



CALIDAD EN CORTES Y REPARACIONES DE LAS CALLES

Necesaria integración para “salir del bache”

ROBERTO TORRES, CAMILA ACOSTA y RANDY GARCÍA

EL GOBIERNO ha puesto en marcha un programa para mejorar el estado de las calles y dedica recursos para ello, pero la deuda vial es grande, sobre todo por la falta de organización y disciplina.

Baches, cortes, huecos, registros abiertos, mal tapados o por debajo del nivel de las calles. Avenidas y calzadas que se asfaltan y días después se vuelven a “romper” por roturas en las redes soterradas y las vías secundarias.

Recurrente panorama que no solo provoca malestar en la ciudadanía, sino que facilita la ocurrencia de accidentes; “pues esas irregularidades ocasionan desperfectos en la dirección de los vehículos”, según comentó el teniente coronel Mario Ríos Labrada, jefe de Departamento y Dirección de la División de Tránsito.

Dado el exceso de instituciones encargadas de este asunto, la solución del problema de las calles parece pasar, también, por la necesaria integración que en estos días tanto se demanda en los más disímiles ámbitos de nuestra vida económica y social.

En tal sentido, la vicepresidenta del Instituto de Planificación Física (IPF), Belkys Serrano Tejerizo, señaló que muchos organismos actúan verticalmente y no trabajan con la responsabilidad y coordinación necesarias en el tema.

El caso de La Habana es quizás el más complejo, no solo porque allí radica el mayor número de vías, sino porque es donde único están presentes las redes soterradas del gas manufacturado, electricidad, telecomunicaciones, acueducto y alcantarillado.

Son el Grupo de Inversión Vial de La Habana y el Centro Provincial de Vialidad —inversores de diferentes organismos— los encargados de rectorar los trabajos en las calles. Sobre los hombros de esas entidades recae la responsabilidad de garantizar la rehabilitación vial, aunque para hacer esos trabajos dependen del que no hace o hace mal el trabajo con el soterrado, según confirmaron a **Granma** Carolina Rodríguez Santos y María Caridad Álvarez Quintero, máximas responsables de estas dependencias, del Poder Popular Provincial y el Ministerio del Transporte, respectivamente.

Ambas especialistas coincidieron en que todos los responsabilizados con las líneas subterráneas no trabajan de igual

manera, a pesar de que para hacer cortes en las vías, ellos se comprometen a devolverlas a su estado original —es decir, arreglarlas— en cumplimiento de lo estipulado en la Ley 109: Código de Seguridad Vial.

CADA PARTE... POR “SU LADO”

Rodríguez Santos es la jefa del Grupo de Inversión Vial de La Habana o Redes Técnicas, una entidad desde donde se planifica la rehabilitación, bacheo, pavimentación y asfaltado de más de 4 000 calles, incluidas las llamadas vías secundarias —del barrio— las más afectadas, “pues menos gente las ve”.

Uno de los principales problemas que enfrenta esa entidad es justamente el llamado “rompecabezas de las calles”, donde entran “en juego” los ministerios de Informática y las Comunicaciones, Industria Básica y Transporte, así como el Instituto Nacional de Recursos Hidráulicos y el Poder Popular. Demasiadas fichas, en busca de las cuales fue este diario para tratar de comprender cuándo, en el tema de la calidad de la reparación vial, “saldremos del bache”.

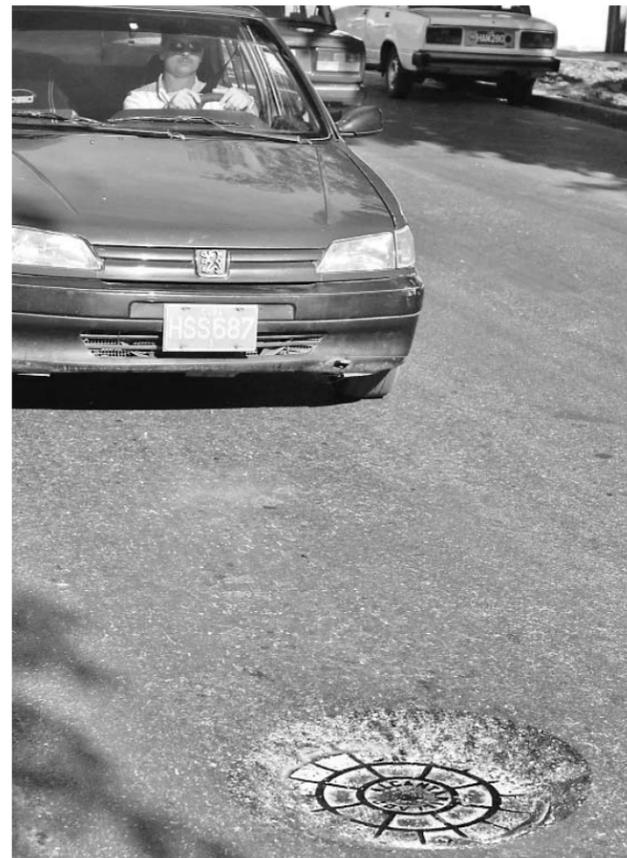
Los principales problemas son de coordinación con la ejecución y culminación de los trabajos de algunos organismos. “A pesar de que esas entidades terminan con relativa rapidez y calidad sus labores en las redes, no hacen lo mismo en las vías, las cuales demoran en tapar o arreglar, y si lo hacen; no quedan con la calidad necesaria”. Otro inconveniente que identificó Rodríguez Santos es que a veces cuando se asfaltan calles los registros (tapas) de las redes, quedan muy por debajo de las vías, erigiéndose en peligrosos desniveles que las entidades del soterrado no recrecen.

