

Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos Estructurales

Informe: EIC-Lanamme-INF-1403-2024

INFORME DE INSPECCIÓN DE TALUDES RUTA NACIONAL 335



Preparado por:

Programa de Ingeniería Geotécnica

San José, Costa Rica
Setiembre, 2024

RESUMEN EJECUTIVO

Este informe tiene como propósito realizar una evaluación preliminar de los taludes a lo largo de la Ruta Nacional 335. Los resultados de esta evaluación ofrecen información valiosa para identificar las condiciones de sitios específicos durante el período de la evaluación. Además, se proporcionan recomendaciones generales para el mantenimiento de los taludes y la prevención o mitigación de posibles deslizamientos.

En total fueron identificados 59 sitios de interés geotécnico con alguna evidencia de inestabilidad. No obstante, debido a la limitación encontrada en esta carretera de montaña en cuanto a espacios disponibles para estacionar el vehículo sin obstruir el flujo del tránsito, sin poner en riesgo la vida de los operarios de las inspecciones, ni de los usuarios de la carretera, solo fue posible aplicar en un talud la herramienta RC-545 "Herramienta del Lanamme para la inspección de taludes" V02 bajo la metodología descrita en el instructivo IT-IN-05 "Procedimiento para inspección de taludes" V02. El talud evaluado se ubica en el estacionamiento 9+734 de la Ruta Nacional 335. Con base en esta evaluación se determinó que la condición del talud puede clasificarse como "baja" lo que permite brindar recomendaciones generales acordes con la condición observada del talud.

En el caso de los otros sitios, fue posible identificar la fecha del levantamiento, coordenadas exactas del sitio y una fotografía de la condición con la implementación y uso de una herramienta simplificada. A partir de esta evaluación fue posible notar que los sitios de interés geotécnico se encuentran distribuidos a lo largo de toda la carretera, donde el tramo que concentra la mayor cantidad de puntos con evidencias de inestabilidad se ubica entre los estacionamientos 6+000 al 11+000 (25 puntos), tramo localizado en el sentido Las Nubes hacia Santa Eduvigis. De esta manera, en el tramo con mayor cantidad de taludes con evidencias de inestabilidad, es posible realizar, en visitas de campo posteriores, la aplicación de la herramienta RC-545.

De manera general, se resalta que la mayoría de los taludes existentes carecen de sistemas adecuados para el control de la escorrentía superficial, por lo que se recomienda implementar medidas integrales de mitigación para detener y evitar la erosión de la cara de los taludes, así como, colocar sistemas para el control de la escorrentía superficial y evitar que se magnifiquen los problemas de estabilidad que fueron observados. Además, se recomienda utilizar métodos adecuados para el control de la erosión superficial, tales como la colocación de vegetación, geomantas, biomantas, entre otros.

Es importante enfatizar que, aunque este informe cuenta con un respaldo técnico adecuado, corresponde a los resultados de una inspección visual realizada en un momento específico. Por lo tanto, constituye un insumo inicial para los análisis definitivos y para la toma de decisiones finales o recomendaciones de diseños de obras de ser necesarias. Para ello, se requiere un estudio completo que debe ser realizado por un profesional en geotecnia designado por la Administración para emitir propuestas e implementar obras de estabilidad de taludes, en caso de ser necesarias.

El objetivo final es garantizar la seguridad y eficiencia del tránsito en esta ruta nacional, promoviendo el bienestar de los usuarios y contribuyendo al desarrollo sostenible del país. Se insta a la Administración a realizar estudios geotécnicos exhaustivos, con la exploración geotécnica requerida, y a considerar todas las variables para tomar decisiones informadas y seguras.

Contenido

- I. INTRODUCCIÓN 5
- II. OBJETIVOS 6
 - II.1 Objetivo general 6
 - II.2 Objetivos específicos 6
- III. ALCANCE DEL INFORME 7
- IV. DESCRIPCIÓN DE LOS TALUDES INSPECCIONADOS 8
- V. RESULTADOS DE LA INSPECCIÓN 10
- VI. COMENTARIOS FINALES 14
- VII. RECOMENDACIONES DERIVADAS DE LA INSPECCIÓN 15
- VIII. REFERENCIAS 16

I. INTRODUCCIÓN

La inspección y evaluación a elementos que son considerados activos viales, como lo son los taludes, se realiza de conformidad con las disposiciones del artículo 6 de la Ley N°8114 de Simplificación y Eficiencia Tributarias y su reforma mediante la Ley N°8603, dentro del Programa de Fiscalización de la Calidad de la Red Vial del Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos Estructurales (LanammeUCR) de la Universidad de Costa Rica (UCR).

