



UNIVERSIDAD DE
COSTA RICA



LABORATORIO NACIONAL
DE MATERIALES Y MODELOS ESTRUCTURALES

PITRA

Programa de
Infraestructura
del Transporte

EVALUACIÓN DE LA RED VIAL
CANTONAL DE SAN JOSÉ:

DIAGNÓSTICO Y ANÁLISIS POR
SECCIONES RED VIAL CANTONAL

LM-PI-GM-INF-02-16

PREPARADO POR
Arias-Barrantes, Eliécer
Vargas-Sobrado, Catalina
Xu-Ye, Lilly
Hall-Romero, Ashley



programa de infraestructura
del transporte

San José, Costa Rica
Febrero, 2016

UGM

Unidad de
Gestión Municipal

EVALUACIÓN DE LA RED VIAL CANTONAL DE SAN JOSÉ: DIAGNÓSTICO Y ANÁLISIS POR SECCIONES EN LA RED VIAL CANTONAL

Arias-Barrantes Eliécer ¹, Vargas-Sobrado Catalina ², Xu-Ye Lilly ³, Hall-Romero Ashley ⁴

1. Ingeniero Unidad de Gestión Municipal PITRA LanammeUCR
2. Ingeniera Unidad de Gestión Municipal PITRA LanammeUCR
3. Asistente Unidad de Gestión Municipal PITRA LanammeUCR
4. Asistente Unidad de Gestión Municipal PITRA LanammeUCR

Palabras Clave: PITRA, Evaluación, Gestión, Red vial cantonal, San José

Resumen: El estudio realizado en las principales rutas de la red vial cantonal de San José entre el año 2013 y 2014, contempla el diagnóstico de la red vial, la identificación y caracterización a secciones de la carretera que presenten condiciones similares de deterioro.

En el presente informe se detalla el análisis de aproximadamente 30 km, donde se identificaron un total de 69 secciones de análisis que posteriormente fueron analizadas por medio de diferentes parámetros como: deflectometría, IRI (Índice de Regularidad Internacional), conteos vehiculares, entre otros.

El análisis de los datos de deflectometría promedio para cada tramo indicó que un 48% (14,2 km) de la longitud evaluada presentan una buena condición respecto a capacidad estructural. En cuanto a los valores promedio de IRI, se determinó que aproximadamente 23,3 km (78%) presenta un IRI superior a 6,4 m/km.

Uno de los productos más importantes que se incluye en el análisis es la propuesta del tipo de intervención general a nivel de red, basados en el estado al momento de las evaluaciones de cada uno de los tramos analizado. La información contenida en este informe es una herramienta útil para una eficiente y eficaz gestión de los recursos que dispone el municipio para el mantenimiento y la mejora de la red vial que administra.

Referencias

1. Arias-Barrantes, E., & Allen-Monge, J. (2014). Clasificación de los resultados obtenidos por el deflectómetro de impacto para la evaluación estructural de la red vial cantonal de Costa Rica. San José, Costa Rica: Programa Infraestructura del Transporte (PITRA), LanammeUCR.
2. Badilla V., G. (2009). "Determinación de la regularidad superficial del pavimento, mediante el cálculo del Índice de Regularidad Internacional (IRI)" Infraestructura Vial, N°21. San José, Costa Rica: Programa Infraestructura del Transporte (PITRA), LanammeUCR.
3. López-Ramírez, Sharline. (2009). Sistema piloto de administración de pavimentos en la Municipalidad de La Unión, Heredia. Proyecto de Graduación – Ingeniería Civil, Universidad de Costa Rica. San José, Costa Rica: Universidad de Costa Rica.
4. Barrantes-Jimenez, R., Sibaja-Obando, D., Porras-Alvarado, J. (2008). Proyecto N° UI-PC-03-08, Variaciones a los Rangos para la Clasificación Estructural de la Red Vial Nacional de Costa Rica. Unidad de Investigación en Infraestructura Vial (UIIV). San José, Costa Rica: Programa Infraestructura del Transporte (PITRA), LanammeUCR.
5. Barrantes-Jimenez, R., Sibaja-Obando, D., Porras-Alvarado, J. (2008). Proyecto N° UI-PC-04-08 Desarrollo de herramientas de gestión con base en la determinación de índices de red vial nacional. San José, Costa Rica: Programa Infraestructura del Transporte (PITRA), LanammeUCR

EVALUATION OF THE CANTONAL ROAD NETWORK OF SAN JOSÉ: DIAGNOSIS AND ANALYSIS BY SECTIONS IN THE CANTONAL ROAD NETWORK

Arias-Barrantes Eliécer ¹, Vargas-Sobrado Catalina ², Xu-Ye Lilly ³, Hall-Romero Ashley ⁴

1. Engineer Municipal Management Department PITRA LanammeUCR
2. Engineer Municipal Management Department PITRA LanammeUCR
3. Assistant Municipal Management Department PITRA LanammeUCR
4. Assistant Municipal Management Department PITRA LanammeUCR

Keywords: PITRA, Evaluation, Management, Cantonal road network, San José

Abstract: The study on major routes of the cantonal road network of San José between 2013 and 2014, includes a diagnosis of the road network, the identification and characterization of different sections in the cantonal road network of San José according to the streets and avenues in the interest area.

This report includes the analysis of 30 kilometers in the cantonal road network of San José, associated to 69 sections analyzed with vehicular counts, international roughness index and falling weigh deflectometer (FWD).

The results of this analysis show that 14,2 kilometers (18%) evaluated with FWD has a good condition and 23,3 (78%) kilometers has poor condition since that the international roughness index is superior to 6,4 m/km.

One of the most important products included in the analysis, is the proposal of general intervention type at network level, based on the condition of each sections at the moment of evaluations. The information in this report is a useful tool for efficient and effective management of the resources that the local government has for the maintenance and improvement of the road network that it manages.

References

1. Arias-Barrantes, E., & Allen-Monge, J. (2014). Clasificación de los resultados obtenidos por el deflectómetro de impacto para la evaluación estructural de la red vial cantonal de Costa Rica. San José, Costa Rica: Programa Infraestructura del Transporte (PITRA), LanammeUCR.
2. Badilla V., G. (2009). "Determinación de la regularidad superficial del pavimento, mediante el cálculo del Índice de Regularidad Internacional (IRI)" Infraestructura Vial, N°21. San José, Costa Rica: Programa Infraestructura del Transporte (PITRA), LanammeUCR.
3. López-Ramírez, Sharline. (2009). Sistema piloto de administración de pavimentos en la Municipalidad de La Unión, Heredia. Proyecto de Graduación – Ingeniería Civil, Universidad de Costa Rica. San José, Costa Rica: Universidad de Costa Rica.
4. Barrantes-Jimenez, R., Sibaja-Obando, D., & Porrás-Alvarado, J. (2008). Proyecto N° UI-PC-03-08, Variaciones a los Rangos para la Clasificación Estructural de la Red Vial Nacional de Costa Rica. Unidad de Investigación en Infraestructura Vial (UIIV). San José, Costa Rica: Programa Infraestructura del Transporte (PITRA), LanammeUCR.
5. Barrantes-Jimenez, R., Sibaja-Obando, D., & Porrás-Alvarado, J. (2008). Proyecto N° UI-PC-04-08 Desarrollo de herramientas de gestión con base en la determinación de índices de red vial nacional. San José, Costa Rica: Programa Infraestructura del Transporte (PITRA), LanammeUCR

Arias-Barrantes, E., Vargas-Sobrado, C., Xu-Ye, L., & Romero-Hall, A. (2016). *Evaluación de la red vial cantonal de San José: Diagnóstico y análisis por secciones en la red vial cantonal*. San José: Programa Infraestructura del Transporte (PITRA), LanammeUCR.



UNIVERSIDAD DE
COSTA RICA



LABORATORIO NACIONAL
DE MATERIALES Y MODELOS ESTRUCTURALES

Programa de Infraestructura del Transporte (PITRA)

Proyecto: LM-PI-GM-INF-02-16

EVALUACIÓN DE LA RED VIAL CANTONAL DE SAN JOSÉ: DIAGNÓSTICO Y ANÁLISIS POR SECCIONES EN LA RED VIAL CANTONAL

Preparado por:
Unidad de Gestión Municipal
LanammeUCR

San José, Costa Rica
Febrero, 2016



1. Informe LM-PI-GM-INF-02-16		2. Copia No. 1	
3. Título y subtítulo: EVALUACIÓN DE LA RED VIAL CANTONAL DE SAN JOSÉ: DIAGNÓSTICO Y ANÁLISIS POR SECCIONES EN LA RED VIAL CANTONAL.		4. Fecha del Informe: Febrero, 2016	
7. Organización y dirección Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos Estructurales Universidad de Costa Rica, Ciudad Universitaria Rodrigo Facio, San Pedro de Montes de Oca, Costa Rica Tel: (506) 2511-2500 / Fax: (506) 2511-4440			
8. Notas complementarias			
9. Resumen <i>El estudio realizado en las principales rutas de la red vial cantonal de San José entre el año 2013 y 2014, contempla el diagnóstico de la red vial, la identificación y caracterización a secciones de la carretera que presentan condiciones similares de deterioro. En el presente informe se detalla el análisis de aproximadamente 30 km, donde se identificaron un total de 69 secciones de análisis que posteriormente fueron analizadas por medio de diferentes parámetros como: deflectometría, IRI (Índice de Regularidad Internacional), conteos vehiculares, entre otros. El análisis de los datos de deflectometría promedio para cada tramo indicó que un 48% (14,2 km) de la longitud evaluada presentan una buena condición respecto a capacidad estructural. En cuanto a los valores promedio de IRI, se determinó que aproximadamente 23,3 km (78%) presenta un IRI superior a 6,4 m/km. Uno de los productos más importantes que se incluye en el análisis es la propuesta del tipo de intervención general a nivel de red, basados en el estado al momento de las evaluaciones de cada uno de los tramos analizado. La información contenida en este informe es una herramienta útil para una eficiente y eficaz gestión de los recursos que dispone el municipio para el mantenimiento y la mejora de la red vial que administra. Es importante aclarar que resultados preliminares de dicho informe han sido entregados a la Municipalidad durante el año 2014 y 2015.</i>			
10. Palabras clave PITRA, Evaluación, Gestión, Red vial cantonal, San José		11. Nivel de seguridad: Ninguno	12. Núm. de páginas 56
13. Preparado por: Ing. Eliécer Arias Barrantes Unidad de Gestión Municipal <i>Eliécer Arias Barrantes</i> Fecha: 19 / 02 / 16		14. Encargado de convenio Ing. Josué Quesada Campos Unidad de Gestión Municipal <i>Josué Quesada Campos</i> Fecha: 19 / 02 / 16	15. Colaboradores Ashley Hall Romero Lilly Xu Ye Asistentes de ingeniería
16. Revisado por: Ing. Carlos Campo Cruz Coordinador Unidad de Gestión Municipal <i>Carlos Campo Cruz</i> Fecha: 19 / 02 / 16	17. Revisado por: Lic. Miguel Chacón Alvarado Asesor Legal Lanamme UCR <i>Miguel Chacón Alvarado</i> Fecha: / /	18. Aprobado por: Ing. Guillermo Loria Salazar, PhD Coordinador General PITRA <i>Guillermo Loria Salazar</i> Fecha: / /	



TABLA DE CONTENIDO

1	ANTECEDENTES	6
1.1	ASESORÍA TÉCNICA	6
1.2	CAPACITACIÓN.....	7
1.3	MUESTREOS, ENSAYOS DE LABORATORIO Y CAMPO.....	7
1.4	RECURSOS FINANCIEROS	7
1.5	REGLAMENTO AL ARTÍCULO 5 INCISO B) DE LA LEY 8114: REGLAMENTO SOBRE EL MANEJO, NORMALIZACIÓN Y RESPONSABILIDAD PARA LA INVERSIÓN PÚBLICA EN LA RED VIAL CANTONAL.....	7
2	PROCESO DE GESTIÓN DE INFRAESTRUCTURA VIAL.....	8
2.1	IMPORTANCIA	8
2.2	SISTEMA DE ADMINISTRACIÓN DE PAVIMENTOS (SAP)	9
2.3	PROCESO DE GESTIÓN DE INFRAESTRUCTURA VIAL MUNICIPAL	11
2.4	ESQUEMA METODOLÓGICO.....	13
3	DIAGNÓSTICO DE LA RED VIAL CANTONAL DE SAN JOSÉ.....	14
3.1	OBJETIVO	14
3.2	ACTIVIDADES	14
3.2.1	<i>TRÁNSITO PROMEDIO DIARIO (TPD).....</i>	<i>14</i>
3.2.2	<i>IDENTIFICAR LA CONDICIÓN FUNCIONAL.....</i>	<i>19</i>
3.2.3	<i>IDENTIFICAR CONDICIÓN ESTRUCTURAL</i>	<i>22</i>
3.2.4	<i>ANÁLISIS POR RUTAS</i>	<i>27</i>
3.2.5	<i>NOTAS CALIDAD.....</i>	<i>35</i>
3.3	TIPOS DE INTERVENCIÓN	43
3.4	DISEÑO Y COSTOS DE LOS TRATAMIENTOS.....	52
3.5	ESCENARIOS DE INVERSIÓN.....	53
4	CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	53
4.1	CONCLUSIONES	53
4.2	RECOMENDACIONES	55
5	REFERENCIAS.....	56



ÍNDICE DE CUADROS

TABLA 1. CATEGORIZACIÓN DEL ÍNDICE DE REGULARIDAD INTERNACIONAL.....	20
TABLA 2. NOTAS DE CALIDAD PARA UN TRÁNSITO INFERIOR A LOS 1000 VEHÍCULOS DIARIOS PARA UNA ESTRUCTURA CON BASE GRANULAR.....	35
TABLA 3. NOTAS DE CALIDAD PARA UN TRÁNSITO ENTRE 1000 Y 7000 VEHÍCULOS DIARIOS PARA UNA ESTRUCTURA CON BASE GRANULAR.....	36
TABLA 4. NOTA DE CALIDAD ASIGNADA A CADA TRAMO ANALIZADO EN LA LOCALIDAD DE SAN JOSÉ.....	39
TABLA 5. TIPO DE INTERVENCIÓN REQUERIDA A NIVEL DE RED PARA CADA TRAMO EVALUADO DE LA RED VIAL CANTONAL DE SAN JOSÉ.	46

ÍNDICE DE FIGURAS

FIGURA 1. ESTRUCTURA GENERAL DE UN SISTEMA DE GESTIÓN DE PAVIMENTOS.....	10
FIGURA 2. ESQUEMA DE PROCESO DE GESTIÓN VIAL.	12
FIGURA 3. ESQUEMA METODOLÓGICO.....	13
FIGURA 4. MANGUERAS Y CONTADORES AUTOMÁTICOS EN SITIO.....	15
FIGURA 5. CONFIGURACIÓN DE LOS CONTADORES.	16
FIGURA 6. UBICACIÓN DE LOS CONTEOS EN LA LOCALIDAD DE SAN JOSÉ.....	17
FIGURA 7. PORCENTAJE DE VEHÍCULOS PESADOS EN LA LOCALIDAD DE SAN JOSÉ.	18
FIGURA 8. REPRESENTACIÓN FÍSICA DEL ÍNDICE DE REGULARIDAD INTERNACIONAL.....	19
FIGURA 9. PERFILÓMETRO INERCIAL LÁSER.....	20
FIGURA 10. CONDICIÓN DEL IRI PARA LAS MEDICIONES REALIZADAS EN SAN JOSÉ.	21
FIGURA 11. DISTRIBUCIÓN PORCENTUAL DE LA CONDICIÓN SEGÚN EL IRI.....	22
FIGURA 12. EQUIPO DE DEFLECTOMETRÍA DE IMPACTO.	23
FIGURA 13. CONDICIÓN DEL PAVIMENTO PARA UNA ESTRUCTURA CON BASE GRANULAR..	24
FIGURA 14. CONDICIÓN DEL PAVIMENTO A PARTIR DE DEFLECTOMETRÍA Y TPD, PARA UNA ESTRUCTURA CON BASE ESTABILIZADA.....	24
FIGURA 15. CONDICIÓN DEL FWD PARA LAS MEDICIONES REALIZADAS EN SAN JOSÉ.....	26
FIGURA 16. DISTRIBUCIÓN PORCENTUAL DE LA CONDICIÓN SEGÚN FWD.....	27
FIGURA 17. UBICACIÓN DE DIFERENTES SECCIONES DE ANÁLISIS.	28
FIGURA 18. DEFLECTOMETRÍA PROMEDIO DE LAS VÍAS ANALIZADAS.	30
FIGURA 19. PORCENTAJE DE METROS LINEALES CLASIFICADOS SEGÚN FWD PROMEDIO. .	31
FIGURA 20. PORCENTAJE DE TRAMOS CLASIFICADOS SEGÚN EL FWD PROMEDIO.	31



FIGURA 21. IRI PROMEDIO PARA LAS VÍAS ANALIZADAS.	33
FIGURA 22. PORCENTAJE DE METROS LINEALES CLASIFICADOS SEGÚN EL IRI PROMEDIO.	34
FIGURA 23. PORCENTAJE DE TRAMOS CLASIFICADOS SEGÚN EL IRI PROMEDIO.	34
FIGURA 24. NOTAS DE CALIDAD PARA LOS TRAMOS ANALIZADOS.	42
FIGURA 25. DISTRIBUCIÓN PORCENTUAL DE LAS NOTAS DE CALIDAD ASIGNADAS A CADA SECCIÓN ANALIZADA.	43
FIGURA 26. TIPO DE INTERVENCIÓN RECOMENDADA PARA CADA NOTA DE CALIDAD.	45
FIGURA 27. TIPOS DE INTERVENCIÓN REQUERIDA PARA LA RED VIAL CANTONAL DE SAN JOSÉ, SEGÚN LONGITUD.	49
FIGURA 28. TIPOS DE INTERVENCIÓN REQUERIDA PARA LA RED VIAL CANTONAL DE SAN JOSÉ, SEGÚN CANTIDAD DE TRAMOS.	49
FIGURA 29. TIPO DE INTERVENCIÓN RECOMENDADA PARA CADA TRAMO ANALIZADO.	51



1 ANTECEDENTES

La ley No. 8114 de Simplificación y Eficiencia Tributaria, asigna a la Universidad de Costa Rica, por intermedio del Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos Estructurales (LanammeUCR), la responsabilidad de velar por la calidad y la eficiencia de la inversión pública destinada a conservar y desarrollar la red vial nacional. Con este propósito, el LanammeUCR realiza tareas de fiscalización, evaluación, investigación y transferencia de tecnología.

