón (Carabobo) la vía es muy oscura y es una zona en la que siempre se han producido robos, hay delincuencia”, comentó Torres.

Francesca Díaz (Correo del Caroní, Bolívar)

Mariví Matute y Arturo Ramírez (El Tiempo, Anzoátegui)

Valentina Rodríguez, María Graterol y Luis Olaizola (TalCual, Distrito Capital)

Raúl Márquez (La Nación, Táchira)

Magaly Hassan (La Mañana, Falcón)

Danny Márquez (Yaracuy al Día)

Luis Miguel Rodríguez y Richard Lamela (El Impulso, Lara)