

Criterios para la administración de pavimentos urbanos de hormigón y asfalto

Guillermo Thenoux Z.

Profesor, Departamento de Ingeniería de Construcción, Pontificia Universidad Católica de Chile, Casilla 6177, Santiago, Chile.

RESUMEN: El trabajo presenta un análisis de la importancia que tiene el conocimiento del estado del pavimento dentro de la toma de decisiones para la asignación de presupuesto de proyectos nuevos así como la rehabilitación y mantención de proyectos en servicio. El trabajo no sólo enfatiza la importancia que tiene la medición de las fallas por algún método estandarizado, sino que además demuestra en forma sucinta el significado que tiene el poder establecer, las causas, consecuencias y remedios de las distintas fallas que se pueden presentar en pavimentos de hormigón de cemento y asfalto, y así poder adoptar la estrategia más realista respecto de la mantención y ejecución de proyectos de reconstrucción y construcciones nuevas. La implementación de una metodología de administración de pavimentos junto con permitir un mejor manejo administración de los recursos existentes, deberá incidir significativamente en un aumento de la vida útil de un pavimento. Esto debido a que la longevidad de un pavimento está directamente relacionada con los cuidados y controles que se le proporcionan a éstos durante su construcción y durante su vida en servicio.

I. INTRODUCCIÓN

1.1 Origen del Problema

El crecimiento de las áreas urbanas del país lleva asociado un incremento de las inversiones de pavimentación que se resumen en las siguientes áreas:

- a) Pavimentación de calles nuevas.
- b) Mejoramiento y modificaciones de calles existentes para absorber cambios en la demanda de tráfico y peso de vehículos.
- c) Mantención y reconstrucción de calles pavimentadas para optimizar la circulación, mejorar serviciabilidad y reducir costos de operación de vehículos.
- d) Reconstrucción de calles debido a la intervención de otros servicios públicos.

En general las obras de pavimentación se diseñan para una determinada vida útil. La vida útil de un pavimento nuevo o un pavimento reparado, dependerá en gran medida de la calidad del proyecto, la calidad de la construcción y el tipo de mantención, además de factores tales como: tráfico, clima y sistemas de drenaje.

En la mayoría de las situaciones, cuando un pavimento comienza a mostrar fallas, éstas pueden multiplicarse y progresar rápidamente. Esto produce un deterioro acelerado y continuo de la estructura del pavimento que puede reducir completamente su funcionalidad en un corto plazo.

Para muchas municipalidades y ciudades en el mundo, el problema de asignación de presupuesto a sus diferentes proyectos de mantención, reconstrucción, construcción y mejoramiento de vías parece verse agravado cada año. Junto con tener que resolver las prioridades de los nuevos proyectos de desarrollo, se ven enfrentados a un gran dilema respecto de las condiciones reales de funcionamiento de las estructuras de pavimentos que conforman su actual red vial.

El dilema en este segundo caso, se origina en el hecho de que se reconoce la gran inversión hecha en la actual red vial y que ésta no puede dejarse que colapse en beneficio de proyectos nuevos. Es así que en los últimos años, en mayor o menor grado, municipios, ciudades y países han comprometido parte de sus esfuerzos en la implementación de sistemas de administración y conservación de pavimentos.

Un Sistema de Administración y Conservación de Pavimentos (SACP), entre otros objetivos, establece una metodología que permite la intervención oportuna de las cuadrillas de mantención, reduciendo las probabilidades de deterioro progresivo que puede significar, como única solución, la reconstrucción total del camino.

Otro de los objetivos que persigue la implementación de un sistema de administración de pavimentos, es implantar una metodología para el seguimiento y evaluación continua del estado de los pavimentos. Esto permite reducir la incertidumbre que puede provocar la toma de decisiones en la asignación de presupuesto a los variados proyectos de mantención y construcciones viales urbanas que se deban realizar anualmente.

Las metodologías de administración de pavimentos han alcanzado un importante desarrollo teórico en los últimos años y sus aplicaciones prácticas ofrecen una amplia gama de resultados. Esto último, se debe a que un sistema de administración de pavimentos involucra una gran malla de actividades en donde no sólo deben interactuar distintos niveles de profesionales y funcionarios sino que, además, deben interactuar diferentes oficinas y entidades administrativas y de desarrollo. Es así, que al implementar un sistema de administración de pavimentos dentro de cualquier sistema administrativo de gobierno, se pueden causar distintos grados de trastornos que, en último término, pueden inactivar las relaciones entre las actividades que conforman una malla de organización de un sistema de administración de pavimentos.