La ley No. 8603 reformó el artículo 6 de la ley No. 8114 con el siguiente texto: “Con la finalidad de garantizar la calidad de la red vial cantonal y en lo que razonablemente sea aplicable, las municipalidades y la Universidad de Costa Rica, por intermedio del Lanamme, podrán celebrar convenios que les permita realizar, en la circunscripción territorial municipal, tareas equivalentes a las establecidas en los incisos anteriores (La Gaceta 196, 2007).”

La Municipalidad de San José solicitó el apoyo técnico del LanammeUCR para elaborar el Plan Quinquenal de Conservación de la Red Vial Cantonal.

Con el propósito de unir esfuerzos para lograr objetivos comunes, la Municipalidad de San José y la Universidad de Costa Rica convienen en suscribir un Convenio Marco, que presenta, entre otras, las siguientes actividades principales.

Es importante mencionar que el presente informe complementa los resultados preliminares entregados en el año 2014 y 2015 a la Municipalidad.

1.1 Asesoría técnica

El LanammeUCR brindará asesoría técnica a la Municipalidad para realizar las siguientes actividades:

1. Evaluar la operación y uso de la red vial cantonal del casco central del cantón de San José.
2. Evaluar la condición superficial y estructural de los pavimentos existentes.
3. Desarrollar e implementar una metodología para clasificar y priorizar la RVC.
4. Definir políticas y normas de ejecución para conservar la RVC.
5. Definir y diseñar las intervenciones técnicas de los proyectos a ejecutar.



6. Elaborar un plan de inversiones para implementar el plan de conservación.
7. Definir indicadores de evaluación del cumplimiento del plan de conservación.

1.2 Capacitación

LanammeUCR brindará capacitación a los funcionarios municipales y líderes comunales involucrados en el desarrollo e implementación del plan quinquenal de conservación de la Red Vial Cantonal.

1.3 Muestreos, ensayos de laboratorio y campo

Se podrán realizar sondeos a cielo abierto, recolección de muestras y ensayos de campo y laboratorio, para conocer y evaluar los pavimentos que conforman la Red Vial Cantonal del casco central de San José.

1.4 Recursos financieros

Para desarrollar las actividades específicas de Asesoría Técnica, Capacitación y Muestreo y ensayos de laboratorio y campo, las partes suscribirán Acuerdos de Implementación; en donde se especificarán las actividades a realizar, los productos a obtener, y los recursos humanos y financieros requeridos. Estos Acuerdos de Implementación serán aprobados por los responsables, asignados por las partes para la implementación de esta Carta de Entendimiento.

1.5 Reglamento al artículo 5 inciso b) de la Ley 8114: Reglamento sobre el Manejo, Normalización y Responsabilidad para la Inversión Pública en la Red Vial Cantonal

Este reglamento regula el uso de los fondos asignados por la Ley de Simplificación y Eficiencia Tributaria en cuanto a la inversión pública en la red vial cantonal. El reglamento establece las distintas funciones que debe desempeñar la Unidad Técnica de Gestión Vial Cantonal (UTGVC).

En el artículo 14 se estipulan las funciones que debe cumplir la UTGVC. Una de las principales funciones con las que debe cumplir es el elaborar y ejecutar los planes y programas de conservación y de desarrollo vial, dichos planes deben considerar criterios técnicos para priorizar los caminos a intervenir.



Además, debe realizar y actualizar el inventario de la red vial del cantón y elaborar un expediente de caminos en donde se detalle la fecha, el tipo y el costo de la intervención. Así mismo, debe establecer un programa de verificación de calidad que garantice el uso eficiente de los recursos, por lo que es necesario evaluar la condición de la red de manera periódica con el fin de verificar el desempeño de las intervenciones realizadas al transcurrir el tiempo.

2 PROCESO DE GESTIÓN DE INFRAESTRUCTURA VIAL

2.1 Importancia

La infraestructura vial está conformada por todos aquellos elementos que facilitan el desplazamiento de los vehículos de un punto a otro de una manera segura y confortable. Entre los elementos que la conforman se encuentran los pavimentos, puentes, la señalización vertical y horizontal, taludes, terraplenes, túneles, dispositivos de seguridad tales como barreras de contención, drenajes, espaldón, entre otros. Todos estos elementos conforman la red vial, la cual debe ser capaz de permitir un servicio de transporte con un nivel adecuado, eficiente y eficaz para sus usuarios.

Un sistema de administración de infraestructura vial contempla la administración adecuada de los recursos económicos y humanos disponibles, de manera que estos sean optimizados para conservar y rehabilitar cada uno de sus componentes, procurando que funcionen como un conjunto armónico en función del usuario, lo cual propicia el desarrollo económico y social de la región en la que se encuentra.

La conservación de las vías se enfoca en dos objetivos fundamentales. El primero de ellos se relaciona con el servicio que se le brinda a los usuarios de la red, brindando una circulación confortable, segura y fluida, disminuyendo con esto los costos de transporte, así como los tiempos de viaje. El segundo objetivo es conservar y mejorar la calidad del patrimonio vial que forma parte de los activos públicos del Estado.

La importancia del tema se enfoca en maximizar los beneficios obtenidos al invertir en la red vial cantonal de la Municipalidad de San José proporcionando políticas de inversión para la rehabilitación y el mantenimiento de sus rutas, basándose en fundamentos técnicos, de manera que se dé una recuperación sostenible a mediano plazo.



2.2 Sistema de administración de pavimentos (SAP)

Parte fundamental de un sistema de administración de infraestructura son los pavimentos, pues es sobre su capa de rodadura donde diversos medios de transporte se desplazan. A los pavimentos se les asocia la mayor parte de los costos de usuario y es uno de los elementos de la infraestructura que más recursos económicos y financieros demandan para su construcción, así como para su mantenimiento o rehabilitación. De manera general, los pavimentos y carreteras deben ofrecer comodidad de viaje a los usuarios, economía en operación de los vehículos y seguridad ante accidentes, para lo cual la municipalidad debe establecer planes y desarrollar proyectos de conservación y mejoramiento de sus vías de forma preventiva y garantizando un nivel de servicio adecuado de forma continúa.

A través de la aplicación del SAP se disminuye la incertidumbre de la inversión, dado que las decisiones se basan en estudios técnicos que permiten guiar de una mejor manera las inversiones, con el fin de dar un mejor aprovechamiento y rentabilidad de los recursos disponibles.

Un sistema de gestión de pavimentos presenta una estructura general que se compone por cinco etapas bien definidas: planificación, diseño, construcción, mantenimiento y evaluación, las cuales son descritas en la Figura 1.



Figura 1. Estructura general de un sistema de gestión de pavimentos.

Fuente: Tomado y modificado de Haas, 1993.

La gestión de pavimentos debe ser utilizable por el organismo a cargo de la conservación de caminos y contribuir a la toma de decisiones respecto de los proyectos individuales.

Asimismo, la utilización de un adecuado sistema de gestión sobre los caminos permitirá obtener el óptimo rendimiento de los recursos invertidos, valorando para tal efecto los diversos costos involucrados. Para aplicar de manera eficaz un sistema de gestión es necesario que el mismo cuente con ciertos requerimientos esenciales:

- Capacidad de ser fácilmente utilizado, posibilitando agregar y actualizar datos y modificarlo con nueva información de manera sencilla.
- Capacidad de considerar estrategias alternas dentro de la evaluación.
- Capacidad de identificar la estrategia o alternativa óptima.
- Capacidad de basar sus decisiones en procedimientos racionales, con atributos, criterios y restricciones cuantificables.



- Capacidad de utilizar la información para la retroalimentación del sistema y llevar un control del cambio en las condiciones de la red.

Los pavimentos son estructuras complejas que se ven afectadas por diferentes variables: frecuencia (cantidad de vehículos que circulan en un periodo de tiempo determinado) y peso de los vehículos que los transitan, solicitaciones de medio ambiente, materiales usados y formas de construcción, mantenimiento, entre otros. Es importante entender claramente los factores técnicos y económicos que involucran su construcción, explotación y manutención con el fin de poder hacer una apropiada gestión de pavimentos.

El crecimiento de la población, el aumento de la cantidad de vehículos y el incremento de actividad económica generan mayores cantidades de vehículos y camiones viajando por las carreteras, lo cual impone mayores pesos y cargas sobre las estructuras de pavimentos, por lo que la generación y aplicación del SAP se torna cada vez más importante. Cabe destacar que el SAP no debe limitarse solamente a la conservación vial, sino que hay que definir proyectos de mejoramiento, refuerzo, rehabilitación, reconstrucción, ampliación de carreteras y nuevos proyectos carreteros.

El comienzo de una gestión integral de los elementos de la infraestructura vial puede iniciar con un elemento fundamental y de gran importancia, en este caso en particular: el pavimento, pero en forma progresiva deben aplicarse herramientas que permitan gestionar la conservación e incorporar los demás elementos (alcantarillado, puentes, señalización, etc.) que proveen al usuario de una operación segura y de bajo costo (De Solminihac, 1998).

2.3 Proceso de Gestión de Infraestructura Vial Municipal

Para establecer un sistema de gestión vial es necesario delimitar todas sus fases y destacar de manera adecuada los productos asociados a cada una de ellas, la Figura 2 muestra el flujograma para el proceso de gestión vial en el ámbito municipal.

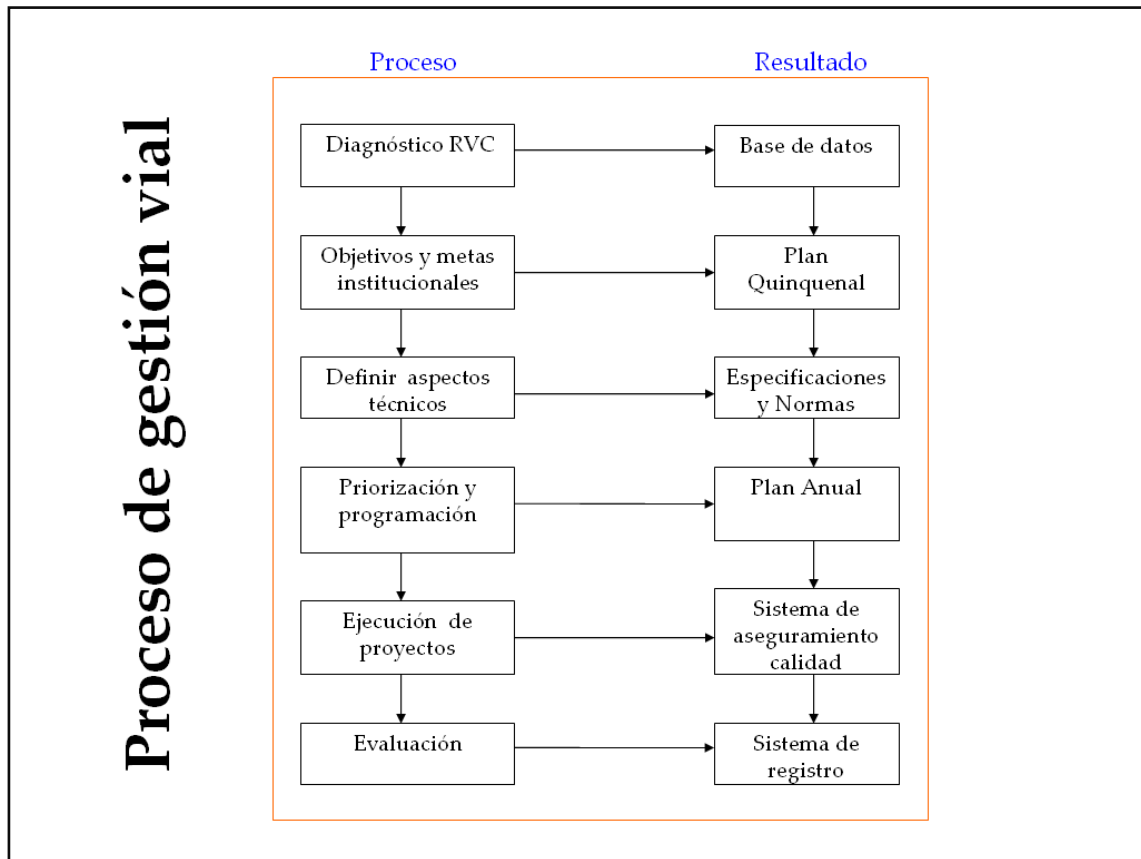


Figura 2. Esquema de proceso de gestión vial.

Fuente: LanammeUCR, 2008.

Cuando se elabora el diagnóstico de la red vial cantonal (RVC), el producto principal es la base de datos ya que permite determinar el estado actual de la red, insumo necesario para establecer políticas de priorización y planes de conservación y rehabilitación de las vías del cantón.

En los sistemas de gestión de infraestructura vial, también conocidos como sistemas de administración de pavimentos, funcionan distintos niveles dependiendo del detalle:

- Nivel estratégico: planes globales a realizarse a largo plazo (20 años). Permiten maximizar los recursos.
- Nivel táctico: planes que priorizan los proyectos por realizar a mediano plazo (4 ó 5 años).



- Nivel operativo: se enfoca en el diseño de los proyectos por ejecutar en el año siguiente.

2.4 Esquema Metodológico

En la Figura 3, se presenta el esquema metodológico implementado para determinar el diagnóstico de la RVC y obtener, a partir de los datos generados por el diagnóstico, diferentes escenarios de inversión, acorde con las posibilidades financieras del municipio. En el caso de la Municipalidad de Santa José se realizaron tres de los elementos disponibles: conteos vehiculares, deflectometría e IRI, esto en acuerdo mutuo con la UTGVM.

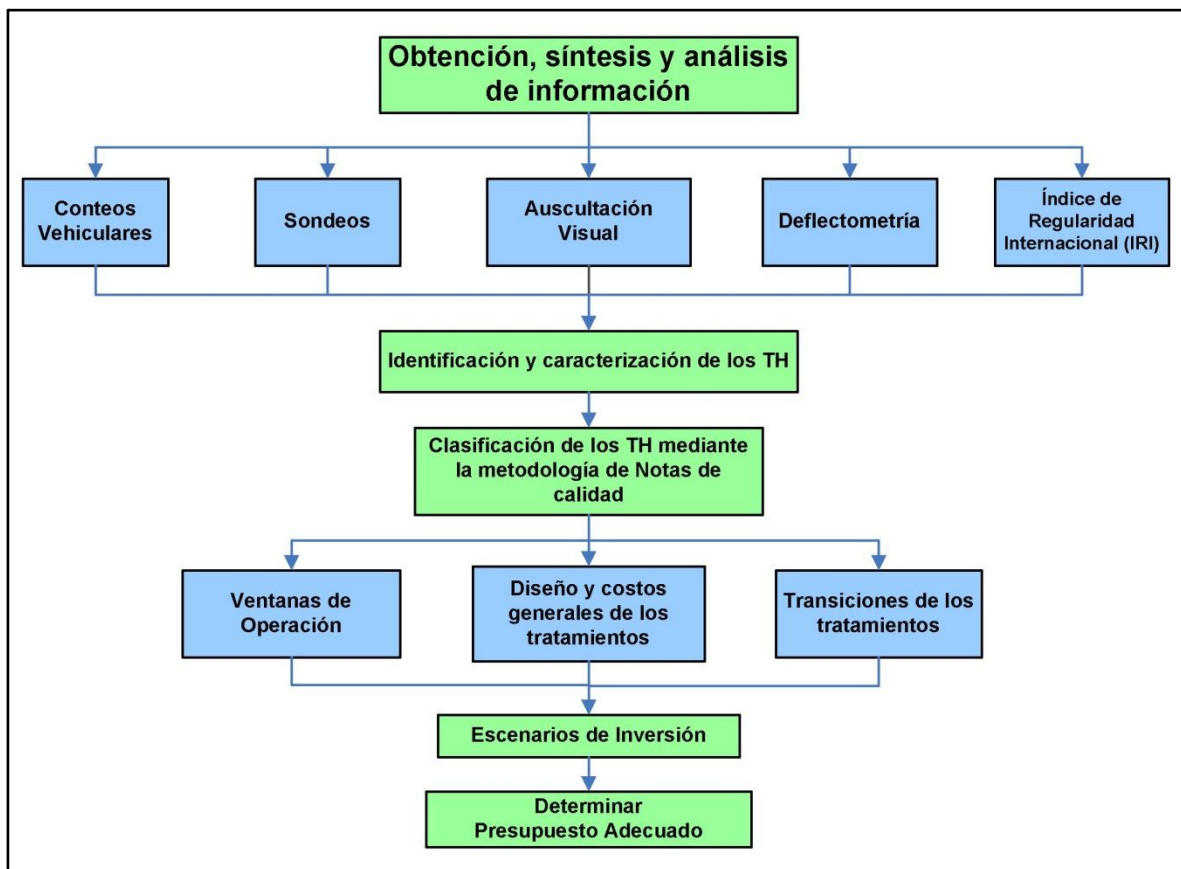


Figura 3. Esquema metodológico.