Dado lo anterior, el presente documento es un informe de inspección y evaluación de taludes de la Ruta Nacional 335 que se enmarca en las funciones de fiscalizador que la ley citada le confiere al LanammeUCR.

El trabajo realizado consiste en la inspección y evaluación de los taludes o laderas a lo largo de toda la ruta, con especial atención a aquellos que muestran signos de inestabilidad. Este análisis se llevó a cabo siguiendo el procedimiento establecido en el instructivo IT-IN-05 "Procedimiento para inspección de taludes", V02, desarrollado por el PIG del LanammeUCR. Además, se destaca que la validación de los resultados se realizó en campo, contando con la experiencia y el criterio profesional de expertos en el área.

En el talud evaluado en el estacionamiento 9+734 se determinó que el material presente es un material compuesto, primordialmente por roca medianamente fracturada sin la presencia de material de relleno en sus discontinuidades. Durante la evaluación fue posible observar que la falta de manejo de escorrentía superficial ha favorecido la presencia de erosión superficial en la cara del talud. Al momento de la inspección el talud se encontraba húmedo, sin embargo, no se observó flujo de agua en la cara del talud, no obstante, es probable que esta condición varíe en la época lluviosa. Con base en la evaluación realizada, se determinó que la condición del talud puede clasificarse como "baja" y, dado que, en el momento de la visita, el talud no posee estructuras cercanas, no se requiere de una evaluación específica del sitio, y las recomendaciones generales como manejo de escorrentía superficial e implementación de técnicas para el control de la erosión son suficientes para mejorar la condición de este.

Adicionalmente, como parte de la evaluación, se implementó el uso de una herramienta simplificada que consiste en un levantamiento rápido para el cual se almacena únicamente la fecha del levantamiento, coordenadas exactas del sitio y una fotografía de la condición. La herramienta simplificada surge a raíz de la limitación de algunas zonas de las carreteras de montaña en cuanto a espacios disponibles para estacionar el vehículo sin obstruir el flujo del tránsito, sin poner en riesgo la vida de los operarios de las inspecciones y de los usuarios de la carretera. Con esta otra herramienta es posible identificar sitios con evidencias de inestabilidad que puedan evolucionar a movimientos de material que eventualmente afecten la carretera al cambiar sus condiciones geométricas o de saturación del medio.

Los resultados de esta evaluación representan un insumo que permitirá tener un conocimiento de los sitios específicos que al momento de la evaluación presentan inestabilidades de algún tipo, así como recomendaciones técnicas generales para el mantenimiento de los taludes o laderas y prevención o mitigación de posibles deslizamientos.

II. OBJETIVOS

II.1 *Objetivo general*

Inspeccionar y evaluar la condición de taludes y laderas a lo largo de toda la Ruta Nacional 335 y su entorno, para determinar si en su estado actual amerita realizar estudios y análisis adicionales para establecer su condición de estabilidad.

II.2 *Objetivos específicos*

- Determinar las características generales de los materiales que componen el talud y el estado que muestran al momento de la inspección
- Establecer si existe evidencia de movimiento o falla del talud bajo las condiciones del entorno en que se encuentra
- Verificar si existen obras de drenaje, manejo de aguas o estabilización
- Revisar si la condición del talud puede impactar directamente emplazamientos, vías o servicios cercanos que generen afectación a los usuarios de estos

El presente informe pretende establecer niveles de evaluación y clasificación de la condición de los taludes para la identificación de la necesidad o no de recomendaciones técnicas o intervenciones más profundas a cargo de profesionales en geotecnia asignados por la Administración, a partir de la evaluación visual realizada del talud.

III. ALCANCE DEL INFORME

El presente informe no está destinado a presentar los resultados de una evaluación rigurosa del riesgo de los taludes evaluados, puesto que este tipo de evaluaciones requieren de la incorporación de conceptos más complejos. No obstante, el presente informe pretende establecer niveles de evaluación y clasificación de la condición de los taludes con base en el criterio experto del Programa de Ingeniería Geotécnica (PIG) del LanammeUCR, para la identificación de la necesidad o no de recomendaciones técnicas o intervenciones más profundas, a partir de la evaluación visual realizada del talud.

