

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



NOTICIAS

Academia Nacional de la Ingeniería y el Hábitat

La Academia Nacional de la Ingeniería y el Hábitat, en concordancia con lo establecido en el artículo 2, numerales 2, 4 y 5 de su Ley de Creación, cumple con el deber de expresar opinión sobre un asunto de interés público que preocupa profundamente a la sociedad venezolana, como es el estado actual en que se encuentra el Viaducto La Cabrera en la Autopista Regional del Centro.

En declaraciones anteriores realizadas en febrero 2017 y en marzo 2018, esta Academia se ha 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 gestión de mantenimiento. Además, las exigencias de diseño han venido incrementándose con 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 daños acumulados de alta gravedad que comprometen su seguridad estructural: 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 dilatación y aparatos de apoyo, sobrecargas vehiculares mayores a las previstas en el diseño, y un historial de intervenciones parciales e inconclusas que no han resuelto las patologías 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 recalce de pilotes ejecutado entre 1981 y 1983, la rehabilitación parcial de vigas metálicas en 1996 y la reparación de carpeta asfáltica y refuerzo metálico en 2012.

En el año 2014 el Ministerio para el Poder Popular de Transporte y 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 circulaban por el viaducto correspondían a carga pesada, 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 Carga realizado 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 por un nuevo viaducto, se corre el riesgo de que los tableros lleguen a un nivel de deterioro tal, que imposibilite el tránsito de vehículos, afectando de forma muy notable la vía de comunicación terrestre más 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 reparación y 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 sísmoresistentes 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 de la Ingeniería y el Hábitat reafirma la disposición de 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 de Número, reunión N° 331/25

[Descargar PDF](#)

[Copied to clipboard](#)