3 DIAGNÓSTICO DE LA RED VIAL CANTONAL DE SAN JOSÉ

3.1 Objetivo

Realizar una evaluación de la red vial cantonal (RVC) de San José, con el fin de obtener una base de datos con diferentes características técnicas de la infraestructura vial.

3.2 Actividades

Para realizar el diagnóstico de la RVC se dispone de diferentes actividades con productos asociados:

1. Determinar tránsito promedio diario (TPD) y clasificación vehicular.
2. Identificar condición funcional.
3. Identificar condición estructural.

En el casco central de San José (Distritos: Hospital, Merced, Carmen y Catedral) se incluyen las actividades 1, 2 y 3 como se mencionó previamente. Además, se debe indicar que actualmente se están realizando evaluaciones en los distritos de Pavas y San Sebastián, estos resultados serán mostrados en próximos informes.

3.2.1 Tránsito promedio diario (TPD)

Para realizar un adecuado planeamiento de la inversión en la infraestructura vial es fundamental conocer las características del tránsito que circula sobre la estructura del pavimento, tanto en cantidad como tipo de vehículos. Los datos actualizados del tráfico permiten identificar la demanda vehicular de la zona, el cual es un dato básico para diseñar una estructura del pavimento que se adapte a las necesidades del sitio, o bien para implementar medidas correctivas como un refuerzo o mantenimiento oportuno.

Por esto, la Unidad Técnica de Gestión Vial Municipal (UTGVM) de la Municipalidad de San José realizó conteos vehiculares sobre sitios representativos de la red vial del cantón analizada por medio de un contador neumático facilitado por el LanammeUCR, después de que los responsables de la UTGVM recibieran la respectiva capacitación.



Algunos aspectos que se deben considerar al realizar conteos de tránsito son:

- Realizarlos durante períodos de tránsito normal, nunca en vacaciones o días feriados.
- Realizarlos entre los días lunes y viernes, preferiblemente martes, miércoles o jueves para evitar el efecto fin de semana.
- Realizar conteos de 25 horas para tomar en cuenta ambos períodos de hora pico, y facilitar el análisis del cálculo del TPDA (Tránsito promedio diario anual).
- Escoger los sitios de mayor flujo vehicular de la calle o tramo a evaluar.

Dado que el volumen y tipo de tránsito cambian constantemente, se recomienda realizar los conteos de manera periódica, aproximadamente cada año o máximo cada dos años. Además, de esta manera se identifica la tasa de crecimiento del tránsito vehicular para la red.

A continuación, se presentan dos configuraciones recomendadas para la colocación de los contadores vehiculares en campo (ver Figura 4 y Figura 5).



Figura 4. Mangueras y contadores automáticos en sitio.

Fuente: LanammeUCR, 2008.

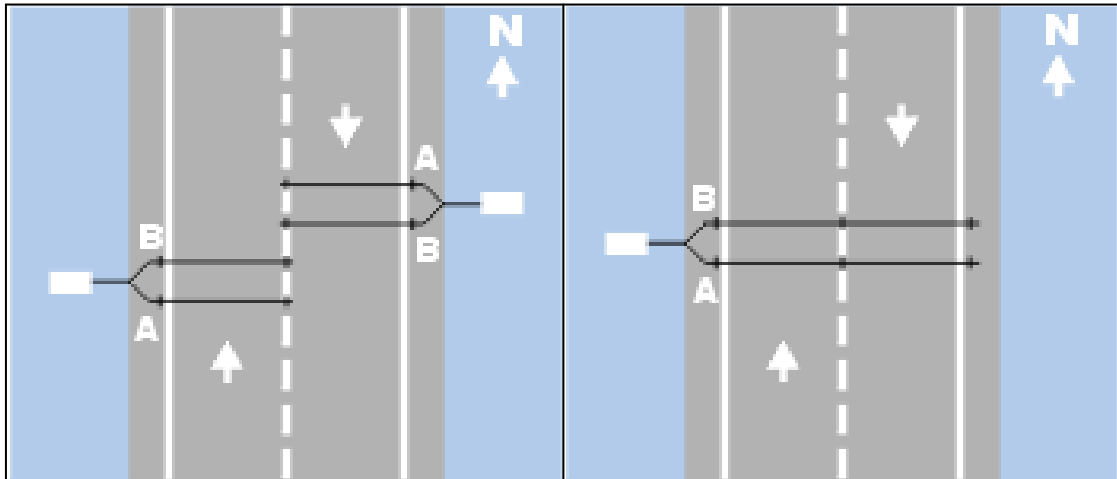


Figura 5. Configuración de los contadores.

Fuente: LanammeUCR, 2008.

La configuración de la izquierda en la Figura 5 muestra la disposición ideal, el de la derecha muestra una configuración más simple pero que resulta en pérdida de precisión.

Durante los años 2013 y 2014, la Municipalidad de San José ha realizado un total de 18 conteos vehiculares en calles representativas en la zona analizada, con el propósito de caracterizar la flota vehicular y conocer el tipo de cargas a las cuales está sometida la estructura de pavimento. En la Figura 6 se muestra la ubicación exacta y el TPD de los conteos realizados.

En consecuencia de que son los vehículos pesados los que ejercen un mayor desgaste del pavimento, en la Figura 7 se muestra el porcentaje de vehículos pesados que transitan sobre las vías en estudio; se pudo observar que el promedio corresponde a un valor de 6,3%, con valores mínimos y máximos de 2,1% y 14,5%, los cuales corresponden a valores relativamente bajos.

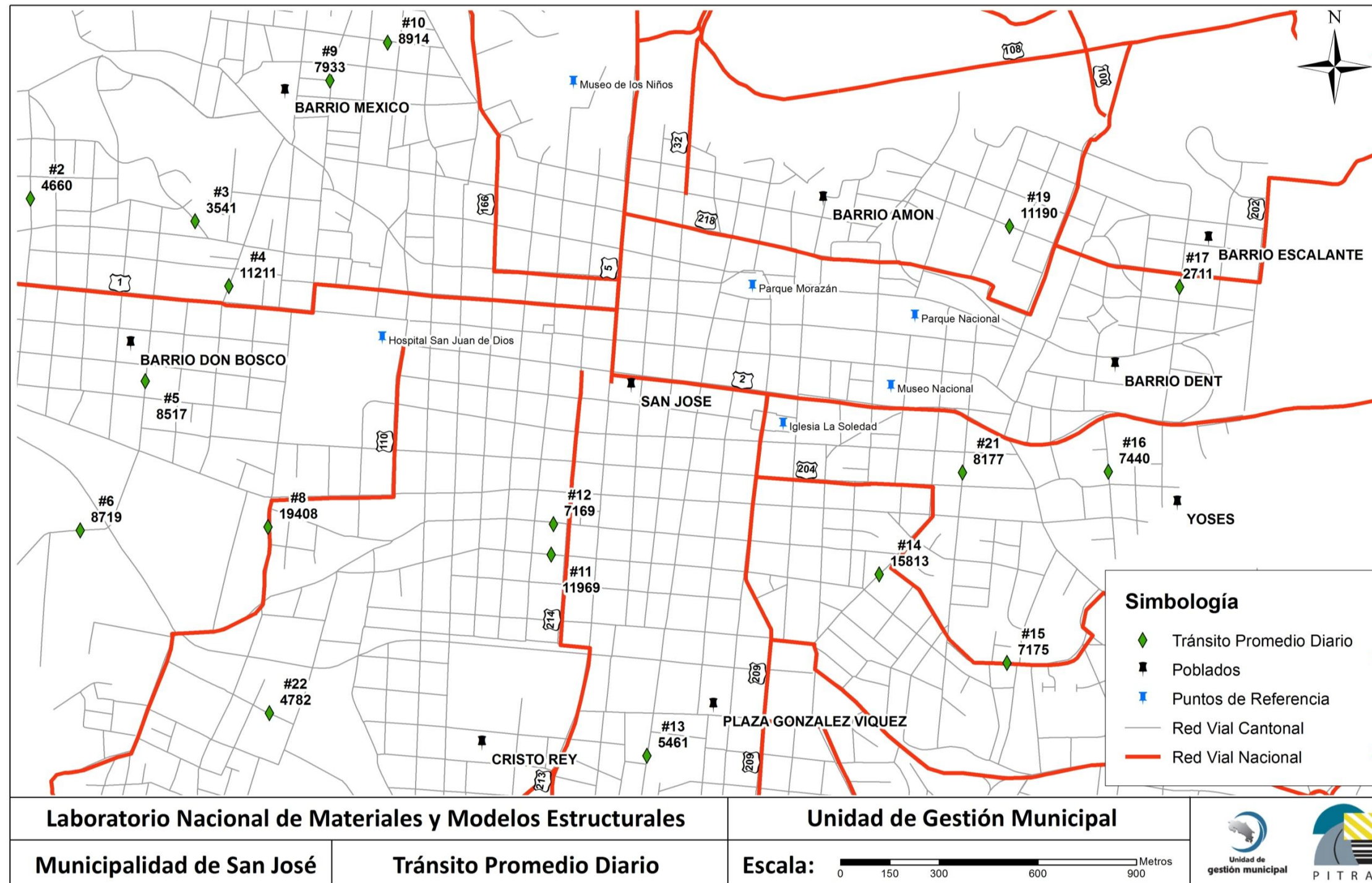


Figura 6. Ubicación de los conteos en la localidad de San José.
Fuente: LanammeUCR, 2013 (Información recopilada por UTGVM-San José).

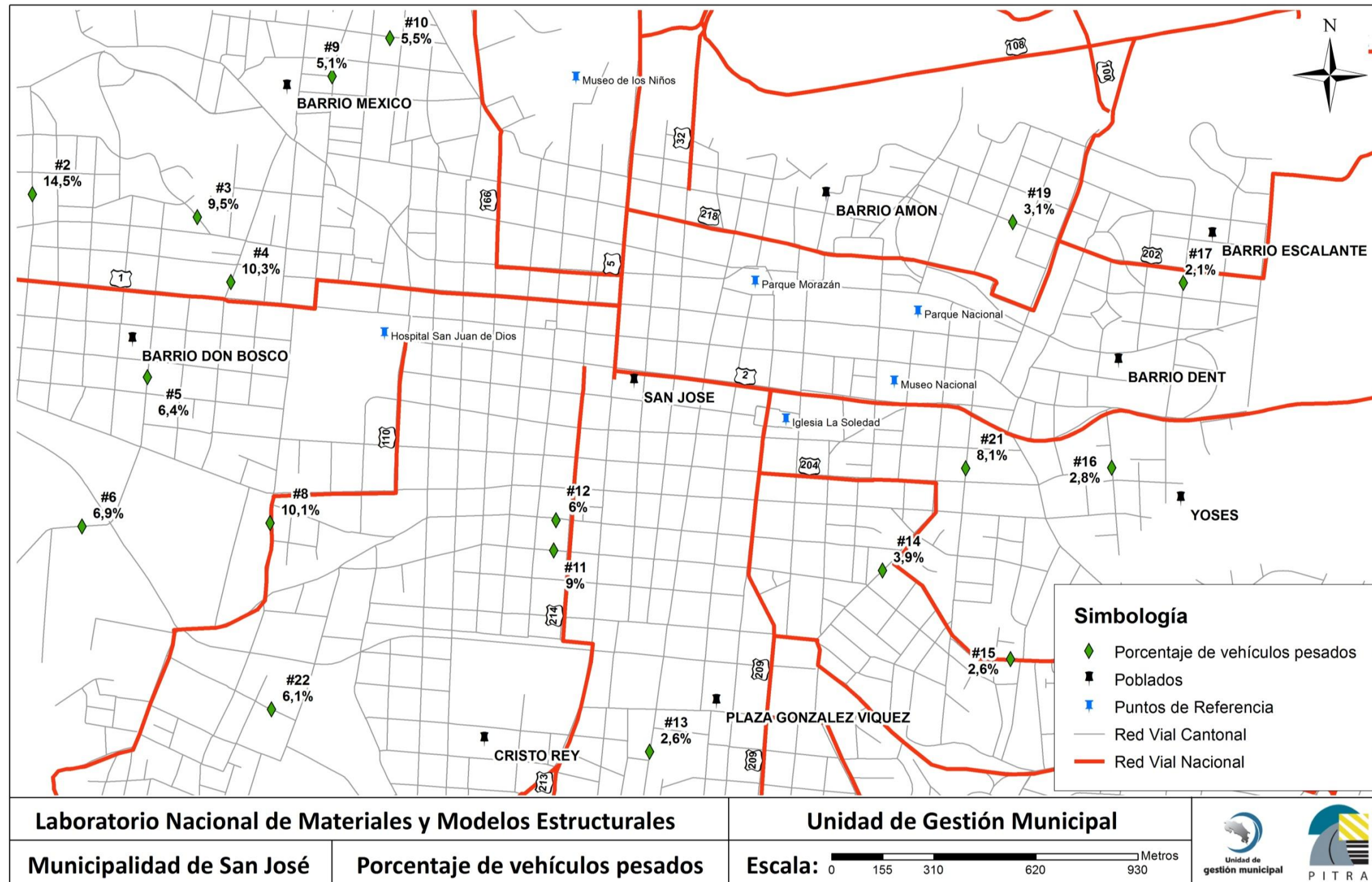


Figura 7. Porcentaje de vehículos pesados en la localidad de San José.

Fuente: LanammeUCR, 2014 (Información recopilada por UTGVM-San José).



3.2.2 Identificar la condición funcional

La condición funcional de una carretera corresponde a la habilidad de la vía para proporcionar servicio y confort a los usuarios, y es estimada mediante el Índice de Regularidad Internacional (IRI).

3.2.2.1 Índice de Regularidad Internacional (IRI).

El IRI es utilizado en muchos países como parámetro de aceptación de obras y gestión de pavimentos, pues se encuentra relacionado con los costos de operación de los vehículos y la vida útil de los pavimentos.

Este parámetro resume matemáticamente el perfil longitudinal de la superficie del camino en una huella, representando las vibraciones inducidas por la regularidad de un camino en un auto de pasajeros típico; además, está definido por el valor de referencia de la pendiente promedio rectificadas (RARS80) producto de la simulación del modelo de cuarto de carro, (RQCS), para una velocidad de desplazamiento de 80 km/h. El IRI aumenta conforme la rugosidad aumenta, como se presenta en la Figura 8.

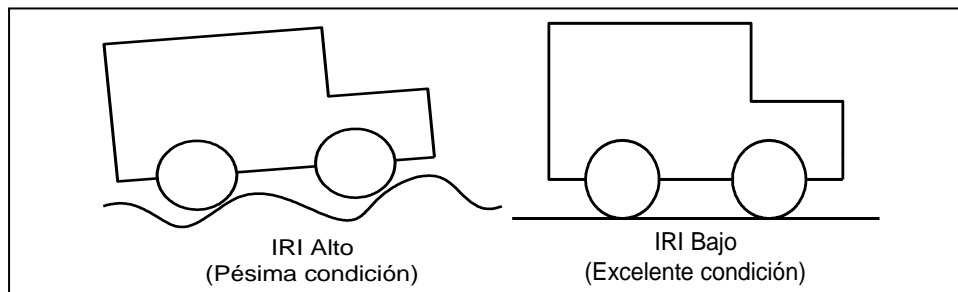


Figura 8. Representación física del Índice de Regularidad Internacional.

Fuente: LanammeUCR, 2008.

El IRI puede ser calculado sobre cualquier longitud de camino; sin embargo, puesto que el IRI es el valor medio de los IRI unitarios, para ser preciso se debe especificar la longitud para la cual se determina dicho valor.

El equipo utilizado para la medición del IRI es del tipo Perfilómetro Inercial Laser, el cual es un equipo de alto rendimiento que produce medidas automáticas y de alta calidad del perfil

del camino. Las mediciones son independientes de cualquier variación en el peso y velocidad del vehículo, temperatura, color y textura del pavimento.

El equipo Perfilómetro Inercial Láser, propiedad del LanammeUCR, mide la distancia del suelo al vehículo con un medidor láser ubicado en la parte delantera del vehículo, como se muestra en el esquema de funcionamiento del equipo de la Figura 9.

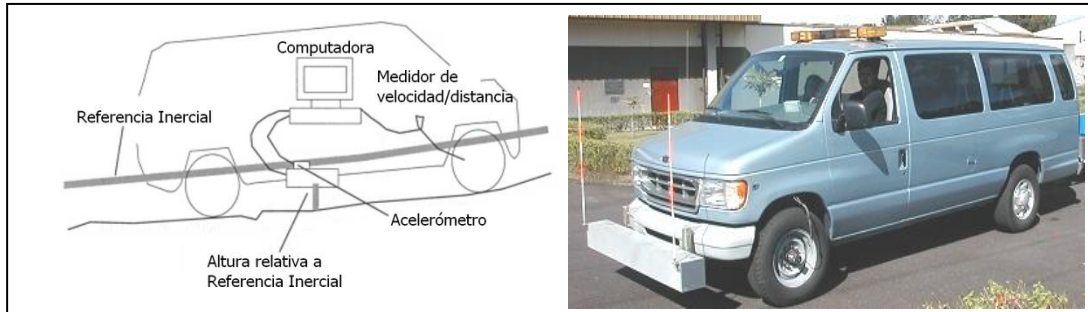


Figura 9. Perfilómetro Inercial Láser.