En este sentido, la evaluación realizada establece dos áreas generales de estudio, a saber:

- La caracterización del talud: En esta se incluyen las características talud, tales como altura, pendiente, material que lo conforma entre otros, así como condiciones climáticas de la zona.
- Observaciones en la zona del talud: En esta, la evaluación se concentra en verificar si hay evidencia de movimiento y si existe alguna posible afectación en la zona circundante al talud.

Para efectos de los alcances de este informe se han establecido tres niveles (ver Tabla 1), cuya asignación se determina según la aplicación de la herramienta RC-545 "Herramienta del LanammeUCR para la inspección de taludes" V02 y el instructivo IT-IN-05 "Procedimiento para inspección de taludes" V02, elaborado por el PIG del LanammeUCR y cuya validación se realiza en campo con criterio profesional experto y que se presentan a continuación:

Tabla 1. Clasificación de la condición de los taludes con base en el criterio experto del PIG LanammeUCR

Clasificación	Descripción
Baja	El nivel de afectación del talud leve y la incidencia sobre las estructuras cercanas no implica análisis adicionales específicos o más profundos del sitio. Las recomendaciones que se brindan son de carácter general
Media	El nivel de afectación del talud o la incidencia sobre estructuras cercanas requiere de una evaluación específica del sitio, con el fin de determinar si el talud requiere de recomendaciones especiales para el sitio o análisis más profundos, o si bien las recomendaciones generales son suficientes para mejorar la condición del talud
Alta	El nivel de afectación del talud y la incidencia sobre estructuras cercanas requiere realizar un análisis con mayor detalle del sitio, incluyendo exploración geotécnica básica y el uso de algún software especializado. Las recomendaciones dependerán del resultado del análisis, si son requeridas

IV. DESCRIPCIÓN DE LOS TALUDES INSPECCIONADOS

Con la finalidad de evaluar la condición y contar con un inventario de los taludes o laderas que presentan indicios de inestabilidad a lo largo del sector de carretera de montaña de la Ruta Nacional 335, se realizó el recorrido de la ruta, capturando las coordenadas, y evidencia fotográfica de los sitios que bajo el criterio del profesional experto en el área fueron considerados de interés geotécnico para el monitoreo del comportamiento de los taludes y su afectación en la ruta.

En total fueron identificados 59 sitios de interés geotécnico con alguna evidencia de inestabilidad, de los cuales dos puntos fueron evaluados a detalle aplicando la herramienta RC-545 "Herramienta del Lanamme para la inspección de taludes" V02 bajo la metodología descrita en el instructivo IT-IN-05 "Procedimiento para inspección de taludes" V02, y para los otros puntos se cuenta con el registro de su ubicación y referencia fotográfica como resultado de la aplicación de una herramienta simplificada de evaluación.

En la Tabla 2 se enlistan las ubicaciones de los registros de los sitios identificados con condiciones consideradas como evidencias de inestabilidad utilizando la herramienta simplificada. Por su parte, el talud ubicado en el estacionamiento 9+734 (Latitud 9,480360, Longitud -83,753933) fue evaluado con la herramienta RC-545 "Herramienta del Lanamme para la inspección de taludes" V02.