1.2 Definiciones

Se puede definir un sistema de administración de pavimentos como el proceso de toma de decisiones sobre el manejo de proyectos viales antes, durante y después de la puesta en servicio de cada uno o del conjunto de proyectos que están bajo la tuición de una jurisdicción en particular.

La implementación de un sistema de administración de pavimentos no sólo involucra una gestión de conservación de proyectos en marcha sino que además, incluye una metodología integral de gestión que correlaciona todas las etapas que dieron origen al proyecto, es decir, etapas tales como estudio de factibilidad, estudio y desarrollo del proyecto, construcción, control, seguimiento y programas de mantención. La administración de pavimentos involucra la coordinación, programación, y el logro de todas las actividades desarrolladas por una dirección de vialidad en el proceso de proveer adecuados pavimentos con el fin de servir continuamente a la comunidad.

La parte sistemática del método de administración de pavimentos provee al proceso una metodología de decisión racional y altamente estructurada, con el objeto de obtener la mayor rentabilidad posible del dinero invertido en pavimentos. El contexto en el cual la administración de pavimentos es utilizada hoy en día, es concluir las decisiones en base a la utilización de una gran cantidad de información, en orden a que éstas decisiones sean las más adecuadas.

En administración de pavimentos, las decisiones están consideradas en dos niveles; nivel de proyecto y nivel de red:

- a) El análisis a nivel de proyecto es el proceso de observación intensiva de un pavimento o proyecto en particular con el propósito de determinar el momento en que se deben realizar operaciones de mantención o rehabilitación.
- b) El análisis a nivel de red es el proceso de observación programada de todos los pavimentos o proyectos que conforman una red integral de caminos, con el propósito de optimizar la asignación de recursos en el mediano plazo.

Es precisamente en el análisis de pavimentos, tanto a nivel de proyecto como a nivel de red, en donde queda de manifiesto el dilema respecto de las condiciones reales de funcionamiento de las estructuras de pavimentos. Del mismo modo, frente a estructuras deterioradas, se crea un alto grado de incertidumbre respecto de las causas y consecuencias de las fallas así como un grado de incertidumbre respecto de las posibles soluciones que se pueden adoptar.

II. ACTIVIDADES PROPIAS DE UN SISTEMA DE ADMINISTRACIÓN DE PAVIMENTOS.

Dentro de un sistema de administración de pavimentos urbanos debemos distinguir algunas actividades principales, las cuales, interactúan entre ellas. Estas actividades se pueden coordinar de acuerdo a un esquema administrativo como el que se indica en la Figura 1.

La Figura 1, muestra un diagrama tipo de las actividades que componen un sistema de administración de pavimentos. Este diagrama enfatiza la importancia de la evaluación periódica del estado de los pavimentos debido a que es ésta la etapa donde se origina la pregunta si el pavimento requerirá o no algún grado de intervención.

Dependiendo del nivel de detalle en que se lleve a cabo la evaluación así como el nivel de conocimientos y experiencia del equipo evaluador, es que se puede determinar con mayor uniformidad de criterio y objetividad el estado presente de una estructura de pavimento.

La Figura 2, adaptada de Hass and Hudson (1), esquematiza las tres principales variables que deben considerarse y ponderarse adecuadamente en la evaluación del estado presente de un pavimento. A saber:

- a) Seguridad
 - Resistencia al patinaje.
- b) Serviciabilidad
 - Rugosidad del pavimento o conducción
 - comfortable.
 - Capacidad estructural.
 - Nivel de deterioro superficial.
- c) Costo de mantención o reposición del nivel de serviciabilidad.