Fuente: LanammeUCR, 2008.

El IRI se calculó sobre la red vial pavimentada cada 25 metros durante el mes de Marzo del año 2013 abarcando todas las rutas contempladas en el convenio, para los distritos mencionados previamente; es decir, se cubrió una longitud aproximada de 29,8 km. En la Figura 10, se muestran gráficamente los resultados de estas mediciones, las cuales se clasificaron según la calidad funcional en cuatro rangos, los cuales se muestran en la Tabla 1.

Tabla 1. Categorización del Índice de Regularidad Internacional.

Condición	IRI (m/km)
Bueno	< 3,6
Regular	3,6-6,4
Malo	6,4-10
Muy malo	> 10

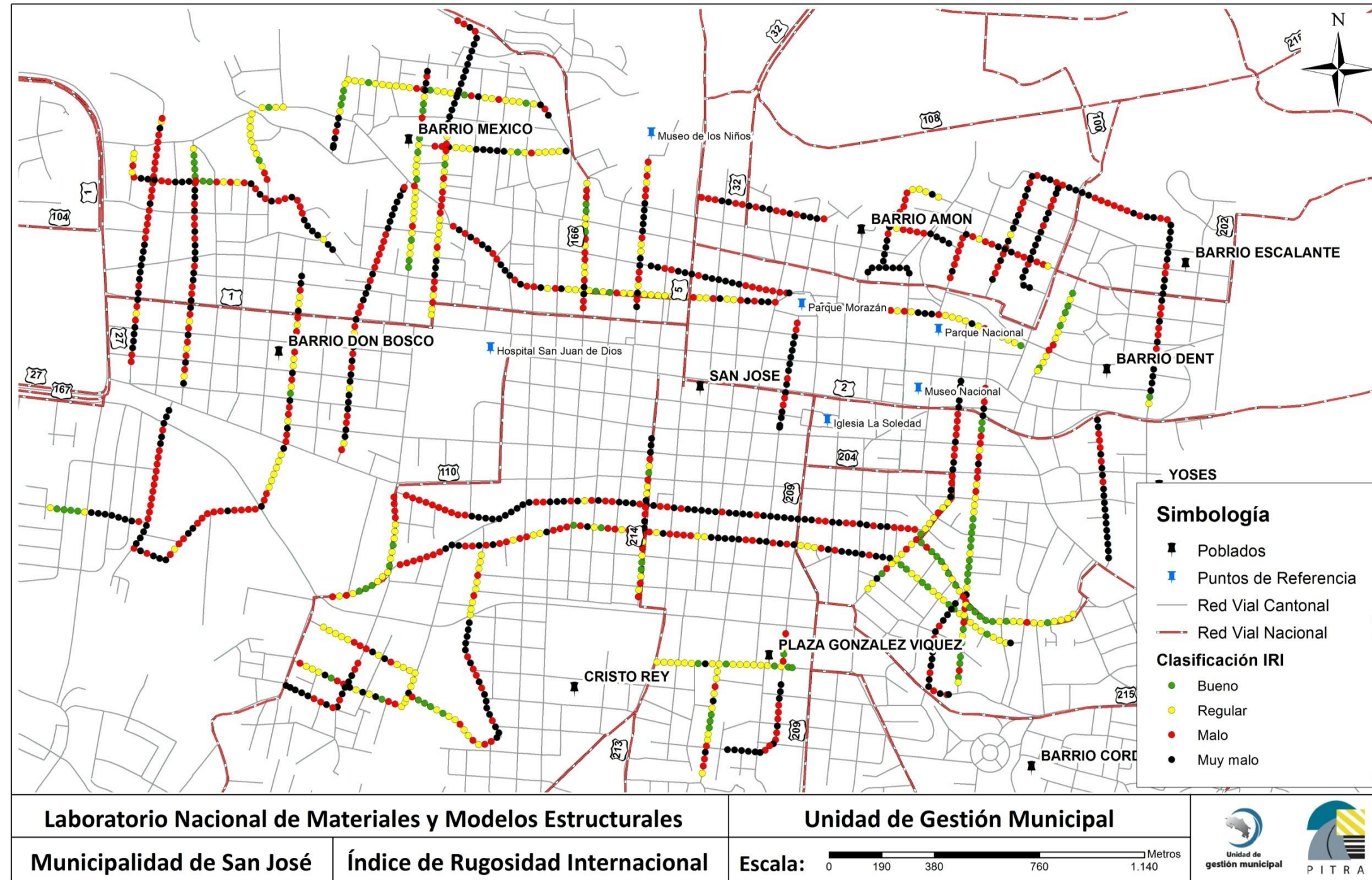


Figura 10. Condición del IRI para las mediciones realizadas en San José.

En la Figura 11 se presenta la distribución porcentual de cada una de las mediciones de IRI en las cuatro categorías definidas. Se determinó que un 23% de las estimaciones de IRI a cada 25 metros se encuentran en la categoría "Regular", además, un 32% y 34% se pueden clasificar en las categorías de "Malo" y "Muy Malo" respectivamente, es decir que un 66% de la evaluación presenta valores mayores a 6,4 m/km lo cual caracteriza a una superficie de ruedo con bajo nivel de confort y altos gastos de operación para los vehículos que la transitan. Únicamente 11% de las mediciones presenta una "Buena" condición funcional.

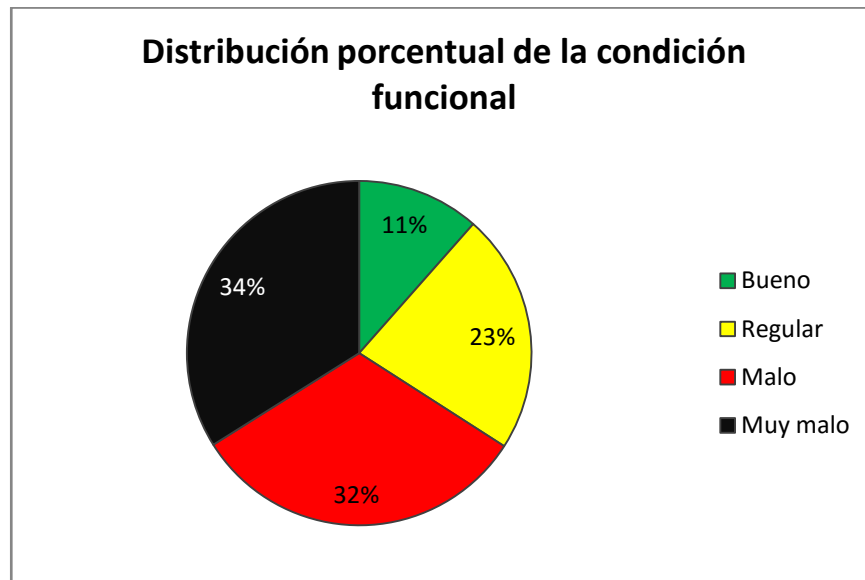


Figura 11. Distribución porcentual de la condición según el IRI.

3.2.3 Identificar condición estructural

Conocer la capacidad estructural de un pavimento permite determinar la respuesta que éste tendrá ante las cargas de tránsito a las que se encuentra expuesto, y es posible determinarla mediante la utilización de equipos como el Deflectómetro de Impacto (FWD, por sus siglas en inglés).

El procedimiento para la aplicación de este equipo consiste en dejar caer una carga de impacto estándar sobre el pavimento y medir las deflexiones en nueve puntos a diferentes



distancias respecto al punto exacto donde se aplicó la carga. A continuación en la Figura 12 se muestra el equipo de medición y los puntos donde se miden las deflexiones.

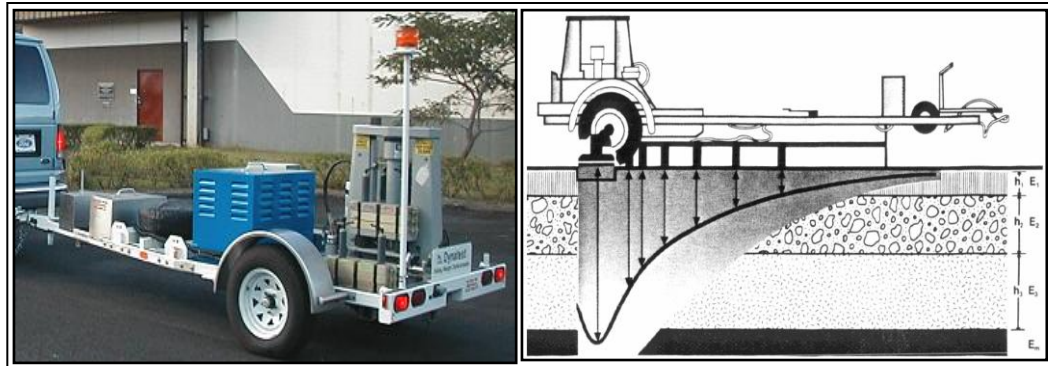


Figura 12. Equipo de deflectometría de impacto.

Fuente: LanammeUCR, 2008.

La clasificación utilizada para los valores de deflectometría para una estructura con base granular son tomados a partir de un estudio realizado por el LanammeUCR (Proyecto LM-PI-GM-03-2014, LanammeUCR), en el cual se determinaron rangos según las distintas categorías de TPD, de acuerdo con parámetros observados en la RVC. En la Figura 13 se presenta la clasificación de deflectometría para una estructura de pavimento con base granular. Además, en la Figura 14 se muestra la clasificación para estructuras con base estabilizada, obtenida del Proyecto N° UI-PC-04-08 del Lanamme UCR.

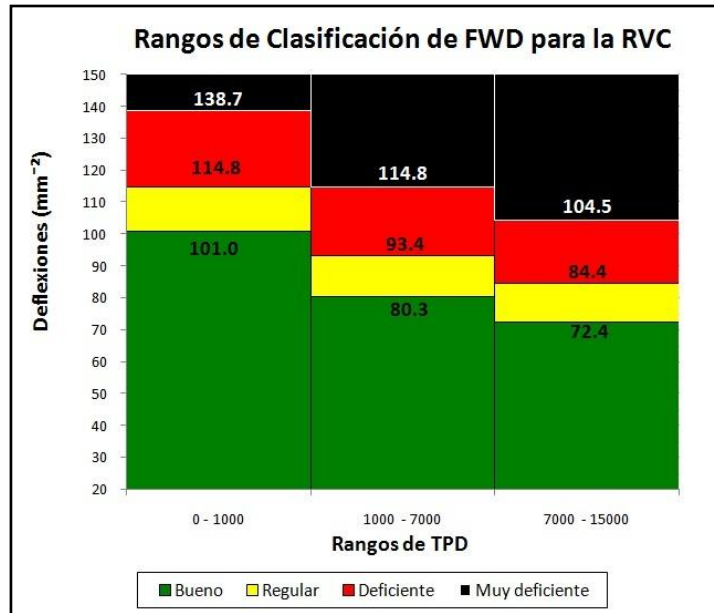


Figura 13. Condición del pavimento para una estructura con base granular.

Fuente: LanammeUCR, 2014.

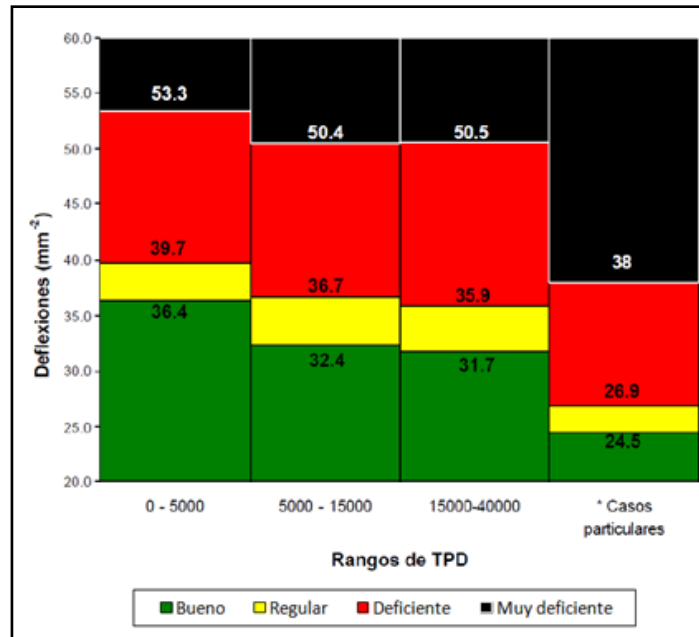


Figura 14. Condición del pavimento a partir de deflectometría y TPD, para una estructura con base estabilizada.

Fuente: LanammeUCR, 2008.



Para la red vial de San José estas mediciones se realizaron con el equipo Deflectómetro de Impacto a cada 50 metros a lo largo de la red considerada para la primera fase de evaluación, durante el mes abril del 2013. A continuación en la Figura 15, se muestra gráficamente la evaluación realizada, es de apreciar que existe una gran cantidad de mediciones en la categoría de "Bueno" y en la mayoría de los casos son predominantes en secciones continuas de los diferentes caminos evaluados.

En el gráfico de la Figura 16 se muestra que un 52% de todas las mediciones realizadas presentan una buena condición estructural, es decir, soportan adecuadamente las cargas que le generan los vehículos. Sin embargo, un 41% de las mediciones del pavimento presentan un desempeño "Deficiente" o "Muy deficiente", por lo podrían requerir acciones de refuerzo o reconstrucción para que puedan trabajar de manera óptima.

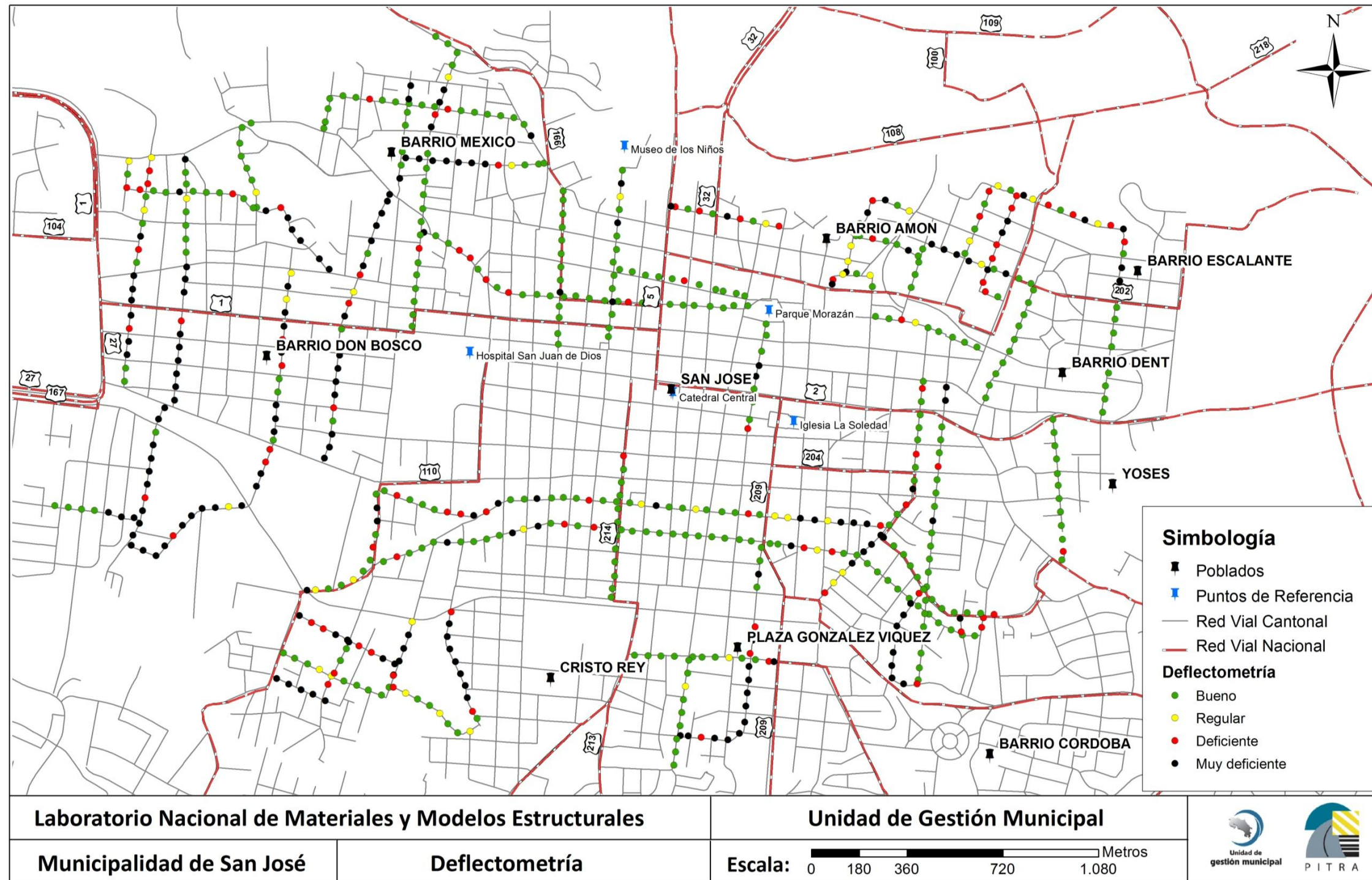


Figura 15. Condición del FWD para las mediciones realizadas en San José.