Tabla 2. Ubicación de los sitios identificados con la herramienta simplificada

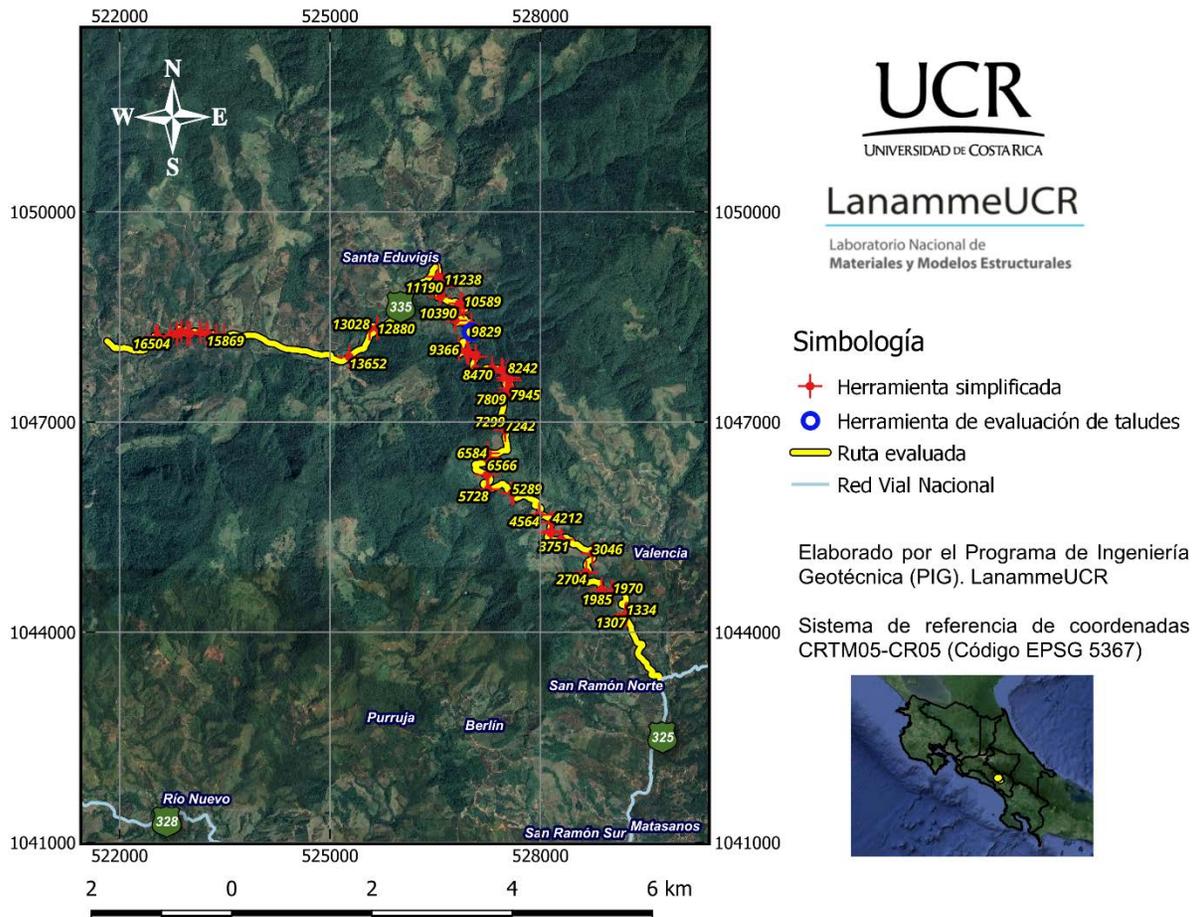
#	Fecha	Ubicación (CRTM-05)			#	Fecha	Ubicación (CRTM-05)		
		Este	Norte	Est.			Este	Norte	Est.
1	30/07/2024	52921394,00	104423631,00	1+307	31	30/07/2024	52707790,00	104793438,00	8+977
2	30/07/2024	52922699,00	104425987,00	1+334	32	30/07/2024	52697620,00	104798591,00	9+094
3	30/07/2024	52903308,00	104456796,00	1+970	33	30/07/2024	52695290,00	104799992,00	9+123
4	30/07/2024	52901833,00	104456443,00	1+985	34	30/07/2024	52683763,00	104804493,00	9+366
5	30/07/2024	52887155,00	104461312,00	2+209	35	30/07/2024	52701486,00	104838676,00	9+829
6	30/07/2024	52865405,00	104485371,00	2+704	36	30/07/2024	52678686,00	104844981,00	10+255
7	30/07/2024	52874287,00	104512326,00	3+046	37	30/07/2024	52680415,00	104856631,00	10+390
8	30/07/2024	52829654,00	104532251,00	3+751	38	30/07/2024	52690717,00	104865962,00	10+589
9	30/07/2024	52814659,00	104541680,00	4+042	39	30/07/2024	52686298,00	104869251,00	10+644
10	30/07/2024	52815222,00	104543707,00	4+063	40	30/07/2024	52657283,00	104878240,00	10+963
11	30/07/2024	52817292,00	104556943,00	4+212	41	30/07/2024	52660683,00	104893404,00	11+190
12	30/07/2024	52798200,00	104567863,00	4+564	42	30/07/2024	52662674,00	104897181,00	11+238
13	30/07/2024	52761505,00	104598630,00	5+268	43	30/07/2024	52654720,00	104907506,00	11+398
14	30/07/2024	52759504,00	104598550,00	5+289	44	30/07/2024	52567528,00	104834497,00	12+880
15	30/07/2024	52725672,00	104603871,00	5+728	45	30/07/2024	52556499,00	104833682,00	13+028
16	30/07/2024	52723843,00	104624321,00	6+075	46	30/07/2024	52527522,00	104792982,00	13+652
17	30/07/2024	52723758,00	104647939,00	6+566	47	30/07/2024	52348872,00	104821789,00	15+587
18	30/07/2024	52723605,00	104649732,00	6+584	48	30/07/2024	52337708,00	104822509,00	15+704
19	30/07/2024	52724886,00	104655566,00	6+644	49	30/07/2024	52325341,00	104825524,00	15+856
20	30/07/2024	52749983,00	104688625,00	7+242	50	30/07/2024	52324112,00	104825711,00	15+869
21	30/07/2024	52749263,00	104694357,00	7+299	51	30/07/2024	52315513,00	104828381,00	15+958
22	30/07/2024	52750968,00	104742063,00	7+809	52	30/07/2024	52300466,00	104826563,00	16+114
23	30/07/2024	52757019,00	104748444,00	7+945	53	30/07/2024	52296623,00	104826875,00	16+153
24	30/07/2024	52755830,00	104759648,00	8+109	54	30/07/2024	52287934,00	104829396,00	16+250
25	30/07/2024	52754178,00	104763231,00	8+209	55	30/07/2024	52281711,00	104825813,00	16+396
26	30/07/2024	52753324,00	104771041,00	8+242	56	30/07/2024	52271824,00	104821557,00	16+504
27	30/07/2024	52746697,00	104772268,00	8+308	57	30/07/2024	52254618,00	104821931,00	16+685
28	30/07/2024	52744943,00	104774781,00	8+336	58	30/07/2024	52254168,00	104822164,00	16+690
29	30/07/2024	52731527,00	104777052,00	8+470	59	30/07/2024	52251135,00	104818627,00	16+792
30	30/07/2024	52707370,00	104776015,00	8+786					