Es difícil y probablemente poco práctico emplear simultáneamente las cinco curvas indicadas en la Figura 2, de modo de optimizar el momento de la primera intervención del pavimento. Las razones principales tienen dos orígenes diferentes.

a) Primeramente existen otras instancias independientes del estado del pavimento, que puedan significar que al pavimento se le realice algún grado de intervención o mejora antes de alcanzar un mínimo aceptable. Entre estas instancias cabe señalar las siguientes:

- Aquellas que se originan por aumento de la demanda de tráfico y/o cambios en las características de los vehículos pesados que circulan. En otras palabras un aumento en la demanda en la capacidad de servicio y/o en la capacidad estructural.
- Aquellas que responden a la demanda de mantener o mejorar las condiciones de seguridad de la circulación de vehículos.
- Aquello relacionado con las condiciones de drenaje o requerimientos de otros servicios.

b) La segunda razón, que interesa enfatizar en el presente trabajo, está relacionada con la infraestructura mínima tanto de personal especializado, como de equipos de medición, que se requeriría para cuantificar el patinaje, rugosidad, capacidad estructural y medición de las fallas visibles. Es así que, en mayor o menor grado, y dependiendo de la importancia de la red vial en estudio, la metodología de evaluación del estado del pavimento deberá simplificarse.

Cualquier nivel de simplificación que se adopte no deberá ignorar el objetivo principal de la evaluación del estado de la estructura de un pavimento. Este es, determinar objetivamente si el pavimento requerirá o no algún nivel de intervención. Idealmente un sistema de administración de pavimentos se debe estructurar en base a los siguientes elementos:

- a) Una sólida organización administrativa principalmente debido a que la gran cantidad de información y decisiones se deben manejar en forma muy dinámica.
- b) Se deberá contar con un sistema computacional que permita almacenar y manejar gran cantidad de información.
- c) Eventualmente se puede contar con sofisticados equipos electrónicos y electromecánicos para la medición del estado del pavimento.
- d) Un equipo profesional que no sólo realice observaciones y/o mediciones estandarizadas de pavimento, sino que además cuenten con sólidos conocimientos respecto de las causas, consecuencias y remedios de los distintos tipos de fallas, de tal modo que las acciones que se decidan tomar vengan con el conocimiento y recomendaciones aportados directamente por el equipo evaluador.

Es así que el autor estima que, aunque un sistema de administración de pavimentos no podría subsistir sin los elementos a, b y c descritos, es fundamental la capacitación y la difusión de conocimientos técnicos de la problemática que se maneja, la que permitirá el alcance de los objetivos principales de un sistema de administración de pavimentos, eficazmente.

III. FALLAS EN PAVIMENTOS

3.1 Causas

Los métodos empleados para el diseño de pavimentos consideran dentro de sus parámetros de cálculo: Tráfico Medio Diario Anual (TMDA), estratigrafía de pesos, propiedades del suelo, propiedades de los materiales que componen el pavimento y en alguno de los métodos de diseño se considera además las características climáticas y otros factores. Es así como se puede concluir que si un pavimento no alcanza a cumplir su vida útil, las razones principales por las cuales comienza a manifestar fallas prematuras podrían ser:

- Los parámetros de diseño no se proyectaron en el tiempo de acuerdo a lo acontecido realmente (por ejemplo, TMDA, estratigrafía de cargas).
- Información insuficiente de las características y propiedades del suelo y los materiales.
- Método de diseño empleado no considera adecuadamente condiciones locales del proyecto.

Sin embargo, y como se observa en la realidad, existen una serie de otras causas relacionadas con el tipo de material empleado, características de la base de fundación, calidad de la ejecución de la obra, controles de calidad de los materiales, efectividad de la mantención rutinaria y otros factores diversos fundamentalmente relacionados con el clima y condiciones de drenaje, los cuales son muy difícil de condensar en el presente trabajo.

En las Tablas 1 y 3, se han ordenado las fallas más comunes que presentan los pavimentos de hormigón y asfalto respectivamente. Cada tabla contiene cinco columnas en donde se describen cinco causas principales que pueden dar origen a una falla. La descripción de fallas se puede obtener con más detalle de Thenoux (2), trabajo preliminar desarrollado en base a la información presentada en MTC (3).

Es importante analizar las tablas con un amplio criterio ingenieril en donde las afirmaciones y negaciones no son excluyentes. Asimismo, aquellas variables indicadas con signo (-) sólo indican que son de menor o de muy poca importancia relativa a las otras variables.