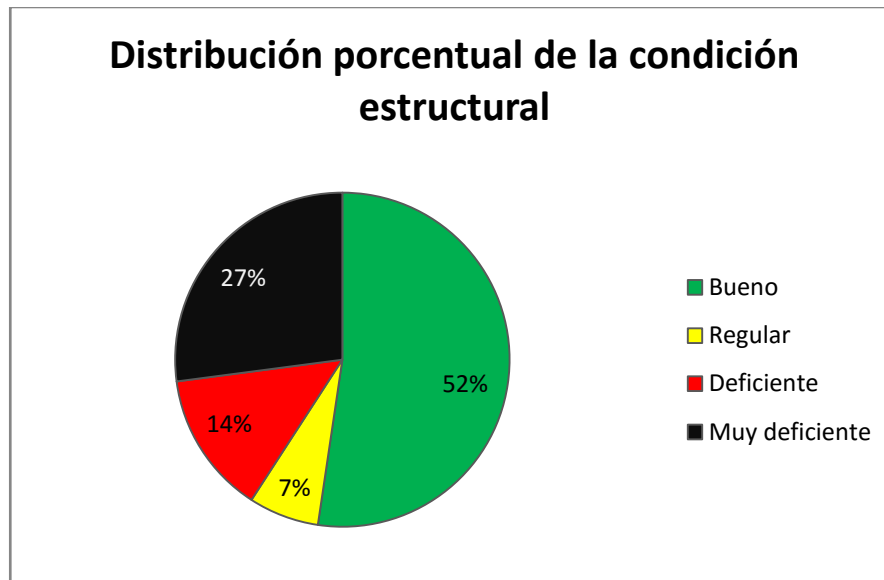


Figura 16. Distribución porcentual de la condición según FWD.

3.2.4 Análisis por rutas

Las evaluaciones funcionales y estructurales que se realizan comúnmente son analizadas de manera integral con el propósito de determinar la condición general de la estructura de pavimento. Por ejemplo, una metodología comúnmente utilizada consiste en la generación de tramos homogéneos que son estimados a través de métodos estadísticos definidos en la Guía de Diseño de Pavimentos de la AASHTO de 1993; sin embargo, en el caso de estudio que se atiende en este informe, este procedimiento podría alterar la organización que poseen los caminos municipales.

Por lo tanto, en conjunto con la UTGVM se acordó realizar un análisis por caminos y avenidas dentro de la zona evaluada, considerando como base una capa de caminos tipo "shape" suministrada por la UTGVM de la Municipalidad de San José. En la Figura 17 pueden observarse las rutas que fueron seleccionadas para realizar la asignación de resultados obtenidos.

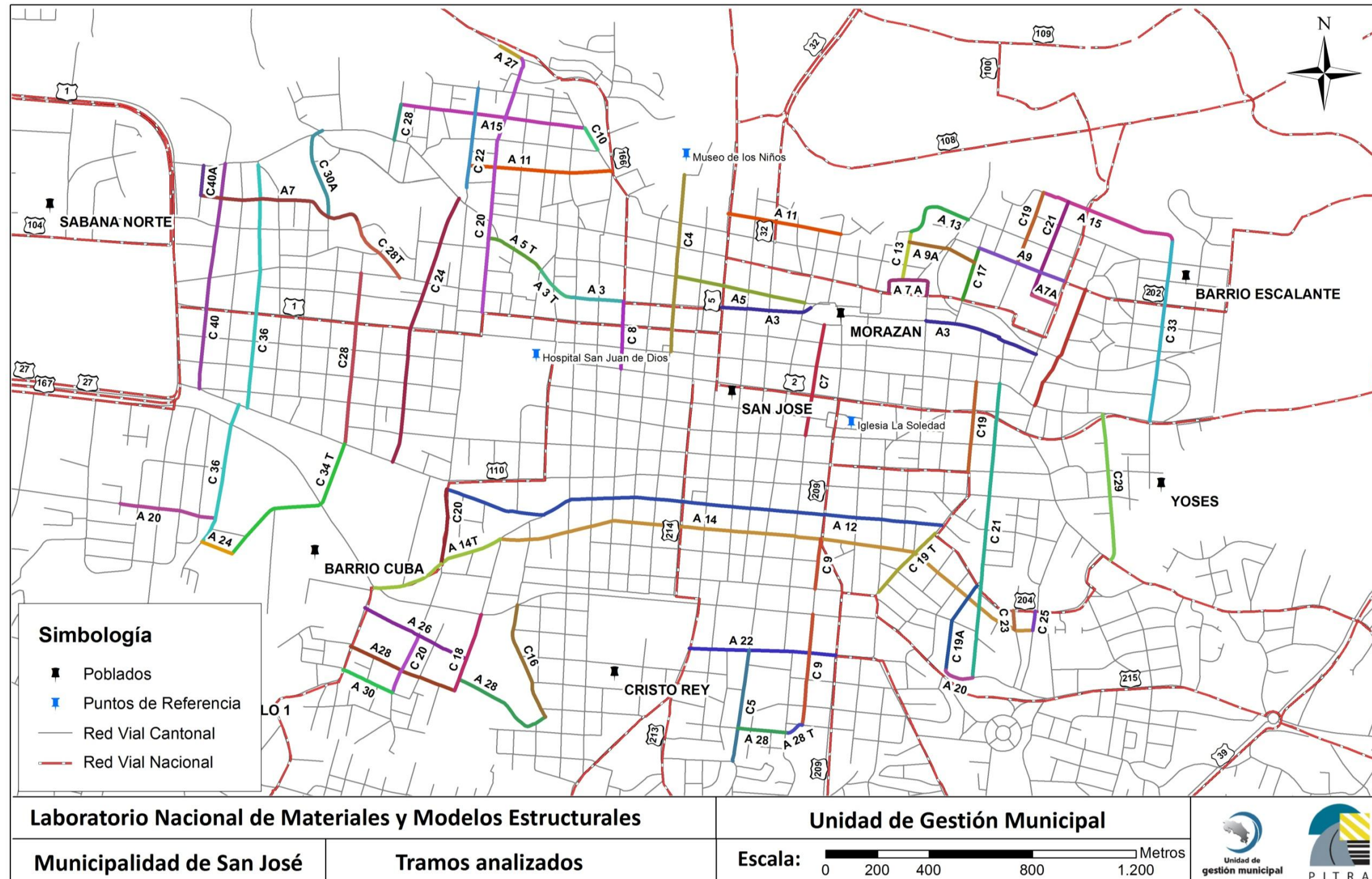


Figura 17. Ubicación de diferentes secciones de análisis.



Es importante aclarar que los valores promedio asociados a cada sección ofrecen una idea de la condición general del mismo para el año 2013-2014, ya que a cada tramo se le asocia cierta dispersión producto de la variabilidad en el tiempo de la evaluación del IRI o la deflectometría.

3.2.4.1 Deflexión Promedio

La categorización del estado estructural de cada tramo homogéneo se realiza con base en la clasificación que se presenta en la sección 3.2.3, donde se consideran diferentes intervalos para clasificar la deflectometría según el TPD de las vías y el tipo de estructura (pavimento con base granular o estabilizada).

En la Figura 18, se muestra de manera gráfica el valor de la deflectometría promedio (FWD promedio) para cada uno de los tramos analizados, según las evaluaciones del año 2013.

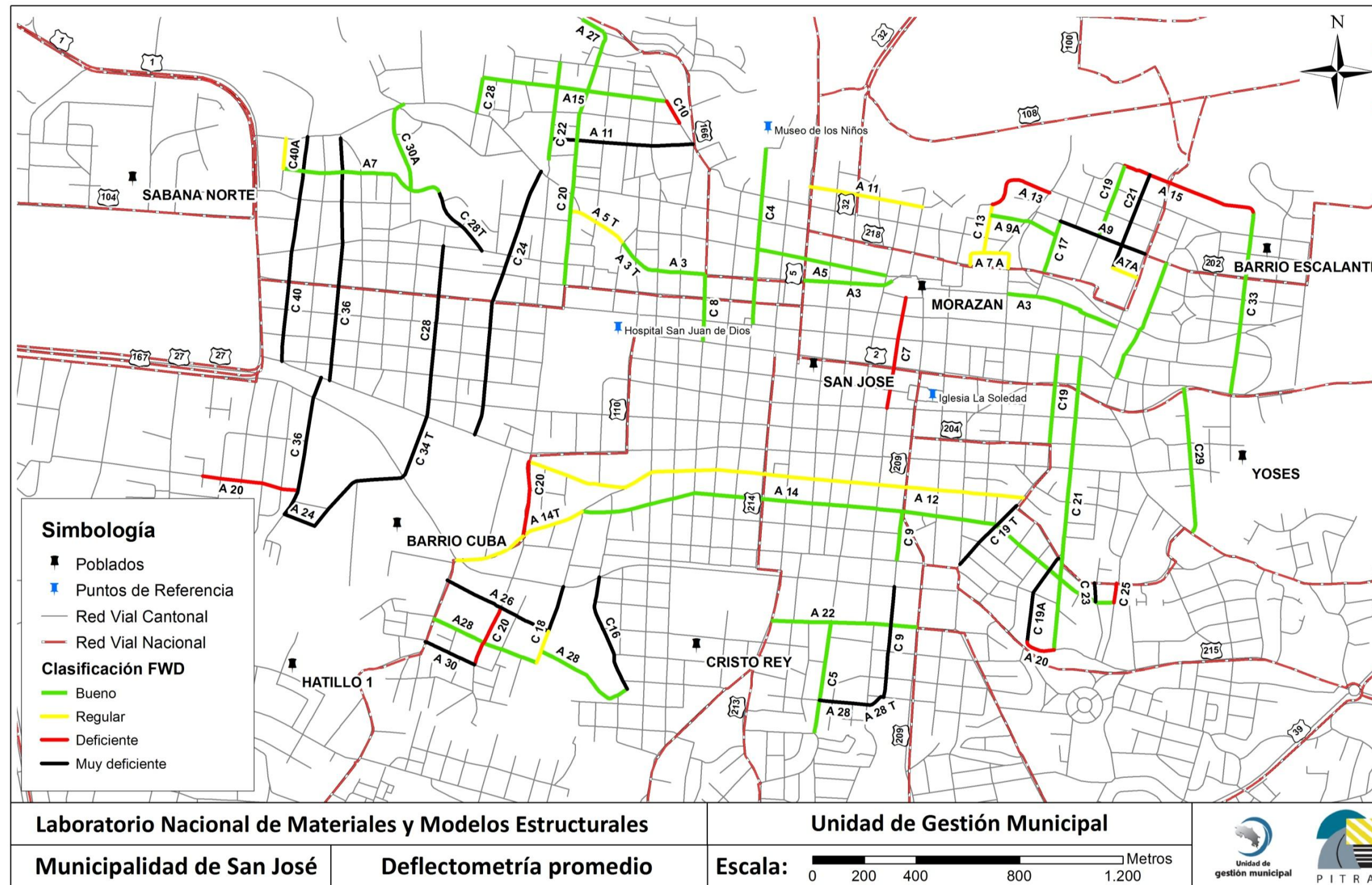


Figura 18. Deflectometría promedio de las vías analizadas.



Para cada categoría de condición estructural se realiza un análisis en el que se determina la cantidad de metros lineales y la cantidad de tramos asociados, los cuales se sintetizan en la Figura 19 y Figura 20.

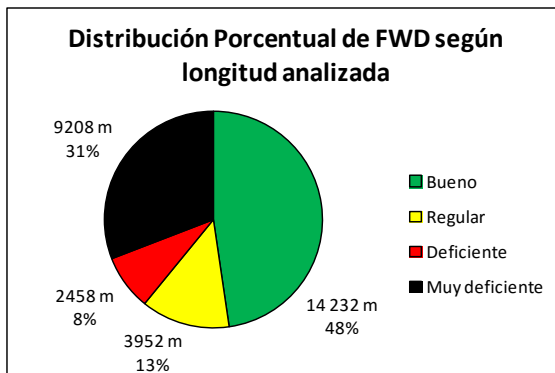


Figura 19. Porcentaje de metros lineales clasificados según FWD promedio.

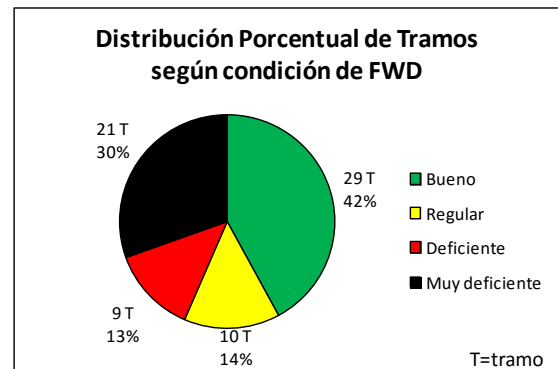


Figura 20. Porcentaje de tramos clasificados según el FWD promedio.

En la Figura 19 y la Figura 20, es posible observar que un 48% de la longitud evaluada (aproximadamente 14,2 km distribidos en 29 tramos) presenta una adecuada condición estructural; mientras que un 39% de la longitud de los tramos evaluados (11,7 km) posee una estructura del pavimento con un nivel de deterioro importante (pertenecientes a las categorías "deficiente" y "muy deficiente") y por lo consiguiente una baja capacidad para soportar las cargas de tránsito a las que se ve sometida. Adicionalmente, cabe mencionar que aproximadamente 3,9 km distribidos en 10 tramos o secciones de caminos, se encuentran en la categoría "Regular".

3.2.4.2 IRI promedio

El IRI se calculó sobre la red vial pavimentada a cada 25 metros, con el Perfilómetro Inercial Láser del LanammeUCR, en año 2013, sobre una longitud de 29 km. Se realizó una caracterización mediante los valores promedio de cada tramo ($IRI_{promedio}$) con el fin de



identificar la variación en el tramo y el valor más representativo del mismo, para ello se utiliza la simbología de la Tabla 1.

El análisis por IRI promedio indica que las rutas en este estudio presentan un alto deterioro de la condición superficial. En la Figura 21, es posible visualizar la condición del IRI promedio para los diferentes tramos.

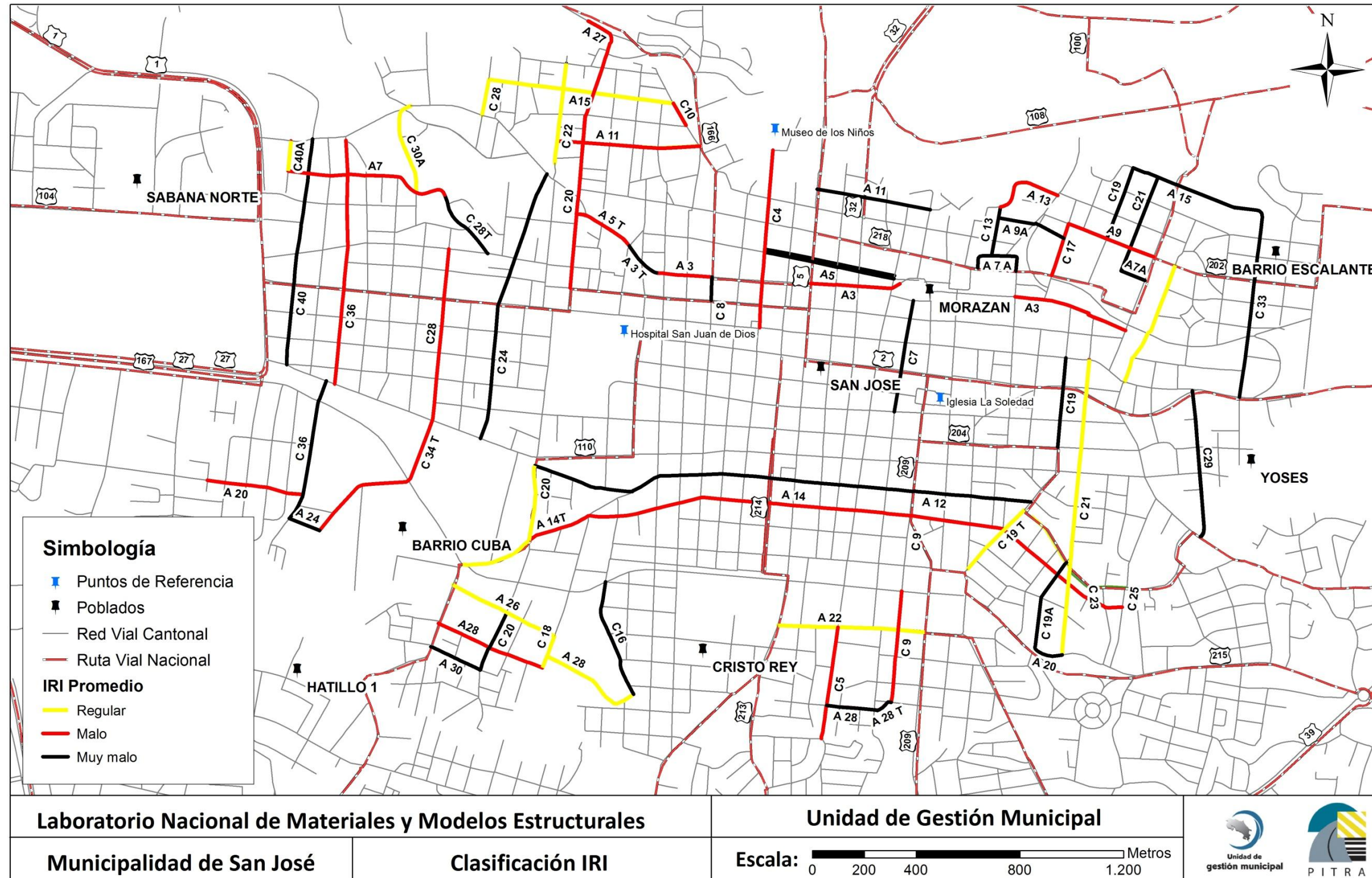


Figura 21. IRI promedio para las vías analizadas.

