## Pronunciamiento de la Academia Nacional de la Ingeniería y el Hábitat sobre la reparación y mantenimiento del viaducto La Cabrera



## Academia Nacional de la Ingeniería y el Habitat

La Academia Nacional de la Ingeniería y el Hábitat, en concordancia con lo establecido en el artículo 2, numerales 2, 4 y 5 de suLey de Creación, cumple conel deberde expresaropinión sobre un asunto de interés público que preocupa profundamente a la sociedad venezolana, como es el estado actual en que seencuentra el Viaducto La Cabrera en la Autopista Regional del Centro.

En declaraciones anteriores realizadas en febrero 2017 yen marzo 2018, esta Academia seha pronunciado indicando que una de las principales razones del mal estado de algunos puentes y viaductos del país, ha sido la ausencia de un adecuado control de cargas y de una eficiente gestiónde mantenimiento. Además, lasexigencias dediseñohan venido incrementándosecon el tiempo, por lo que muchos puentes no son adecuados para soportar los trenes de carga en circulación actualmente. A esto se unen otros efectos como la fatiga de alto ciclaje, impactos de vehículos, impactos ambientales y otros.

Queremos reseñar en esta oportunidad, el grave deterioro en el que se encuentra el Viaducto La Cabrera, ubicado en la Autopista Regional del Centro, Troncal 001, entre

Valencia y Maracay. Este viaducto forma parte de la conexión vial terrestre más importante del país, siendo un corredor estratégico para el transporte de alimentos, combustibles y bienes esenciales que integran las regiones central, occidental y oriental de Venezuela.

El Viaducto La Cabrera construido a finales de los años cincuenta bajo la normativa MOP- 1947, fue diseñado en condiciones de amenaza sísmica baja y con cargas rodantes significativamente inferiores a las actuales. Tras más de seis décadas de servicio, presenta dañosacumulados dealta gravedad que comprometensuseguridadestructural: asentamientos diferenciales y corrosión en pilotes por el aumento de nivel de las aguas contaminadas del Lago de Valencia, agrietamiento excesivo de la losa original, deficiencias en juntas de dilatacióny aparatos de apoyo, sobrecargas vehiculares mayores a las previstas en el diseño, yun historial de intervencionesparciales e inconclusas que no han resuelto laspatologías de fondo.

Diversos estudios e informes realizados desde 1972 hasta la fecha, han coincidido en señalar la vulnerabilidad estructural y geotécnica del viaducto, así como la urgencia de medidas integrales. Entre los trabajos de reparación realizados producto de dichos estudios se encuentran el recalcede pilotesejecutado entre 1981 y 1983, la rehabilitación parcial devigas metálicas en 1996 y lareparación de carpeta asfálticay refuerzo metálico en 2012.

En elaño 2014 el Ministerio para el Poder Popular de Transportey Comunicaciones, contrató un estudio geotécnico-estructural que contempló también una medición de tráfico y de magnitud de cargas actuantes sobre el viaducto. Este estudio determinó que el 15,3% de los casi 70.000 vehículos diarios que circulabanporel viaducto correspondían a cargapesada, los cuales generaban un incremento de la sobrecarga de hasta 5 veces la original y también estableció que el problema de los suelos blandos fue la causa del asentamiento de los pilotes originales. El estudio recomendó una serie de reparaciones estructurales para la adecuación de la estructura a las normas sismorresistentes actuales y recomendó también el control de carga vehicular. Sin embargo, los trabajos de rehabilitación y de control de carga pesada recomendados no han sido ejecutados y ya han pasado 11 años sin que se acometa la adecuación requerida. Para efectos de complementación del estudio anterior se recomienda seguir las pautas de equilibrio entre demanda de movilización y oferta de transporte, contempladas en el Estudio Nacional de Transporte de Cargarealizado en el año de 1992.

El Viaducto La Cabrera ha agotado su vida útil y con su permanencia en servicio sin intervención o sin su sustitución porun nuevo viaducto, se corre el riesgo de que los tableros lleguena unnivel de deterioro tal, que imposibiliteel tránsitode vehículos, afectando deforma muy notable lavía de comunicación terrestremás importante del país.

Por los motivos antes expuestos, la Academia Nacional de la Ingeniería y el Hábitat hace un llamado a los organismos competentes para que reactiven de inmediato el control de carga pesada sobre la Autopista Regional del Centro y para que inicien con urgencia las tareas de reparacióny adecuación estructural del Viaducto La Cabrera.

Asimismo, se sugiere evaluar alternativas de sustitución de los puentes existentes por infraestructuras modernas, que cumplan con las normas sismoresistentes y de sobrecargas vigentes, aplicando sistemas constructivos de tecnología avanzada y criterios de seguridad, sostenibilidad y eficiencia, que permitan garantizar la conectividad entre los túneles de la Cabrera y la Autopista Regional del Centro a lo largo del tiempo.

Finalmente, la Academia Nacional dela Ingenieríayel Hábitat reafirma ladisposiciónde sus miembros para colaborar con las autoridades y la sociedad venezolana en el fortalecimiento integral de la infraestructura y el desarrollo del país.

Dado en el Palacio de las Academias Nacionales.

En Caracas, a los 14 días del mes de octubre de 2025. La Junta de Individuos deNúmero, reuniónNº 331/25

Descargar PDF
Copied to clipboard