

De La Habana al km 320 y viceversa: Una mirada a las acciones de reparación en la Autopista Nacional



Por Maray Suarez y Manuel Alejandro Reyes

Salimos de La Habana sobre las 6:30 am. Ante la vista de nuestro equipo de prensa se impuso la Autopista Nacional de Cuba. El destino era llegar hasta el Km 320, en los límites de Villa Clara y Sancti Spíritus, para constatar durante el trayecto las acciones que se implementan por la Comisión Nacional de Seguridad Vial en beneficio de esta mega inversión que quedó interrumpida en los años noventa, debido a las carencias económicas.

Aunque aún falta mucho por hacer, en nuestro recorrido pudimos apreciar que se trabaja en la reparación de las zonas más dañadas de esta infraestructura vial; a su vez se aplican medidas preventivas y de enfrentamiento.

De acuerdo con Raúl Díaz Guadarrama, director del Centro Nacional de Vialidad, para la reparación de esta vía que conecta a seis de sus 15 provincias, se requieren 600 mil toneladas de asfalto, aproximadamente.

En función de trabajar en la recuperación de esta arteria principal, de manera paulatina, aseguró que de las 104 mil toneladas aprobadas para este año -cifra que triplica la inversión del pasado período-, se destinaron unas 80 mil para el tramo que conecta La Habana y Sancti Spíritus.

Igualmente, declaró que ya comenzó la ejecución constructiva. Pero eso no quiere decir que todas las acciones estén satisfechas, pues todavía nos quedan obras muy importantes que empezar, como por ejemplo el trabajo de frezado en tramos importantes de la vía, fundamentalmente del km 262 al 320, que va desde Villa Clara a Sancti Spíritus.

En el municipio Calimete, en Matanzas, ya se ven los avances, y en Jagüey Grande, se pretende comenzar a partir del mes de abril, según Reynaldo Hernández Rodríguez, director provincial de vialidad en esa provincia.

No deja de ser cierto que la autopista necesita de una inminente reparación. A criterio de los especialistas de la provincia Villa Clara, la mayor inversión debe ejecutarse en la zona conocida como el "triángulo de la muerte". Allí existen tres sendas, la del medio es para adelantar; y lo que lo hace el tramo más peligroso para los choferes, es que no existe la prioridad en el adelantamiento. Otro elemento que influye en los riesgos es por el deterioro de las vías.

Esta zona, de manera particular requiere una estrategia constructiva que garantice la seguridad de los usuarios de la vía. Por ello, los 58 km de vía que posee, constituyen una prioridad para la Comisión Nacional de Seguridad Vial.

En correspondencia con las posibilidades económicas del país, se pretende recuperar paulatinamente la banda norte que se encuentra deshabilitada, en un plan que pudiera verse terminado en un período de seis años, haciendo 10 km anuales, manifestó Pedro Julio González León, director del Centro Provincial de Vialidad.

Y aunque todavía no se ha comenzado con el ritmo que se quiere en este tramo, debido a las especificidades tecnológicas que lleva su inversión, Guadarrama, declaró que en el presente año comenzará el frezado de los tramos más peligrosos por el corrimiento del asfalto y los baches, lo que está colegiado con el Ministerio de la Construcción.

Por su parte, la Policía Nacional Revolucionaria intensifica su accionar, de conjunto con los inspectores de transporte y la agricultura, con la imposición de multas efectivas, el rigor en las inspecciones técnicas a los vehículos y el ganado suelto.

Sobre este último tema en particular, Armando Martel González, subdirector de la agricultura en la provincia Mayabeque, manifestó que se habían seleccionado los puntos neurálgicos del territorio y que de común acuerdo con el Ministerio del Interior, se diseñó un plan de trabajo para la recogida de ganado suelto y la aplicación de medidas a sus propietarios.

Con relación a la transportación masiva de pasajeros por la Autopista Nacional, se aplican medidas contra los que no poseen la licencia operativa del transporte, exceden el pasaje, viajan tramos largos sin chofer acompañante o no cumplen los horarios de descanso.

De igual manera, se trabaja en el mejoramiento gradual de las señalizaciones, el rediseño de la vigilancia y el patrullaje y el empleo de pistolas radares para la detección de los que violentan los límites de velocidad.

Pero pensar que solo el arreglo de la autopista o las acciones de prevención y enfrentamiento, resolverán la problemática de la accidentalidad, no es una percepción objetiva.

En el tiempo que nos mantuvimos en las diferentes zonas de la provincia Villa Clara, los agentes de la autoridad y los inspectores de transporte, detectaron un grupo de violaciones de la ley 109, entre las que se incluye el exceso de velocidad; y eso que las señales verticales son claras en sus mensajes.

Los accidentes con consecuencias masivas ocurridos en los últimos tres meses, priorizan el tema en la agenda social. Como es común en estos casos, comienzan a existir causas y condiciones, también culpables, y las vías no escapan de la acusación.

Llegamos a La Habana alrededor de las 9:00 pm. Durante el recorrido de regreso, por supuesto que hubo baches y rajaduras en el camino. Pero se impuso una reflexión: se puede hacer más en materia de reparación, prevención y enfrentamiento, pero sin una actitud responsable de todos los usuarios de la vía, ningún esfuerzo valdría la pena.



Unas 80 mil toneladas de asfalto se han destinado este año para el tramo que conecta La Habana y Sancti Spíritus.



Se trabaja intensamente en recuperar algunos tramos de la Autopista Nacional.



Raúl Díaz Guadarrama, director del Centro Nacional de Vialidad, para la reparación de esta vía que conecta a seis de sus 15 provincias, se requieren 600 mil toneladas de asfalto, aproximadamente.



Aunque aún falta mucho por hacer, en nuestro recorrido pudimos apreciar que se trabaja en la reparación de las zonas más dañadas de esta infraestructura vial



A pleno sol se trabaja por recuperar áreas dañadas de la Autopista.



En la compleja zona conocida como “el triángulo de la muerte” hay un plan que pudiera verse terminado en un período de seis años, haciendo 10 km anuales, manifestó Pedro Julio González León, director del Centro Provincial de Vialidad.



Todavía hay tramos de carretera en deficiente estado



Los vehículos sufren los desniveles y baches de la principal vía del occidente y centro del país.



Se trabaja en el mejoramiento gradual de las señalizaciones



Hay un rediseño de la vigilancia y el patrullaje y el empleo de pistolas radares para la detección de los que violentan los límites de velocidad.

(Tomado de Cubadebate)

<https://www.radiohc.cu/de-interes/caleidoscopio/159284-de-la-habana-al-km-320-y-viceversa-una-mirada-a-las-acciones-de-reparacion-en-la-autopista-nacional>



Radio Habana Cuba