La herramienta simplificada surge a raíz de la limitación encontrada en esta carretera de montaña en cuanto a espacios disponibles para estacionar el vehículo sin obstruir el flujo del tránsito, sin poner en riesgo la vida de los operarios de las inspecciones y de los usuarios de la carretera. Con esta otra herramienta es posible identificar los sitios con evidencias de inestabilidad que puedan evolucionar a movimientos de material y que, eventualmente, puedan afectar la carretera al cambiar sus condiciones geométricas o de saturación del medio.

Por su parte, en la Figura 1 se muestran con una cruz roja estos mismos sitios registrados con la herramienta simplificada y con un círculo azul los sitios inspeccionados y evaluados con la herramienta de inspección de taludes en carretera (RC-545) del PIG del LanammeUCR.

Como se puede notar, la mayoría de los deslizamientos se encuentran distribuidos a lo largo de toda la carretera, donde el tramo que concentra la mayor cantidad de evidencias de inestabilidad se ubica entre los estacionamientos 6+000 al 11+000 (25 puntos), tramo localizado en el sentido Las Nubes hacia Santa Eduvigis.

Figura 1. Ubicación gráfica del inventario de taludes con evidencias de inestabilidad a lo largo del tramo de carretera de montaña de la RN335



V. RESULTADOS DE LA INSPECCIÓN

Los taludes inspeccionados, generalmente, presentan alturas entre los 3 m a 15 m y muestran evidencias de movimiento de material, reflejado por la presencia de coronas, árboles inclinados y deslizamientos. Adicionalmente se observaron evidencias de erosión superficial y en algunos casos se observaron etapas tempranas de la formación de cárcavas asociadas con la falta de estructuras para el control y manejo de la escorrentía superficial (ver Figura 2).