3.2 Consecuencias

Las Tablas 2 y 4 resumen las consecuencias más relevantes de cada falla para pavimentos de hormigón y pavimentos de asfalto respectivamente. Nuevamente estas tablas deben analizarse con un amplio criterio pues, su objetivo es indicar en forma relativa la incidencia de tres de las más importantes consecuencias para el usuario y que pueden tener origen en las distintas fallas del pavimento. El término "proporcional" empleado en dichas tablas indican que los sobre-costos del usuario serán proporcionales a la magnitud y extensión de las fallas. El signo menos (-) tiene el mismo significado descrito en la sección 3.1.

3.3 Remedios

Las Tablas 2 y 4 resumen además las principales estrategias a emplearse como remedios en el mejoramiento de las distintas fallas de pavimentos de hormigón y asfalto respectivamente. Las estrategias frente a cualquier enfermedad inminente o en desarrollo son normalmente:

- prevención
- mantención o cuidado
- operación o tratamiento mayor. Este último requiere de un correcto diagnóstico de las causas que originan el problema.

Es así que se ha enfocado el tema de los remedios. Es difícil incluir en el presente trabajo las técnicas específicas que se requieren para la aplicación de cualquier remedio tanto para fallas de hormigón así como para fallas de asfalto.

IV. CONCLUSIONES

- a) El mensaje que se desea traspasar luego de analizar con más detalles las Tablas 1 al 4, es que aquellas fallas de pavimentos tanto de hormigón como asfalto, que traen mayores consecuencias, así como los remedios más caros, corresponden a aquellas que se pudieron haber prevenido en la etapa de construcción y/o con una adecuada base de soporte la que también se consigue con buenos controles de calidad en la construcción. No obstante, se reconoce en el trabajo la importancia que tienen las distintas variables de diseño de estructura del pavimento, las que al escogerse equivocadamente pueden resultar en un deterioro prematuro y acelerado del pavimento, cuando esta situación se combina con las diferentes causas expuestas en las Tablas 1 y 3.
- b) También queda de manifiesto el hecho que el equipo evaluador de un pavimento no debe seguir recetas para establecer el diagnóstico de las fallas sino que, por el contrario, debe ser hecho por profesionales entrenados que puedan hacer uso de las diferentes herramientas de evaluación con un bien asentado criterio.
- c) El trabajo no pretende analizar o comparar las ventajas y desventajas de un tipo de pavimento (Asfalto/Hormigón) respecto del otro, pues existen otra serie de consideraciones las cuales son muy dependientes de la situación local de un determinado proyecto.

REFERENCIAS

1. Hass, R. y Hudson, W.R. (1983). Pavement Management Systems. McGraw-Hill, New York.
2. Thenoux, G. (1989). Metodología para un Sistema de Gestión de Pavimentos Urbanos. Dirección de Investigación, Pontificia Universidad Católica de Chile.
3. MTC (1982). Manual for Condition Rating of Rigid and Flexible Pavement. Ministry of Transportation and Communications, Ontario Canadá.