La distribución de la cantidad de tramos homogéneos y de los metros lineales asociados a cada categoría de IRI de acuerdo con las mediciones del año 2013, se muestra porcentualmente en la Figura 22 y la Figura 23.

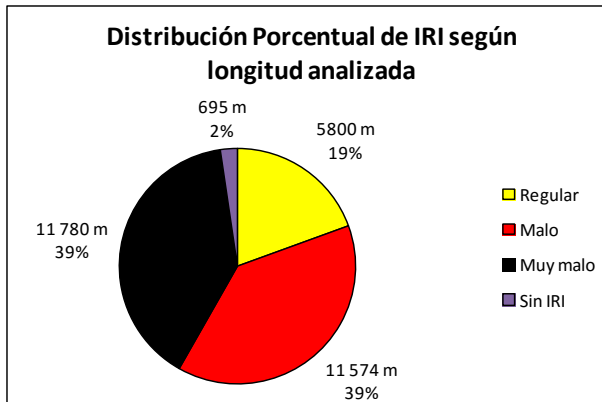


Figura 22. Porcentaje de metros lineales clasificados según el IRI promedio.

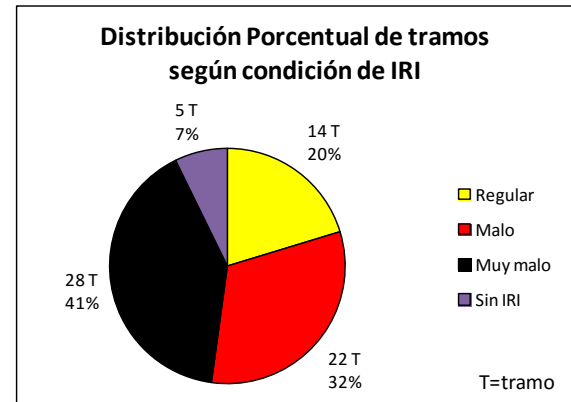


Figura 23. Porcentaje de tramos clasificados según el IRI promedio.

Según la información que se muestra en las figuras anteriores, no se registraron tramos con una buena condición funcional, mas 23,3 km (78%) se encuentran en una condición "mala" y "muy mala" distribuidos en 50 secciones de camino. Además, 5,8 km se encuentran en una condición regular y en 695 m no se realizaron estimaciones del IRI pero si mediciones del FWD.

La irregularidad en la superficie de ruedo implica un mayor costo de operación para los usuarios, mayor tiempo en el traslado y un viaje poco confortable sobre estos tramos. Estas irregularidades también ocasionan un deterioro acelerado de la estructura, debido a las cargas dinámicas a las cuales se ve sometida, ocasionado por el golpeteo de los vehículos al transitar por una ruta irregular.



3.2.5 Notas Calidad

El estado de cada uno de los tramos es analizado funcional y estructuralmente, y mediante la unión de estos dos aspectos se puede determinar la condición en el que se encuentra un tramo en el momento de su evaluación; a este nuevo indicador se le denominará **Nota de Calidad**, la cual permitirá definir la estrategia de intervención más adecuada a nivel de gestión para cada tramo.

La metodología plantea matrices que relacionan la capacidad estructural (valores de deflectometría) con la capacidad funcional (valores de IRI) evaluada, de manera que se genera una “nota” según el estado general en el que se encuentra un tramo. Hay diferentes matrices según el nivel de flujo vehicular asociado a una ruta, pues la caracterización de la capacidad estructural de una ruta es función del tránsito vehicular: una ruta de alto tránsito requiere una mayor capacidad (menor deflexión) para soportar las cargas que una ruta de bajo tránsito.

La metodología utilizada para la evaluación de la red vial municipal es una adaptación de la metodología utilizada en el análisis de la red vial nacional en los años 2010-2011, la cual se presenta en el informe LM-PI-UE-05-11, emitido por el LanammeUCR.

En la Tabla 2 y Tabla 3, se presentan dos matrices que establecen notas de calidad en función de los valores de IRI y deflectometría medidos al momento de la evaluación.

Tabla 2. Notas de calidad para un tránsito inferior a los 1000 vehículos diarios para una estructura con base granular.

IRI m/km	Deflexión 10^{-2} mm			
	<101,0	101,0-114,8	114,8-138,7	>138,7
Bueno (0-3,6 m/km)	Q1	Q3	Q6	R-1
Regular (3,6-6,4 m/km)	Q2	Q5	Q8	R-2
Malo (6,4-10,0 m/km)	Q4	Q7	Q9	R-3
Muy malo (mayor 10,0 m/km)	M-RF	RH-RF	R-3	NP



Tabla 3. Notas de calidad para un tránsito entre 1000 y 7000 vehículos diarios para una estructura con base granular.

IRI m/km	Deflexión 10 ⁻² mm			
	<80,3	80,3-93,4	93,4-114,8	>114,8
Bueno (0-3,6 m/km)	Q1	Q3	Q6	R-1
Regular (3,6-6,4 m/km)	Q2	Q5	Q8	R-2
Malo (6,4-10,0 m/km)	Q4	Q7	Q9	R-3
Muy malo (mayor 10,0 m/km)	M-RF	RH-RF	R-3	NP

El uso de colores en la Tabla 2 y Tabla 3, refleja de manera general el tipo de intervención (a nivel de gestión) que requiere cada una de las categorías. Los colores verdes representan actividades relacionadas con el mantenimiento, el amarillo se refiere a tramos que requieren recuperación de la capacidad funcional, el azul requiere un proceso de análisis a nivel de proyecto ya que se encuentra en una condición intermedia, los colores rosados representan tramos que requieren rehabilitación menor, los colores naranjas y rojos representan una rehabilitación mayor y los negros requieren reconstrucción, en la siguiente sección se amplía la descripción de los diferentes tipos de intervenciones.

3.2.5.1 Definición de las notas de calidad

- Q1: Es la condición ideal de un pavimento desde el punto de vista funcional y estructural. Son estructuras que brindan un buen servicio al usuario, disminuyendo los costos de operación. A pesar de esto, pueden presentar deterioros que no son percibidos por la deflectometría de campo y la evaluación realizada con el perfilómetro (IRI), tales como: desprendimientos leves, desnudamiento o exudaciones. Estos pavimentos son candidatos a intervenciones del tipo mantenimiento de preservación de bajo costo.
- Q2: Son pavimentos con muy buena capacidad estructural, sin embargo, poseen una capacidad funcional regular. En pavimentos flexibles los defectos superficiales que se pueden presentar son deformaciones en la mezcla asfáltica, baches reparados y agrietamientos de baja severidad. Estas estructuras son candidatas a mantenimientos



de preservación de bajo costo, enfocadas a corregir la pérdida de capacidad funcional.

- Q3: En estos pavimentos se presenta una pérdida de la capacidad estructural, sin embargo, se mantiene una condición funcional buena. Por lo que los deterioros funcionales no percibidos por el deflectómetro o el perfilómetro (IRI) en el campo pueden tener un mayor nivel de extensión o severidad. Los pavimentos que califican con esta nota son candidatos a mantenimientos de preservación de bajo costo, enfocadas a atender la pérdida de capacidad estructural, con el objetivo de detener o retardar su avance.
- Q4: Existe un deterioro en el pavimento que puede afectar la velocidad del tránsito. En pavimentos flexibles pueden presentarse grandes baches o grietas profundas, entre los deterioros se incluye pérdida de agregados y ahuellamiento, los cuales se encuentran en más del 50% de la superficie. Aunque la condición estructural es buena, la condición funcional presenta un deterioro importante que afecta la durabilidad del pavimento, aumentando la tasa de deterioro estructural de forma elevada. Debido al deterioro de la capa de ruedo estos pavimentos pasarán a las categorías M-RF o Q7 en el mediano plazo. Estos pavimentos son candidatos a intervenciones de tipo mantenimiento de mediano costo que se enfoquen a atender la pérdida de capacidad funcional en el corto plazo.
- M-RF: En esta categoría se encuentran estructuras con un deterioro funcional extremo que afecta significativamente la velocidad del tránsito. Presentan grandes baches y grietas profundas en la carpeta asfáltica. El deterioro se presenta en más de la mitad de la superficie, comprometiendo la capacidad estructural del pavimento. Debido al deterioro en la capa de ruedo, en el corto plazo estos pavimentos pasarán a la categoría RH-RF. Los tramos que presentan esta categoría son candidatos a intervenciones de tipo de mantenimiento de alto costo, enfocadas en recuperar la pérdida de capacidad funcional en el corto plazo para evitar un mayor deterioro de la capacidad estructural.



- Q5: Estas estructuras se encuentran en una condición de capacidad estructural y funcional intermedia por lo que es necesario realizar un análisis más detallado a nivel de proyecto.
- Q7: Los pavimentos en esta categoría tienen una condición de ruedo similar a los que se encuentran en la categoría Q4, sin embargo, presentan una peor condición estructural, por lo que deterioros como ahuellamientos, agrietamientos por fatiga o agrietamientos transversales y longitudinales son mayores. En estos pavimentos la velocidad del deterioro estructural y funcional se intensifica, por lo que se encuentran propensos a pasar a las categorías RH-RF o Q9 en el mediano plazo. Estos tramos son candidatos a intervenciones de tipo rehabilitación menor, enfocadas a la recuperación de la pérdida de capacidad funcional en el mediano plazo con el fin de retardar o evitar un mayor deterioro de la capacidad estructural.
- RH-RF: Los pavimentos es esta categoría poseen una condición de ruedo similar a M-RF, sin embargo, presentan una peor condición estructural, por lo que la presencia de deterioros es mayor. En estos tramos la velocidad de deterioro se intensifica por lo que son propensos a pasar a la categoría R3 a corto plazo. Estas estructuras son candidatas a intervenciones de tipo rehabilitación menor, enfocadas a recuperar la pérdida de capacidad funcional y estructural en el corto plazo para evitar o retardar un mayor deterioro.
- Q6, Q8 y Q9: Estos tramos presentan una condición estructural muy deficiente, en el caso de que presenten una buena condición funcional en el momento de su evaluación, normalmente se debe a recapados o tratamientos superficiales recientes pero que no han contribuido a dar aporte estructural significativo, por lo tanto son trabajos de poca durabilidad. La condición de pérdida acelerada de la capacidad estructural y funcional de estos pavimentos los convierte en candidatos a intervenciones de tipo rehabilitación mayor que debería ser atendida a corto plazo.
- R-1, R-2: Estos pavimentos presentan una condición estructural muy deficiente. Los tramos que se encuentran categorizados en esta condición y poseen una buena condición de la capa de ruedo se debe, principalmente, a la presencia de sobrecapas



o tratamientos superficiales recientes pero que no han contribuido, de manera significativa, a nivel estructural, por lo tanto, son trabajos de poca durabilidad y existe una rápida migración a notas como R-3 y NP, donde la alternativa de intervención es una reconstrucción del pavimento. Estos tramos son candidatos a intervenciones del tipo rehabilitación mayor que debería ser atendida de forma inmediata.

- R-3, NP: Estos pavimentos presentan un altísimo nivel de deterioro. Donde la transitabilidad y la capacidad estructural son inferiores a los niveles aceptables para una carretera pavimentada. Estos tramos son candidatos a las inversiones de más alto costo, siendo tramos candidatos a una reconstrucción.

3.2.5.2 Notas de calidad de la red vial analizada

Las notas de calidad se asignaron según el procedimiento descrito en la sección 3.2.2 utilizando la Tabla 2 y Tabla 3, donde los parámetros utilizados para la asignación de cada nota de calidad son el IRI promedio y la deflectometría promedio caracterizada según el tipo de base asociada y flujo vehicular característico.

En la Tabla 4, se puede observar el detalle de los valores promedio de IRI y deflectometría para cada tramo analizado, correspondientes a las condiciones de la infraestructura para el año 2013-2014, además, se indica la nota de calidad asociada a los valores obtenidos.

Tabla 4. Nota de calidad asignada a cada tramo analizado en la localidad de San José.

Tramo	Calle/Avenida	Longitud (m)	FWD Promedio	IRI Promedio	Notas Q
1	C 36	942,0	124,3	8,9	R-3
2	C 30A	368,0	41,3	5,8	Q2
3	C 24	1060,9	111,0	10,1	R-3
4	C 28	664,5	123,8	8,4	R-3
5	C 34 T	672,7	122,6	8,2	R-3
6	A 24	126,0	162,7	10,9	NP
7	C 36	555,7	133,9	10,3	NP
8	A 20	373,8	85,7	8,1	Q9
9	C 8	172,0	38,4	Sin IRI	Sin Nota Q
10	A 14T	250,7	73,2	8,6	Q7
11	C 18	130,5	85,4	6,1	Q5
12	A 28	437,4	52,0	7,0	Q4
13	C 40	876,4	118,4	10,1	NP



Tramo	Calle/Avenida	Longitud (m)	FWD Promedio	IRI Promedio	Notas Q
14	A 30	210,5	173,9	11,2	NP
15	C 20	245,0	95,8	12,4	R-3
16	A 26	439,7	123,5	6,2	R-2
17	A 28	407,1	74,9	5,9	Q2
18	C 16	462,1	173,6	11,0	NP
19	A 14	2182,0	53,9	7,9	Q4
20	C 25	74,3	93,3	Sin IRI	Sin Nota Q
21	C 23	72,6	124,4	Sin IRI	Sin Nota Q
22	C 19 T	315,0	99,7	6,1	Q8
23	C 19	345,8	45,0	10,5	M-RF
24	C 21	1143,3	42,6	5,6	Q2
25	C 19A	358,2	145,6	11,6	NP
26	A 20	118,3	100,4	11,2	R-3
27	A 12	1952,8	83,6	10,6	R-3
28	A 22	566,9	55,7	4,6	Q2
29	C 9	430,3	163,8	8,6	R-3
30	A 28T	77,1	176,1	10,2	NP
31	A 28	184,6	122,1	12,2	NP
32	C 5	434,1	64,1	7,4	Q4
33	C 9	194,3	51,4	Sin IRI	Sin Nota Q
34	C 29	567,1	39,3	12,5	M-RF
35	C 33	710,0	71,6	10,3	M-RF
36	A 15	535,7	112,4	11,8	R-3
37	C 19	291,5	74,2	10,1	M-RF
38	A 7A	99,0	89,5	23,4	R-3
39	C 21	388,6	120,1	11,2	NP
40	A 9A	268,2	78,5	10,1	RH-RF
41	A 13	287,7	103,5	8,1	Q9
42	C 18	181,6	147,4	Sin IRI	Sin Nota Q
43	C 13	190,9	93,3	12,7	R-3
44	A 7 A	243,8	93,1	13,5	R-3
45	C 40A	116,3	83,4	5,5	Q5
46	C 17	207,6	46,2	8,7	Q4
47	A 9	351,5	113,7	9,7	R-3
48	C 25	495,3	37,7	4,6	Q2
49	A 3	456,0	44,0	7,1	Q4
50	C 7	434,0	91,7	13,3	R-3
51	A 3	350,4	34,6	8,5	Q4
52	A 3	214,3	38,6	7,8	Q4
53	A 3T	150,6	59,1	10,8	M-RF
54	A 5	507,5	33,3	10,5	M-RF
55	A 11	443,1	93,3	10,4	R-3



Tramo	Calle/Avenida	Longitud (m)	FWD Promedio	IRI Promedio	Notas Q
56	C 4	686,0	68,4	9,6	Q4
57	C 8	90,0	23,7	10,9	M-RF
58	C 10	97,3	85,4	8,4	Q9
59	A 15	717,7	34,7	5,6	Q2
60	C 28	140,7	16,8	3,7	Q2
61	A 27	96,8	55,3	8,6	Q4
62	C 20	1002,1	58,4	9,1	Q4
63	A 11	550,8	114,5	7,5	R-3
64	C 22	385,8	60,9	6,3	Q2
65	C 28 T	286,9	139,2	10,4	NP
66	A 7	643,0	69,5	9,5	Q4
67	C 20	292,0	75,5	5,5	Q5
68	A 14T	282,1	65,6	4,1	Q2
69	A 5T	243,2	78,6	9,7	Q7

En la Figura 24 puede observarse cada sección de análisis clasificada según la metodología de notas de calidad.