Figura 2. Condición de taludes inspeccionados en la Ruta Nacional 335



(a) evidencias de erosión en la cara del talud y ausencia de cunetas, estación 1+970



(b) evidencias de erosión en la cara del talud y ausencia de cunetas, estación 9+829



(c) evidencias de erosión en la cara del talud y ausencia de cunetas, estación 7+242



(d) evidencias de erosión en la cara del talud, material deslizado y ausencia de cunetas, estación 4+063

En general, no se observó la presencia de cunetas o contracunetas las cuales se consideran esenciales para asegurar la estabilidad de los taludes. De esta manera, se considera oportuno implementar un adecuado sistema de manejo de agua de escorrentía superficial que incluya contracunetas y estructuras de canalización de agua para evitar la escorrentía superficial sobre la cara de los taludes y, en el caso de existir algún sistema de drenaje, considerar mejorarlo, en tal caso, el diseño y construcción debe ser adecuado y específico al talud a intervenir. Adicionalmente, se recomienda la utilización de métodos adecuados para el manejo de erosión, a saber: vegetación, geomantas, biomantas, entre otros.

Por otro lado, fue posible observar que los taludes de relleno no tenían cunetas o algún otro mecanismo de control de la escorrentía superficial entre la superficie de ruedo y el borde del talud. Es importante mencionar que, en estos casos, esta zona corresponde a la corona del talud de relleno, por lo que la falta de control del agua superficial puede generar una reducción de la resistencia, favoreciendo la inestabilidad y deformaciones en la capa de ruedo. Lo anterior se puede ver reflejado con la presencia de pérdida de la sección transversal de la superficie de ruedo, como se observa en la Figura 3, situación que, si no es tratada en el momento oportuno, puede generar una falla y una pérdida mayor en la sección transversal o ancho del pavimento.

Figura 3. Condición de los taludes de relleno inspeccionados en la Ruta Nacional 335



(a) pérdida de sección, ausencia de cunetas y evidencias de deslizamiento, estación 15+586



(b) pérdida de sección de la carretera y ausencia de cunetas, estación 10+255



(c) pérdida de sección de la carretera y ausencia de cunetas, estación 11+398



(d) ausencia de cunetas y evidencias de deslizamiento, estación 8+470

Para el tramo que concentra la mayor cantidad de puntos con evidencias de inestabilidad ubicado entre los estacionamientos 6+000 al 11+000 (25 puntos), tramo localizado en el sentido Las Nubes hacia Santa Eduvigis se considera apropiado realizar análisis especializados de estabilidad, considerando la topografía actual y valorando escenarios con saturación del terreno y sismo.

Para esto es recomendable efectuar un levantamiento topográfico del talud para realizar el análisis en softwares especializados aplicando la geometría representativa del sitio. Una posibilidad para contar con la topografía del sitio es hacer el levantamiento con Vehículos Aéreos No Tripulados (VANT) para la generación de Modelos de Elevación Digital (MED), y posteriormente realizar análisis con softwares especializados en geotecnia que permitan determinar las superficies de falla con mayor precisión.

Por otra parte, como se mencionó anteriormente para el talud del estacionamiento 9+734 (Latitud 9,480360, Longitud -83,753933) fue evaluado con la herramienta RC-545 "Herramienta del Lanamme para la inspección de taludes" V02, esta herramienta permitió realizar una caracterización de la condición del talud, de las evidencias de movimiento presente en el mismo y de las condiciones del entorno de este, asignando una calificación acorde con lo observado en campo.

Específicamente, en la Tabla 3 se pueden ver los resultados de la caracterización de la evaluación realizada para este talud. Esta se puede resumir como sigue: el material presente en este talud es un material compuesto, primordialmente de roca medianamente fracturada sin la presencia de material de relleno en sus discontinuidades. Su pendiente es de aproximadamente 70°, por lo cual se puede clasificar como escarpada. Se trata de un talud de corte de una altura aproximada de 49 m. Por lo observado en campo, el talud tiene una forma compuesta, en el cual se observó la presencia de un tipo de falla compuesta. Fue posible notar evidencias de movimiento con la presencia de árboles inclinados y la presencia de grietas en los alrededores del talud, adicionalmente no se puede descartar que el proceso de meteorización conlleve a la evolución de las fallas y eventuales deslizamientos.

Adicionalmente, no fueron observadas obras para el control de la escorrentía superficial en la cara del talud, ni la presencia de contracunetas o cunetas en la base del talud. Esta falta de control de la escorrentía combinado con los agrietamientos de la cara del talud, son condiciones desfavorables para la estabilidad del talud ya que incrementa los efectos de la erosión. Al momento de la inspección el talud se encontraba húmedo hasta la corona, sin la presencia de un flujo de agua en la cara del talud, no obstante, es probable que esta condición varíe en la época lluviosa.