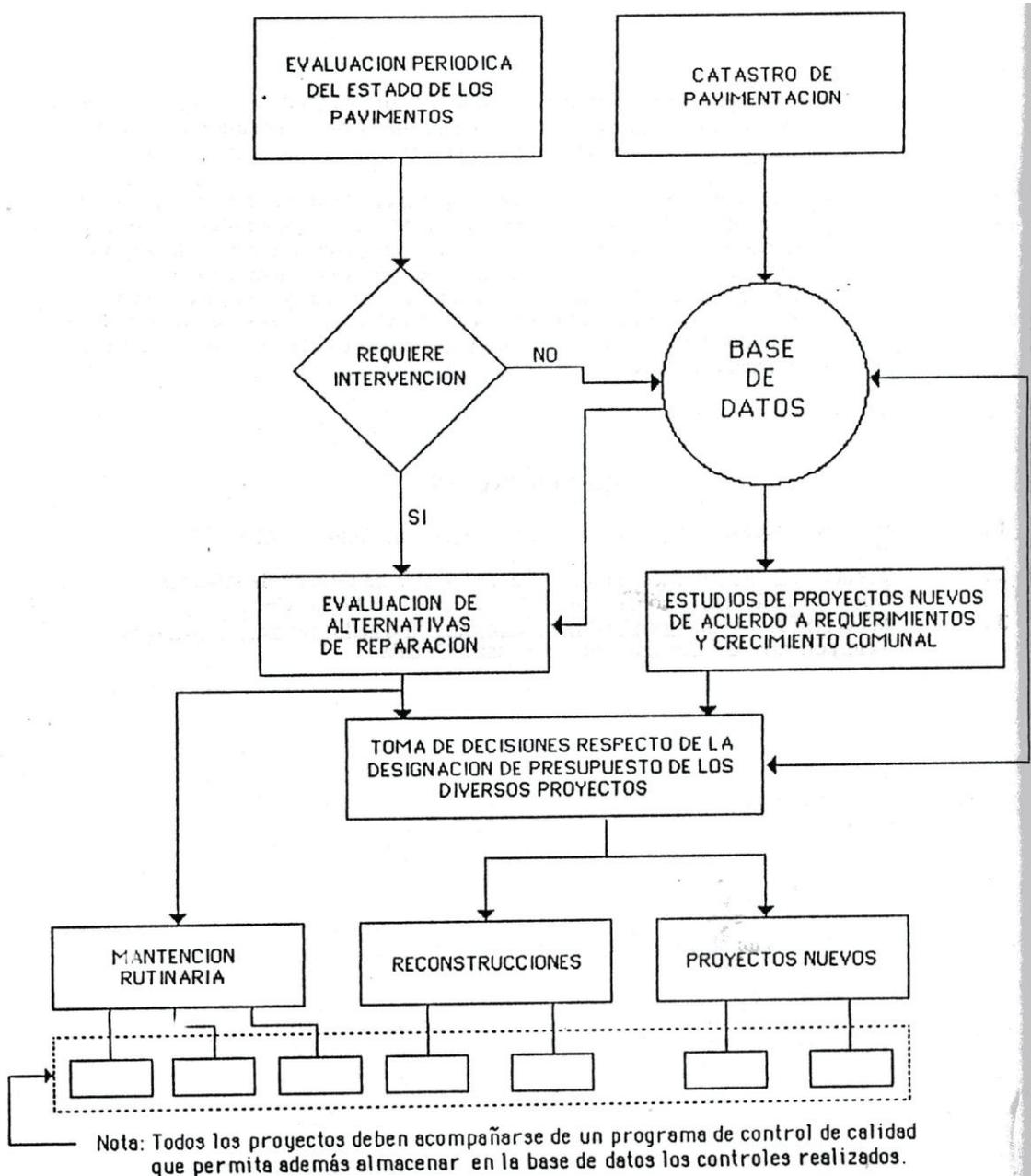


Figura 1 Diagrama simplificado de las principales actividades que componen un sistema de administración de pavimentos.