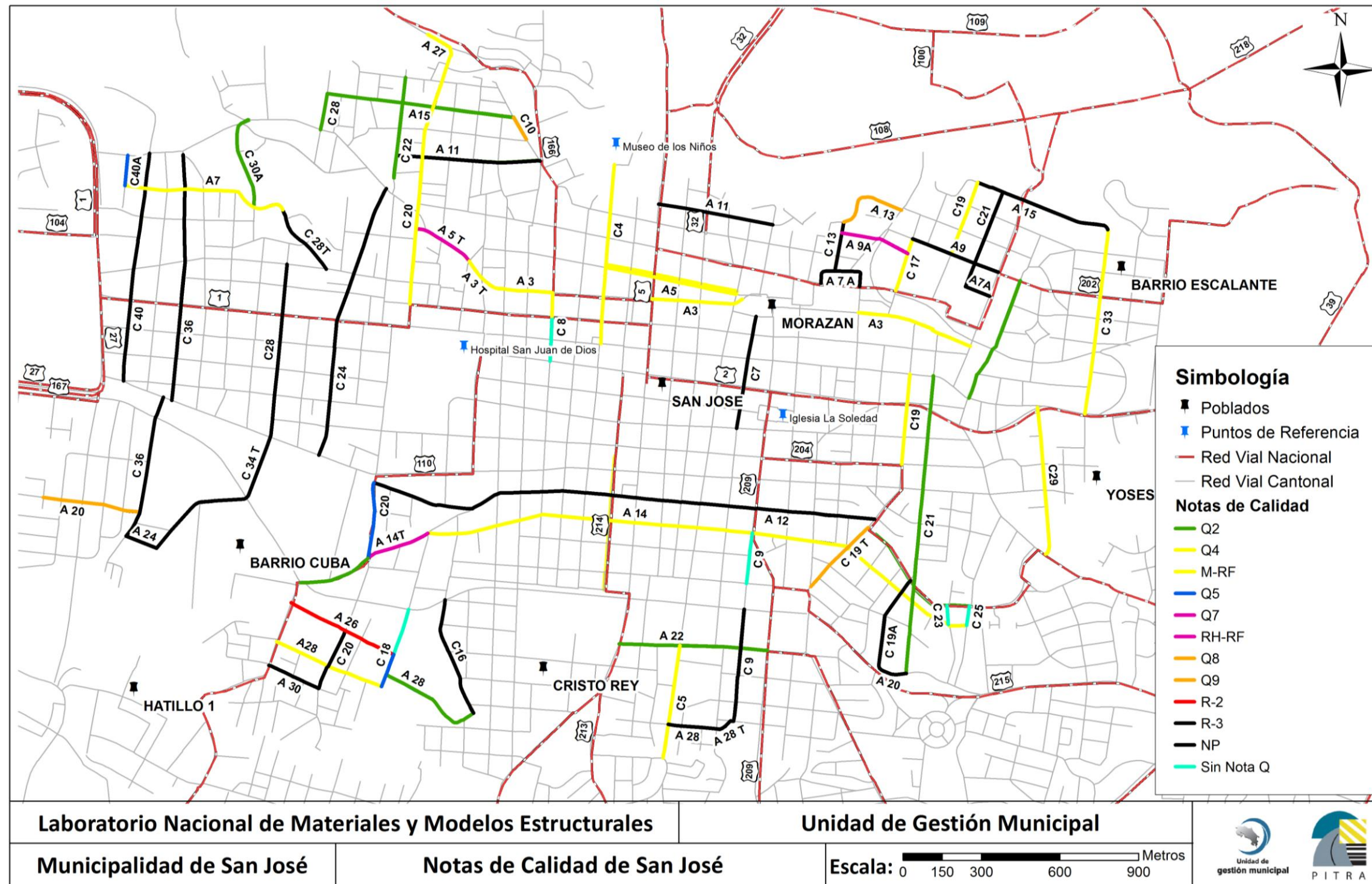


Figura 24. Notas de Calidad para los tramos analizados.

En la Figura 25, puede observarse la distribución porcentual de las diferentes notas de calidad de los tramos homogéneos, en las cuales las notas de calidad R-3 y NP concentran la mayor cantidad de tramos (26 tramos), seguido por las notas Q4 (11 tramos) y Q2 (9 tramos).

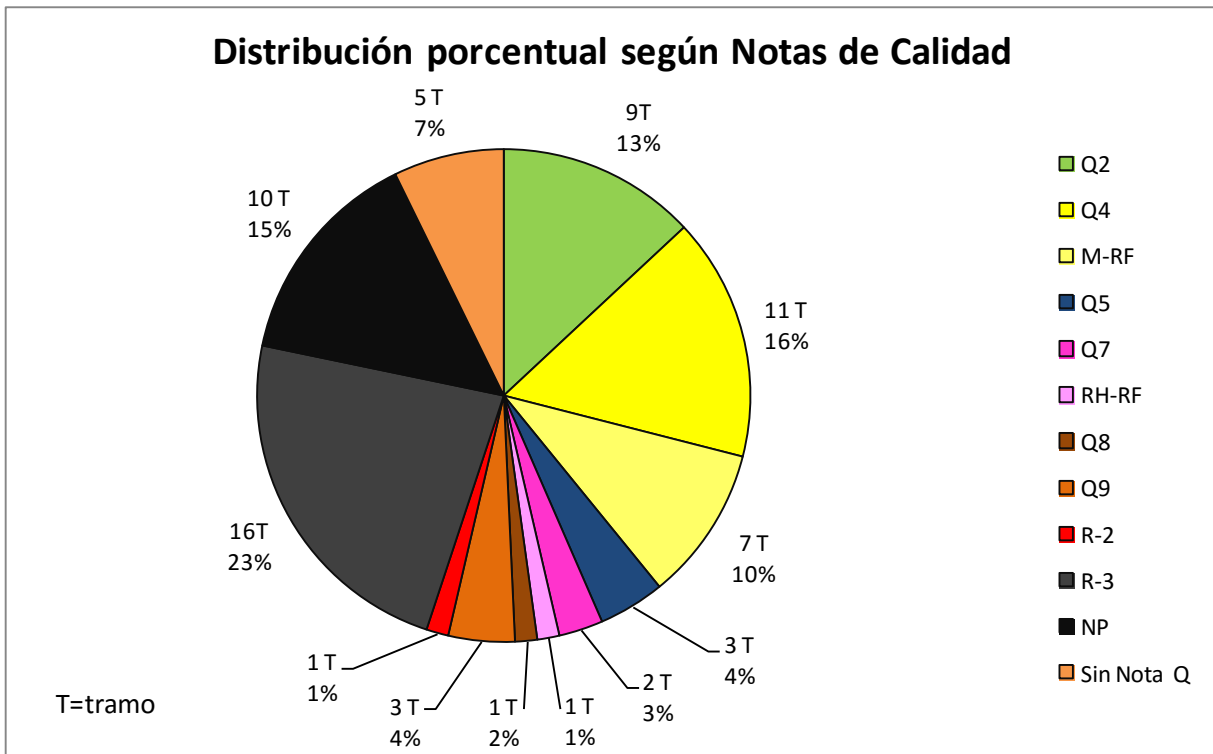


Figura 25. Distribución porcentual de las notas de calidad asignadas a cada sección analizada.

3.3 Tipos de intervención

La nota de calidad asignada a cada tramo es producto de la caracterización de la capacidad estructural y funcional de la red en estudio. El análisis realizado a los tramos homogéneos permite recomendar para cada uno de ellos, el tipo de estrategia de intervención que se requiere (a nivel de gestión).

Las intervenciones recomendadas son generales y se enfocan en el análisis a nivel de red, por lo que son una herramienta útil para la gestión y la definición de estrategias de



intervención en un determinado periodo de tiempo (plan de inversiones), con el objetivo fundamental de mejorar el estado de la red vial de manera paulatina y sostenida.

Es necesario que las estrategias presentadas a nivel de red sean ajustadas para ser aplicadas a un nivel táctico-operativo, con el objetivo de generar el diseño de las intervenciones a nivel de proyecto y determinar así el presupuesto específico necesario para ejecutar cada uno de los proyectos que se definen como prioritarios por el municipio.

Los tipos de intervención a los que se hace referencia en cada una de las notas de calidad son una adaptación de las utilizadas en el informe LM-PI-UE-05-11 del LanammeUCR para evaluar la condición de la red vial nacional y se mencionan a continuación:

- **Mantenimiento de Preservación:** Son aplicables a estructuras que se encuentran en buen estado (funcional y estructural), son intervenciones de bajo costo relativo. Existen diferentes tipos de intervenciones de este tipo, entre ellos: *sand seal*, *slurry seals*, *fog seal*, *chip seals*, sellados de grietas y microcarpetas, entre otros. El objetivo fundamental de este tipo de intervenciones es prolongar la vida útil del pavimento y corregir deterioros funcionales de leve intensidad.
- **Mantenimiento de recuperación funcional (IRI):** Su objetivo es mejorar la condición funcional del tramo, por lo que no necesariamente aportan estructuralmente. En estos casos se puede considerar labores de sustitución de la superficie de ruedo, recuperando los espesores existentes con material nuevo, o el uso de geotextiles para retardar el reflejo de grietas y una labor de perfilado o recuperación de la calzada. Este tipo de intervenciones deberían ser ejecutadas con prioridad alta, para evitar que la gran irregularidad superficial provoque un daño en la capacidad estructural.
- **Análisis a nivel de proyecto:** Se requiere de una evaluación detallada del tramo con el fin de definir mejor el tipo de intervención adecuada.
- **Rehabilitación Menor:** Permite recuperar la capacidad estructural en niveles intermedios, así como la capacidad funcional en niveles críticos. En estos tramos se podría aplicar un perfilado y una sobrecarpeta.

- **Rehabilitación Mayor:** Los tramos que califican para este tipo de intervención requieren una recuperación importante de la capacidad estructural. Por lo que se recomienda un perfilado y la colocación de una nueva sobrecarpeta que responda a un diseño estructural que considere la capacidad estructural remanente de la sección existente para un período de diseño determinado.
- **Reconstrucción:** Renovación de la estructura del camino, con previa demolición parcial o total de la estructura del pavimento. Este tipo de intervención es la de más alto costo y requiere de un diseño estructural formal.

En la Figura 26, se muestra de manera sencilla la categorización de cada nota de calidad según el tipo de intervención que se recomienda a nivel de red. Es necesario hacer la diferencia entre el tipo de intervención identificada con color naranja y rojo, ya que a pesar de que ambos tipos de intervenciones se refieren a una rehabilitación mayor, las notas de calidad representadas con el color rojo requieren que la intervención se realice de forma inmediata, ya que de no ser así estos tenderán a deteriorarse rápidamente siendo requerida una reconstrucción del pavimento.

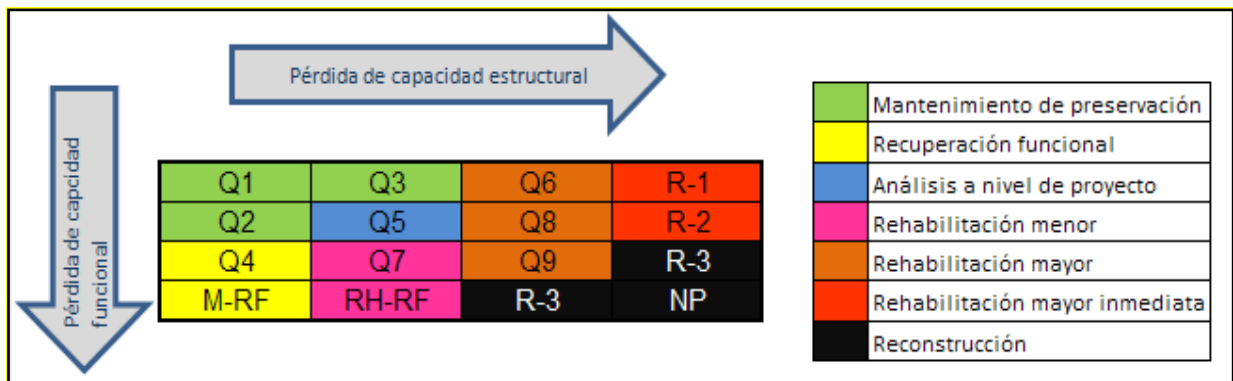


Figura 26. Tipo de intervención recomendada para cada nota de calidad.

Fuente: LanammeUCR, 2012.

En la Tabla 5, puede observarse el tipo de intervención (a nivel de red) propuesto para cada tramo analizado en la localidad de San José, con base en las mediciones y evaluaciones realizadas en el 2013 y 2014 por el personal del LanammeUCR y la UTGV de San José.



Tabla 5. Tipo de intervención requerida a nivel de red para cada tramo evaluado de la red vial cantonal de San José.

Tramo	Calle/Avenida	Notas Q	Tipo de intervención
1	C 36	R-3	Reconstrucción
2	C 30A	Q2	Mantenimiento de preservación
3	C 24	R-3	Reconstrucción
4	C 28	R-3	Reconstrucción
5	C 34 T	R-3	Reconstrucción
6	A 24	NP	Reconstrucción
7	C 36	NP	Reconstrucción
8	A 20	Q9	Rehabilitación mayor
9	C 8	Sin Nota Q	Sin tipo de intervención
10	A 14T	Q7	Rehabilitación menor
11	C 18	Q5	Análisis a nivel de proyecto
12	A 28	Q4	Recuperación funcional
13	C 40	NP	Reconstrucción
14	A 30	NP	Reconstrucción
15	C 20	R-3	Reconstrucción
16	A 26	R-2	Rehabilitación Mayor Inmediata
17	A 28	Q2	Mantenimiento de preservación
18	C 16	NP	Reconstrucción
19	A 14	Q4	Recuperación funcional
20	C 25	Sin Nota Q	Sin tipo de intervención
21	C 23	Sin Nota Q	Sin tipo de intervención
22	C 19 T	Q8	Rehabilitación mayor
23	C 19	M-RF	Recuperación funcional
24	C 21	Q2	Mantenimiento de preservación
25	C 19A	NP	Reconstrucción
26	A 20	R-3	Reconstrucción
27	A 12	R-3	Reconstrucción
28	A 22	Q2	Mantenimiento de preservación
29	C 9	R-3	Reconstrucción
30	A 28T	NP	Reconstrucción
31	A 28	NP	Reconstrucción
32	C 5	Q4	Recuperación funcional
33	C 9	Sin Nota Q	Sin tipo de intervención
34	C 29	M-RF	Recuperación funcional
35	C 33	M-RF	Recuperación funcional
36	A 15	R-3	Reconstrucción
37	C 19	M-RF	Recuperación funcional
38	A 7A	R-3	Reconstrucción
39	C 21	NP	Reconstrucción
40	A 9A	RH-RF	Rehabilitación menor



Tramo	Calle/Avenida	Notas Q	Tipo de intervención
41	A 13	Q9	Rehabilitación mayor
42	C 18	Sin Nota Q	Sin tipo de intervención
43	C 13	R-3	Reconstrucción
44	A 7 A	R-3	Reconstrucción
45	C 40A	Q5	Análisis a nivel de proyecto
46	C 17	Q4	Recuperación funcional
47	A 9	R-3	Reconstrucción
48	C 25	Q2	Mantenimiento de preservación
49	A 3	Q4	Recuperación funcional
50	C 7	R-3	Reconstrucción
51	A 3	Q4	Recuperación funcional
52	A 3	Q4	Recuperación funcional
53	A 3T	M-RF	Recuperación funcional
54	A 5	M-RF	Recuperación funcional
55	A 11	R-3	Reconstrucción
56	C 4	Q4	Recuperación funcional
57	C 8	M-RF	Recuperación funcional
58	C 10	Q9	Rehabilitación mayor
59	A 15	Q2	Mantenimiento de preservación
60	C 28	Q2	Mantenimiento de preservación
61	A 27	Q4	Recuperación funcional
62	C 20	Q4	Recuperación funcional
63	A 11	R-3	Reconstrucción
64	C 22	Q2	Mantenimiento de preservación
65	C 28 T	NP	Reconstrucción
66	A 7	Q4	Recuperación funcional
67	C 20	Q5	Análisis a nivel de proyecto
68	A 14T	Q2	Mantenimiento de preservación
69	A 5T	Q7	Rehabilitación menor

Es importante hacer énfasis en que estos resultados son válidos al momento de la evaluación (año 2013 y 2014), por lo tanto para planificar las diferentes intervenciones es importante contrastar esos resultados con lo observado en sitio al momento de los trabajos.

En la Figura 27 y Figura 28, puede observarse la distribución porcentual de los tipos de intervención requeridos según la cantidad de kilómetros analizados (29,8 km); es de apreciar que un 15% (4,5 km) de la longitud evaluada posee una buena condición estructural y funcional, por lo que únicamente requieren de un mantenimiento de preservación si se desea



mantener el pavimento en buenas condiciones; un 2% necesita una valoración a nivel de proyecto para determinar cuál sería el mejor tipo de intervención que podría aplicársele, ya que se encuentran en una condición intermedia.

Se determinó que un total de 18 tramos homogéneos (9,3 km) requieren una recuperación de su capacidad funcional que permita mejorar la regularidad superficial del pavimento, ya que este se encuentra con una buena condición estructural, pero existen daños en la superficie de ruedo.

De los tramos evaluados 3 son candidatos para una rehabilitación menor (762 m); mientras que 4 tramos analizados (1,0 km) requieren una rehabilitación mayor, ya que su capacidad estructural ha disminuido considerablemente. Asimismo, una sección evaluada (400 m) requiere una intervención de rehabilitación mayor inmediata, pues de lo contrario en poco tiempo podría cambiar de condición y necesitar de trabajos de reconstrucción.

Un 42% de la longitud evaluada en San José (12,4 km) debe aplicársele una reconstrucción parcial o total del pavimento ya que este ha llegado al final de su vida útil y presenta daños severos.

Finalmente, se menciona que la sección de los gráficos en color morado representa aquellos tramos en los que no fue posible clasificarlos con notas de calidad, ya que no disponen de evaluaciones de índice de regularidad internacional, o bien su superficie de rodamiento no cumple con las características típicas de una estructura de pavimento, por lo que de igual forma no es posible incluirlos en la metodología que se aplica en este informe.