En los alrededores, además de la presencia de la carretera (Ruta Nacional 335), no fueron observadas otras estructuras cercanas como puentes, redes eléctricas, viviendas, agua potable o pasos peatonales. Así pues, con base en esta caracterización, la condición del talud puede clasificarse como "baja", dado que, en el momento de la visita, el talud no posee estructuras cercanas, no se requiere de una evaluación específica del sitio, y las recomendaciones generales como manejo de escorrentía superficial e implementación de técnicas para el control de la erosión son suficientes para mejorar la condición.

Por la condición observada en campo para este talud y los otros taludes observados se recomienda implementar un adecuado sistema de manejo de agua de escorrentía superficial que incluya cunetas, contracunetas y estructuras de canalización de agua de escorrentía superficial, y considerar una mejora en el sistema de drenajes existente, o bien, llevar a cabo un diseño y construcción de sistemas de drenaje específicos y adecuados para cada uno de los taludes. Además, se recomienda utilizar métodos adecuados para el control de la erosión superficial, tales como la colocación de vegetación, geomantas, biomantas, entre otros.

Tabla 3. Talud en el estacionamiento 9+734

Datos Generales	Profesional a cargo	Gustavo Badilla	<p>Condición actual del talud evaluado, la cual consiste en un talud de material compuesto, primordialmente roca medianamente fracturada de aproximadamente 49 m de altura</p> 
	Fecha	17/07/2024	
	Ruta	335	
	Latitud	9,480360	
	Longitud	-83,753933	
	Precipitación	3000 mm - 4500 mm	
Caracterización del talud	Pendiente	70°	
	Altura del talud	49 m	
	Material predominante	Roca	
	Estado de la roca	Compuesto (primordialmente roca)	
	Fracturación de la roca en la cara del talud	Medianamente fracturado	
	Condición de las discontinuidades en roca	Sin relleno	
	Espesor del relleno de discontinuidades	-	
	Vegetación	Pastos naturales	
	Uso de suelo	Camino/carretera	
Condición del talud	Falla en el talud	Compuesto	<p>Evidencias de erosión en la cara del talud. No se observa la presencia de cunetas, contracunetas u otra medida de control de escorrentía superficial</p> 
	Forma del Talud	Compuesta	
	Manejo de escorrentía	No hay manejo de escorrentía	
	Afectación por escorrentía	-	
	Agua en el talud	En la corona	
	Flujo de agua en el talud	Sin Flujo	
Evidencia de movimiento	Evidencia de movimiento	Si	
	Árboles inclinados	Si	
	Formación de Coronas	No	
	Levantamiento al Pie del Talud	No	
	Grietas en terreno	Grietas alrededor del talud	
	Material caído	No	
Estructuras cercanas	Presencia de obras de retención	No hay	
	Presencia de viviendas y comercios	No hay	
	Presencia de vías	0 m - 3 m	
	Tipo de vía	Colectora menor	
	Presencia de redes eléctricas	No hay	
	Presencia de red de agua potable	No hay	
	Presencia de puentes vehiculares	No hay	
	Presencia de pasos peatonales	No hay	
	Presencia de cultivos	No hay	
Recomendación final		Baja - Recomendaciones generales según la condición del talud	



VI. COMENTARIOS FINALES

Después de realizar la visita de campo a la Ruta Nacional 335, de manera general se resalta que casi la totalidad de los taludes existentes carecen de sistemas adecuados para el control de la escorrentía superficial, por lo que se recomienda implementar medidas integrales de mitigación para detener y evitar la erosión de la cara de los taludes, así como colocar sistemas para el control de la escorrentía superficial y evitar que se magnifiquen los problemas de estabilidad que fueron observados. Igualmente se recomienda utilizar métodos adecuados para el control de la erosión superficial, tales como la colocación de vegetación, geomantas, biomantas, entre otros.

Se sugiere llevar a cabo estudios adicionales incluyendo ensayos in situ y de laboratorio, que constituye una exploración geotécnica más a detalle que permita establecer un modelo geotécnico específico y representativo de cada una de las zonas de estudio y, posterior a esto, realizar los respectivos análisis de estabilidad en condición tanto estática como pseudo-estática, así como evaluar diferentes condiciones de saturación de los materiales, dada la influencia que tiene el agua en la estabilidad de los taludes y laderas, así como también evaluar diferentes propuestas de estabilización de los taludes y su respectiva optimización, en caso de ser necesarias. La omisión de estos aspectos podría significar riesgos económicos a la Administración y a los usuarios de la ruta.

