

PREVENCIÓN | LA VÍA CON MÁS CIRCULACIÓN DEL PAÍS CARECE DE VIGILANCIA

La cantidad de accidentes que ocurren en la autopista mantienen la vía congestionada. FEDERICO PARRA

Tazón y cuneta central de ARC atraen choques

Apenas se pisa el hombrillo se corre el riesgo de volcarse

FLORANTONIA SINGER
fsinger@cadena-capriles.com

Caracas. Hay dos tramos que concentran los accidentes en la Autopista Regional del Centro, por la que circulan a diario más de 200 mil vehículos.

Entre el kilómetro 60 y el 80, un poco antes de La Encrucijada, y en la bajada de Tazón, ocurren la mayor cantidad de choques en la que -según Kennet Agar, presidente de la Asociación Venezolana para la Prevención de Accidentes y Enfermedades- es la vía más peligrosa del país.

En 50 años de funcionamiento, según datos de la asociación, han fallecido en esta carretera 4.100 personas.

En el primer tramo el riesgo

viene dado por lo estrecho de la calzada, que tiene dos canales por sentido. "Apenas se muerde el hombrillo, los vehículos caen en la cuneta y el accidente se convierte en un volcamiento seguro, el cual casi siempre termina con pasajeros muertos".

Agar señala que la vía debe ampliarse en la parte central para eliminar la cuneta colocando una isla de concreto. La posibilidad de volcamiento es igual si se va en el canal izquierdo o en el derecho, que utiliza el transporte pesado.

El exceso de velocidad incrementa los riesgos en la vía. "El límite establecido por las autoridades, y así lo señalan los avisos, es de 80 kilómetros por hora, pero lo común es que los carros vayan a 140".

Agar sostiene que el país tiene 50 años de atraso en materia de seguridad vial. Los radares para el control de velocidad son fundamentales para man-

tener a raya a los conductores infractores.

Agar critica que la vía más importante del país no tenga una vigilancia permanente. "Hace 10 años existían los centinelas de Aragua. Ahora accidentarse en esa vía es gravísimo".

En la bajada de Tazón, señala, han logrado reducirse los accidentes con la presencia de efectivos de seguridad, aunque es nula de noche. La falta de mecanismos de control de la carga de los vehículos de transporte y del mantenimiento, que incluye señalización, iluminación y pavimento, revierten los esfuerzos.

Las rampas de frenado están compactadas y llenas de escombros; una de ellas carece de la defensa final y ambas requieren de una ampliación, sugiere Agar. Con la eliminación de los peajes también se perdieron servicios de grúa y asistencia en accidentes. ■