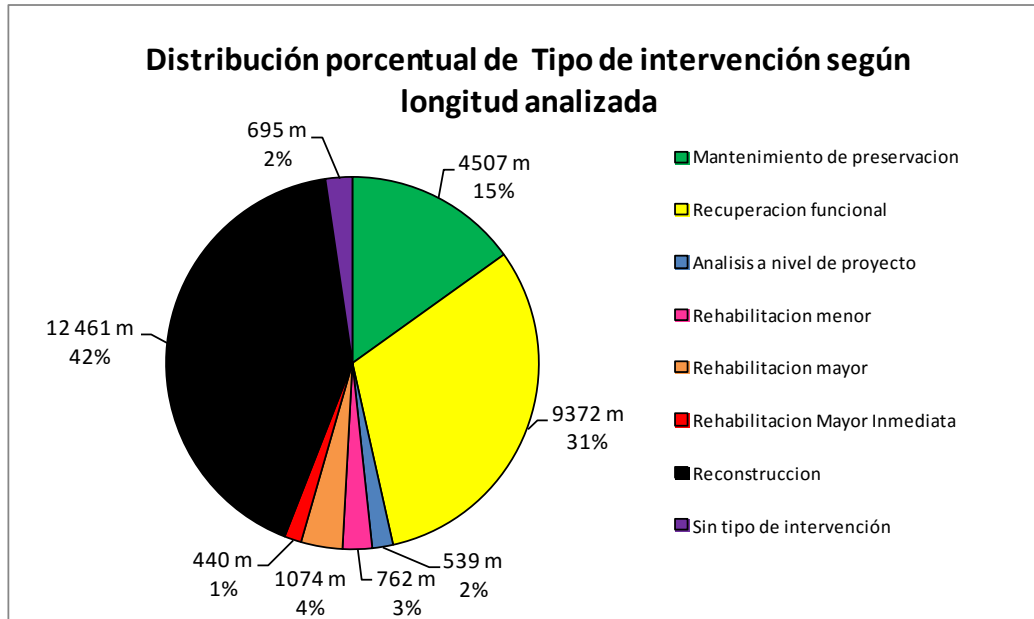


Figura 27. Tipos de intervención requerida para la red vial cantonal de San José, según longitud.

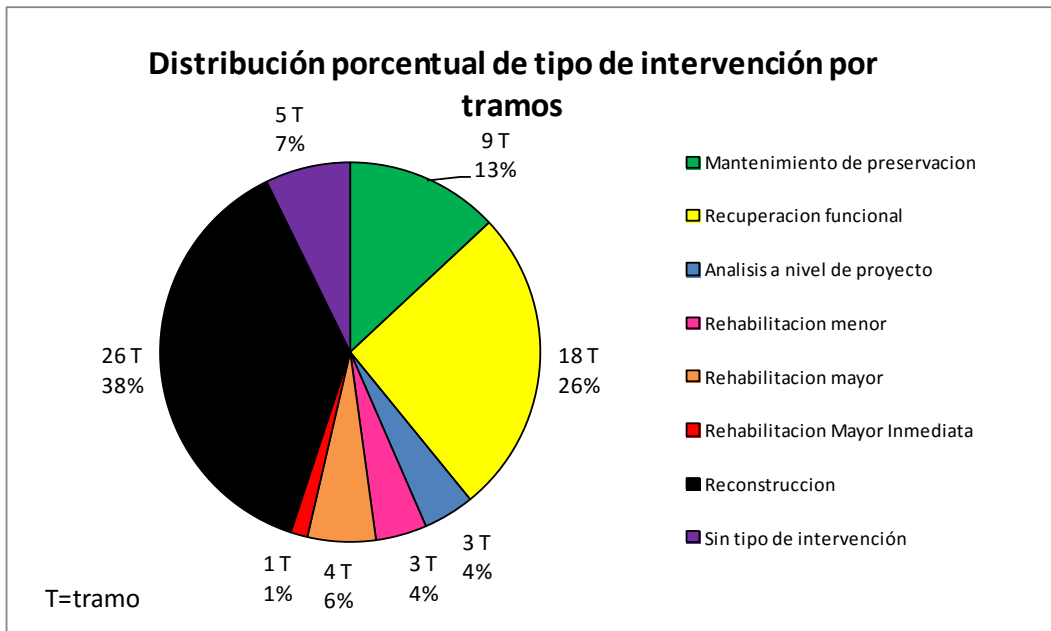


Figura 28. Tipos de intervención requerida para la red vial cantonal de San José, según cantidad de tramos.



En la Figura 29, se observa de manera gráfica el tipo de intervención propuesta para cada una de las secciones, según el estado estructural, las mediciones del IRI y otras evaluaciones realizadas entre los años 2013 y 2014.

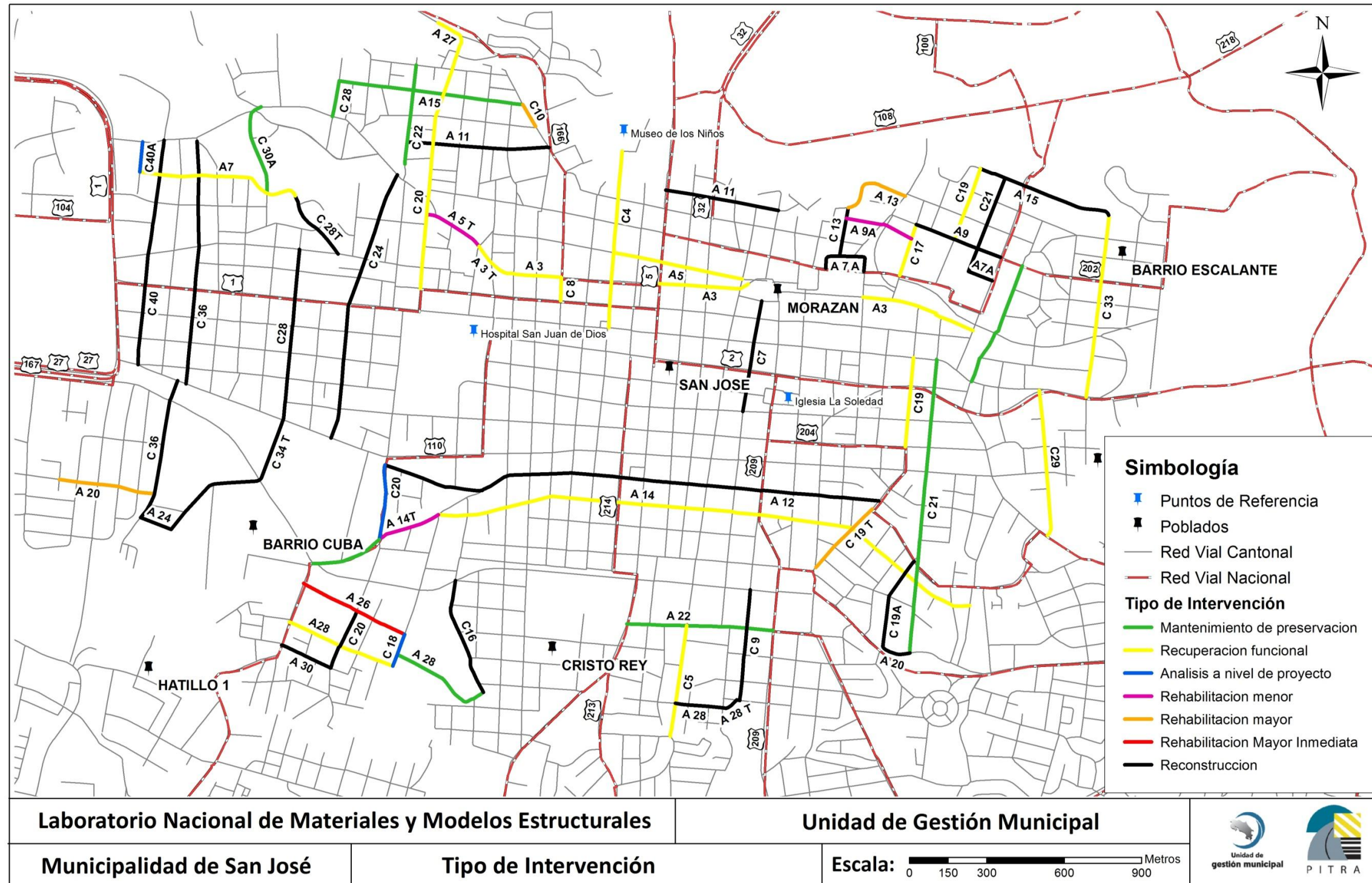


Figura 29. Tipo de intervención recomendada para cada tramo analizado.



3.4 Diseño y Costos de los Tratamientos

Como se mencionó anteriormente se consideraron diferentes tipos de intervenciones según el estado actual en el que se encuentre cada uno de los tramos analizados:

- Mantenimiento de preservación.
- Recuperación funcional
- Análisis a nivel de proyecto.
- Rehabilitación menor.
- Rehabilitación mayor.
- Reconstrucción.

Para diseñar las diferentes intervenciones es necesario realizar un retrocálculo de los módulos resilientes de los materiales que conforman la estructura actual del pavimento. El retrocálculo se realiza considerando datos de deflectometría y utilizando los espesores de las diferentes capas, por medio de la información generada a partir de los sondeos. El objetivo de realizarlo es estimar el valor del módulo para cada una de las capas que componen la estructura, y utilizarlo como dato al diseñar las diferentes intervenciones que requieran los tramos, ya que se requiere realizar el diseño para diferentes “estructuras tipo” de la red vial cantonal de San José.

Los costos generales de cada tipo de tratamiento se obtienen realizando una investigación del costo que representa para la municipalidad aplicar cada una de las intervenciones. Los costos totales de cada intervención se estiman al determinar los costos de intervenciones realizadas con anterioridad, ya sea por administración o por contrato. Si la municipalidad no cuenta con registros de costos suficientes para determinar la inversión necesaria para cada tipo de intervención, entonces podrá considerar costos de intervenciones realizadas sobre vías nacionales, por medio de investigación de licitaciones realizadas por el Estado: CONAVI y MOPT. La investigación interna de costos y ajuste de los mismos al año actual debe realizarse como parte de las labores con las que el municipio debe apoyar para el avance del desarrollo del plan quinquenal.

Es importante recalcar que los costos son generados para estructuras características de las rutas municipales de San José para un análisis a nivel estratégico; por lo tanto, para

Informe LM-PI-GM-INF-02-14	Fecha de emisión: Febrero, 2016	Página 52 de 56
----------------------------	---------------------------------	-----------------



presupuestar o definir con exactitud el costo específico para un proyecto, se debe realizar un análisis y diseño formal del tipo de intervención para cada proyecto, es decir, realizar un análisis a nivel de proyecto.

3.5 Escenarios de inversión

Una vez que se cuente con la información actualizada de los costos según el tipo de intervención, es necesario que la municipalidad defina el presupuesto que se va a invertir en carreteras durante los próximos cinco años, así como las políticas que se pretenden aplicar para priorizar las rutas o tramos homogéneos que se pretenden intervenir, los cuales se incorporarán al plan quinquenal del gobierno local.

Es posible realizar diferentes escenarios de intervención, en los cuales se pueden considerar tanto diferentes presupuestos como estrategias de intervención, tales como intervenir las vías de mayor tránsito, con un mayor deterioro o intervenir las carreteras antes de que cambien de tipo de intervención (intervenir un tramo que se encuentra en el límite de rehabilitación, para evitar que pase a reconstrucción), lo que maximiza los recursos disponibles. Esto se realiza con el objetivo de que la administración determine el presupuesto y la estrategia que más se adapta a los recursos disponibles y las metas institucionales que posee la municipalidad.

4 CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

4.1 Conclusiones

De acuerdo con las pruebas y mediciones realizadas en la red vial cantonal de San José durante el año 2013 y 2014, un 48% de la longitud de tramos analizados, correspondiente a 14,2 km de los 29,8 km evaluados poseen una buena condición estructural, mientras que un 39% de la longitud de los tramos evaluados (11,7 km) posee deflexiones altas, lo que implica que la estructura del pavimento no posee la capacidad estructural suficiente para soportar las cargas a la que se encuentra expuesta.

En cuanto al estado funcional de la red vial, se tiene que no hay secciones en buena condición funcional; 5,8 km (19% de longitud de tramos analizados), que se encuentran en una condición regular con valores de IRI entre 3,6 y 6,4 m/km, y 23,3 km (78% de longitud

Informe LM-PI-GM-INF-02-14	Fecha de emisión: Febrero, 2016	Página 53 de 56
----------------------------	---------------------------------	-----------------



evaluada) se encuentran en una condición de deterioro superficial muy avanzada, lo que implica mayores costos de operación (desgaste de llantas, combustible, etc.) para los usuarios y mayores tiempos de viaje; además, la irregularidad en los pavimentos provoca un desgaste acelerado en la estructura de pavimento al generarse un impacto dinámico de las llantas de los vehículos sobre la superficie asfáltica.

Se generaron 69 secciones de análisis para la localidad de San José, los cuales tienen como objetivo definir unidades discretas para facilitar la gestión municipal en cuanto al mantenimiento y mejoramiento de la red.

Entre los resultados más relevantes del análisis de la red vial cantonal de San José, se obtiene que para las condiciones del pavimento, 1,5 km (5% de la red vial analizada) requieren algún tipo de refuerzo estructural, que proporcione el soporte requerido para resistir las cargas de tránsito con un nivel de servicio aceptable. De las rutas evaluadas 12,4 km requieren algún tipo de reconstrucción, lo cual implica intervenir parte o todas las capas granulares de la estructura. Además, 4,5 km evaluados poseen la condición funcional y estructural aptas para realizar labores de mantenimiento correctivo o preventivo; y 10,1 km requieren una recuperación de la condición funcional o rehabilitación menor.

Es importante recalcar que los diferentes tipos de intervenciones sugeridos en este informe son generales y se enfocan en un nivel de análisis estratégico, por lo que pueden ser utilizadas como una herramienta de gestión por el municipio; sin embargo, es necesario realizar un diseño específico que considere los diferentes parámetros requeridos para un análisis a nivel de proyecto antes de la planeación y la ejecución de la obra.

Además, estas recomendaciones se proponen como soluciones óptimas generales a la condición de cada sección al realizar la evaluación, es decir, si un tramo requiere reconstrucción y se aplica un bacheo o una rehabilitación se solucionará el problema temporalmente, sin embargo, a corto o mediano plazo presentará deficiencias, por lo que no se estarían optimizando los recursos disponibles.



4.2 Recomendaciones

Se recomienda al municipio generar un plan de inversiones a mediano plazo, un plan quinquenal en donde se definan las secciones que se intervendrán cada año, el cual se base en el presupuesto disponible, los tipos de intervención necesarios y los costos de ejecución del municipio. Así mismo, se recomienda intervenir tramos que se encuentren dentro de la categoría de rehabilitación mayor, para evitar tener que hacer mayores intervenciones a un corto plazo, ya que tramos con esta condición se deterioran con rapidez, pasando a notas de calidad R-2 o R-3, donde lo que se requeriría es una reconstrucción y por lo tanto implicaría inversiones mayores, de igual forma deberían tener prioridad los tramos en la condición de preservación, para prolongar la vida útil de los mismos y maximizar la inversión realizada.

Es necesario que en el municipio se realice un diagnóstico interno de la organización, funciones desempeñadas y las responsabilidades de los diferentes miembros de la Unidad Técnica de Gestión Municipal, con el objetivo de identificar los aspectos que se requieren fortalecer, para realizar una gestión más eficiente y eficaz del mantenimiento y mejora de la red vial cantonal que administra.

Antes de definir un plan quinquenal es adecuado que institucionalmente se definan las metas a alcanzar y las políticas que se ejecutarán, las cuales deberían estar basadas en el diagnóstico de la condición actual, de manera que se encuentren acordes a la realidad de la red en cuestión y los recursos disponibles.

-----UL-----



5 REFERENCIAS

- Badilla V., G. “Determinación de la regularidad superficial del pavimento, mediante el cálculo del Índice de Regularidad Internacional (IRI)” Infraestructura Vial, N°21 (Febrero 2009).
- Hass, R.; Hudson, W.R.; Zaniewski, J. (1993). Modern Pavement Management. R.E. Krieger Publishing Company, Florida.
- Informe LM-PI-PM-04-09, Informe de Avance: Desarrollo de un sistema para la conservación vial en la municipalidad de La Unión. Proyecto Municipal, Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos Estructurales (LANAMME), UCR, San José, Costa Rica. Agosto, 2009.
- López Ramírez, Sharline. Sistema piloto de administración de pavimentos en la Municipalidad de La Unión, Heredia. Proyecto de Graduación – Ingeniería Civil, Universidad de Costa Rica – San José, Costa Rica. Febrero, 2009.
- Proyecto N° UI-PC-03-08, Variaciones a los Rangos para la Clasificación Estructural de la Red Vial Nacional de Costa Rica. Unidad de Investigación en Infraestructura Vial (UIIVI), Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos Estructurales (LANAMME), UCR, San José Costa Rica. Agosto, 2008.
- Proyecto N° UI-PC-04-08, Desarrollo de herramientas de gestión con base en la determinación de índices de red vial nacional, Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos Estructurales (LANAMME), UCR, San José Costa Rica. Noviembre, 2008.
- Solminihac H. (1998). Gestión de Infraestructura Vial; Editorial Universidad Católica de Chile, Chile.
- Arias-Barrantes, E., & Allen-Monge, J. (2014). Clasificación de los resultados obtenidos por el deflectómetro de impacto para la evaluación estructural de la red vial cantonal de Costa Rica. San José, Costa Rica: Programa Infraestructura del Transporte (PITRA), LanammeUCR