

Carreteras para el desarrollo

Idalberto Águila

Instituto de Desarrollo Experimental de la Construcción.

Facultad de Arquitectura y Urbanismo. Universidad Central de Venezuela

Desde el comienzo de la humanidad el hombre ha tratado de facilitar sus movimientos para comunicarse con otros de su especie y desarrollar muchas de sus principales funciones vitales, los caminos han sido, el medio de siempre. Muchas transformaciones han experimentado las vías de comunicación terrestres desde entonces, pero siempre han constituido un elemento esencial para el desarrollo de toda la actividad humana y sobre todo para el desarrollo económico en las diferentes épocas.

El imperio romano basó su dominio, sobre un inmenso territorio durante mil años, en una extensa red de caminos que conectaban a Roma con los lugares más apartados del mundo conocido. Luego con la Revolución Industrial, el desarrollo del comercio y el surgimiento del automóvil, los caminos adquirieron una dimensión mayor, se transformaron en carreteras y se multiplicaron en todas las zonas civilizadas del planeta.

Hoy día, contar con una adecuada red de comunicaciones constituye una condición imprescindible para lograr un país moderno y desarrollado. En Venezuela, como en muchos otros países de la región se han hecho esfuerzos por desarrollar la infraestructura del país construyendo industrias, viviendas, etc. y se ha tratado de llevar el desarrollo a las zonas más deprimidas económicamente. Sin embargo los avances logrados en la conformación de una infraestructura vial adecuada no se corresponden con las necesidades del país y con los esfuerzos que se hacen en otras áreas. Las vías hacia el Oriente de Venezuela no poseen las condiciones necesarias, siendo muy lentos los procesos de construcción y ampliación. Hacia el sur hay grandes carencias de carreteras y todo tipo de vías de comunicación, de lo que se desprende un aislamiento parcial de la zona oriental y sur con el resto de país. En el proyecto de investigación "Materiales y componentes para la Construcción de viviendas; una visión desde las empresas y los productos" desarrollado en el IDEC, financiado por el CONAVI y ganador del Premio nacional de Investigación en vivienda 2003, se destaca como una limitación de los sureños estados Bolívar y Amazonas, está en el casi nulo intercambio mutuo de sus productos, los cuales suelen comercializarse predominantemente hacia el centro y el occidente del país.

En otras zonas, menos críticas, la infraestructura construida en décadas anteriores, se hace cada vez más insuficiente lo cual aunado al deterioro que en muchos casos se está dando en carreteras y autopistas, producto del insuficiente mantenimiento, está trayendo como consecuencias que aún en nuestras mejores autopistas frecuentemente el tránsito se hace muy lento, con pérdidas importantes para la economía de los transportistas y retrasos en los procesos productivos asociados al transporte, sin contar las afectaciones a las personas que se trasladan de un lugar a otro de la geografía nacional.

Para tener un desarrollo económico sostenido se requiere crear una infraestructura vial que garantice la movilidad que una economía desarrollada exige, sin embargo para que ese desarrollo sea también, sostenible en términos ambientales, es necesario que cualquier inversión que se acometa, se haga a partir de una evaluación del impacto ambiental que se generaría con la misma y tomar decisiones sobre la base de encaminar los proyectos en los lugares y de la forma que menos afecte el medio ambiente.

Pero no solo grandes carreteras y autopistas son necesarias para el avance del país, los nuevos urbanismos deben dotarse de calles y accesos en buenas condiciones. De la misma forma se requiere pavimentar o reparar los pavimentos de los urbanismos y desarrollos existentes. En esa dirección se encamina el trabajo publicado en este número por el Ingeniero Pedro Orta que muestra su experiencia en el diseño y construcción de pavimentos con adocretos, como una solución local y sostenible a la vialidad de nuevas urbanizaciones y ampliación de áreas perimetrales de las ciudades.

Cabe entonces preguntarse, cuales son los planes a mediano y largo plazo que se prevé implementar, que organismos están trabajando en ellos y con que criterios. Aquí no hay lugar para la improvisación, la inversión en infraestructura vial requiere de planificación y visión de largo plazo, solo así se puede sustentar un desarrollo estable y continuo.