Pero lo peor es que a pesar de las molestias que ello pueda ocasionar este tema queda en tierra de nadie, pues todos “se lavan las manos”. Unos dicen que es responsabilidad de los encargados del propio registro y estos a su vez que ello es tarea de quien sube las vías. Estos son los puntos de vista de cada entidad responsable:

Francisco Montadas, director de la Unidad Empresarial de Base (UEB) Soterrado de la Empresa Eléctrica de La Habana, confirmó que los problemas no son de coordinación con Redes Técnicas —encargada de hacerlo— sino en la propia ejecución de las entidades implicadas.

Noel León Fernández, director de la UEB Redes en la Empresa de Gas Manufacturado (EGM), admitió que esa entidad aún tiene 94 baches pendientes, y en estos momentos tramitan nuevos permisos de corte. En cuanto al asunto de los registros indicó que en el 2012 se sigue la política de nivelar todos aquellos que se encuentren ubicados en calles asfaltadas. Al explicar el atraso en casi un centenar de cortes, Mayra Elena Tassé, directora de la Empresa, manifestó que ellos dependen de la entrega de recursos, y presentan problemas con los suministros de materiales, pues aunque la asignación existe, la complicación es hacerla efectiva.

Hugo González Rojas, responsable del Grupo Especializado Redes Soterradas de ETECSA, contradictoriamente opinó que existían grietas en los trabajos de coordinación, cuando precisamente es este uno de los organismos más reticentes a la nivelación de los registros, bajo el amparo del Decreto-Ley Número 177, de diciembre de 1992, donde se identifica al que levanta los niveles de la calle como responsable de elevar los



Los baches de la impunidad permanecen en muchas calles secundarias. FOTO: ARNALDO SANTOS

registros, “por eso no les toca hacer ese trabajo”.

De igual manera, se proyectó Alejandro Vilanova, director de explotación de Aguas de La Habana, quien puntualizó que el nivel de los registros no es problema que les concierna. “Si Viales (Redes Técnicas) eleva el nivel de la vía, que hagan lo mismo con los registros. Nuestra entidad posee ocho brigadas para el mantenimiento y drenaje; si se pone a resolver registros entonces, no nos alcanzan los trabajadores”.

No obstante, ellos tienen pendientes cerca de 2 000 cortes en vías secundarias, por lo que es de prever que los atrasos en la solución de las vías continuarán.

En otro orden, al preguntar si el propio departamento de Redes Técnicas cuenta también con algún mecanismo que certifique la calidad de las obras terminadas por parte de este y el resto de los ejecutores del sistema soterrado, la jefa de esa entidad, Carolina Rodríguez Santos, respondió que esa tarea les compete a los inversionistas municipales, que coordinan de manera simultánea con más de 20 organismos para el arreglo, bacheo y trabajo en los puentes, así como la pavimentación y planes de asfalto, “pero para todo eso no cuentan con los recursos necesarios; medios de transporte ni de comunicación”.

Algunos particulares, dijo, también tienen su responsabilidad, pues, aunque en menor medida, ellos también rompen calles sin autorización, y por supuesto, al no contar con los equipos y materiales necesarios ni quien brinde el servicio, tampoco las reparan. Al respecto, la Dirección de Inspección y Prevención del Gobierno controla estas indisciplinas sociales, pero aún de manera insuficiente.

DÓNDE PARA LA “PAPA CALIENTE”

Lo cierto es que mientras la rehabilitación vial de la capital avanza, algunos cabos van quedando sueltos. Por el momento, cientos de vías secundarias aguardan sentadas su turno en la lista de espera, sin saber con certeza quién es el responsable de nivelar los registros y evitar los consiguientes baches.

Como resulta evidente de todo lo planteado, las empresas se interesan por las reparaciones de sus propias redes, pero no de las calles; las vías y su buen estado quedan para un segundo plano.

La propuesta para solucionar esta situación llegó de boca de los propios entrevistados, quienes se deshicieron de la responsabilidad como “papa caliente”, pero sí coincidieron en que hay un conflicto y se debiera encargar a una entidad que coordine y ofrezca soluciones a esos servicios de manera especializada, o no habrá quién le ponga el cascabel al bache.



Algunas entidades con redes soterradas cortan las calles y demoran en devolverlas a su estado original o lo hacen sin la calidad necesaria. FOTO: OTMARO RODRÍGUEZ