Adicionalmente, cuando se requiera un análisis más específico, resulta apropiado, de ser posible, identificar la superficie de falla crítica en la modelación tridimensional, para luego analizar esta superficie en dos dimensiones, modificando las condiciones de análisis, es decir, estática, pseudo-estática, seca y saturada. Este enfoque permite simular el comportamiento de la misma superficie de falla bajo diferentes condiciones y, de esta manera, obtener resultados más representativos. Estos resultados proporcionarán la base para ofrecer recomendaciones específicas de la condición de estos taludes por parte del ingeniero especializado en geotecnia a cargo asignado por la Administración.

Finalmente se considera importante complementar los análisis de estabilidad incluyendo el componente de esfuerzo-deformación en las zonas próximas a la superficie de ruedo usando el Método de Elementos Finitos (MEF), con la finalidad de incluir un análisis de deformaciones en los taludes y sectores próximos a éstos, y establecer afectaciones que puede sufrir la vía debido a las deformaciones del terreno por la redistribución de los esfuerzos in situ y verificar el estado límite de servicio de los taludes, pavimento y cualquier otra obra de infraestructura cercana.



VII. RECOMENDACIONES DERIVADAS DE LA INSPECCIÓN

Dado el alcance de la evaluación realizada de los sitios visitados en este informe no es posible emitir recomendaciones y diseños detallados de alguna obra de retención. Así pues, corresponde a la Administración la designación de un profesional en geotécnica para la elaboración de un estudio completo y la emisión de las propuestas de las obras de estabilidad o retención de talud, en caso de ser necesarias.

De manera general se sugiere llevar a cabo estudios adicionales incluyendo ensayos in situ y de laboratorio, que constituye una exploración geotécnica más a detalle. Con ello sería posible establecer modelos geotécnicos específicos y representativos de cada uno de los taludes inspeccionados y, posterior a esto, realizar los respectivos análisis de estabilidad.

Adicionalmente, de la visita de campo realizada, fue posible observar que los taludes inspeccionados carecen de sistemas de drenaje superficial y control de la escorrentía. Por lo cual se recomienda construir sistemas de drenajes en el propio talud, así como llevar a cabo el diseño y construcción del sistema de drenajes específicos para los problemas observados en cada uno de los taludes inventariados, estos sistemas deben incluir contracunetas y estructuras de canalización de agua de escorrentía superficial. El diseño de estas obras deberá estar a cargo y bajo la supervisión del ingeniero en geotecnia encargado del proyecto, designado por la Administración.

Se considera recomendable la colocación de métodos adecuados para el control de la erosión superficial, tales como: vegetación, geomantas, biomantas, entre otros, en los sitios que se determine pertinente a raíz de una inspección y evaluación más a detalle. Estos métodos deben contar con un diseño específico para el sitio evaluado y su selección deberá estar a cargo y bajo la supervisión del ingeniero en geotecnia encargado del proyecto, que indique la forma adecuada de colocar estas alternativas, con el fin de optimizar la solución y no generar problemas mayores a posteriori.

Dada la dificultad para acceder a ciertos taludes y hacer una inspección y evaluación apropiada del sitio concreto, así como para conocer su topografía específica, se recomienda efectuar el levantamiento con Vehículos Aéreos No Tripulados (VANT) para la generación de Modelos de Elevación Digital (MED) como medida alternativa para generar dicha topografía, y posteriormente realizar análisis con softwares especializados en geotecnia que permitan determinar las superficies de falla con mayor precisión, especialmente en el tramo que concentra la mayor cantidad de puntos con evidencias de inestabilidad ubicado entre los estacionamientos 6+000 al 11+000 (25 puntos), tramo localizado en el sentido Las Nubes hacia Santa Eduviges.



VIII. REFERENCIAS

- LanammeUCR (2023). **RC-545 Herramienta del LanammeUCR para la inspección de taludes” V02, en Survey123**. LanammeUCR. San Pedro de Montes de Oca, San José, Costa Rica.
- Programa de Ingeniería Geotécnica (2023). **IT-IN-05 “Procedimiento para inspección de taludes” V02**. LanammeUCR. San Pedro de Montes de Oca, San José, Costa Rica.