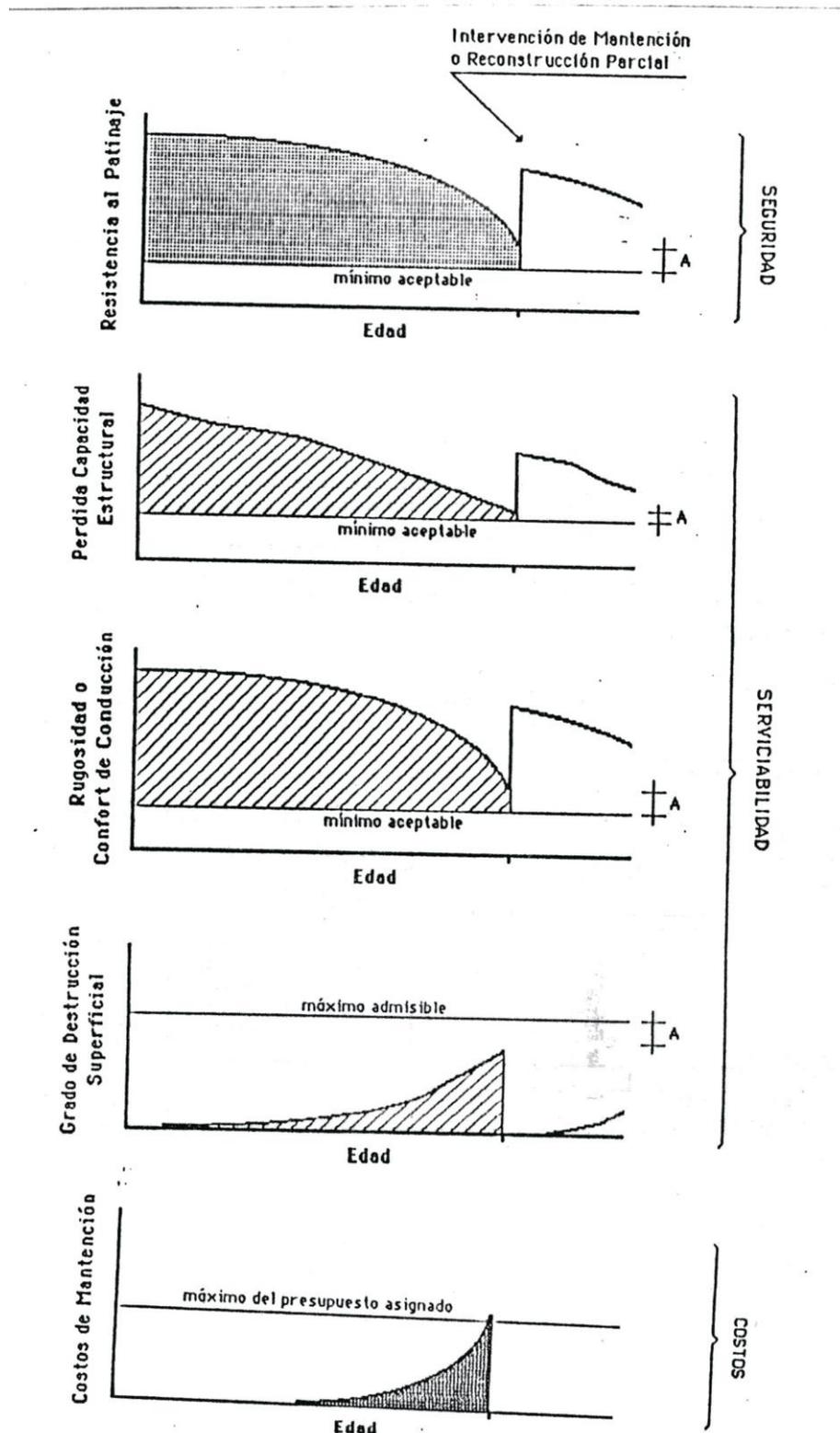


Figura 2 Diagramas de deterioro de estructuras de pavimentos

Tabla 1 Distribución de principales causas de fallas en pavimento de hormigón

Descripción de Falla	Principales			Causas		
	Materiales	Construcción Base	Construcción Pavimentó	Falta Mantenición	Parámetros de Diseño	Otros
Defectos Superficiales						
Pulimiento	Árido	No	Parcial	(-)	No	(-)
Pérdida de agregado grueso	Mezcla	No	Si	(-)	No	(-)
Baches	(-)	Parcial	Si	Si	Parcial	Agua
Peladuras	Mezcla	No	Si	(-)	No	(-)
Perdida de agregado fino	Mezcla	No	Parcial	(-)	No	(-)
Deformaciones superficiales						
Imperfección tipo escalón	No	Si	Si	(-)	Parcial	Agua
Hundimiento	No	Si	(-)	(-)	Parcial	Agua
Uniones deficientes						
Separación de juntas	No	(-)	Parcial	No	No	Deslizamiento
Pérdida de sellado	Mat. de sello	No	Si	Si	No	Heladas
Fallas de uniones	No	Si	Parcial	Si	Si	Agua
Agrietamientos						
Grietas longitudinales	No	Si	(-)	Parcial	Parcial	(-)
Grietas curvadas	No	Si	(-)	Parcial	Parcial	(-)
Grietas esquineras	No	Si	(-)	Parcial	Parcial	(-)
Grietas transversales	Mezcla	Parcial	Parcial	Parcial	(-)	Heladas
Grietas diagonales	No	Si	(-)	Parcial	Parcial	(-)
Grietas crecientes de borde	No	Si	(-)	Si	(-)	(-)
Desintegración						
Desintegración de juntas y grietas	No	No	Si	Si	(-)	(-)
Desconche de juntas y grietas	No	No	Si	Si	(-)	(-)

Tabla 2 Distribución de principales consecuencias y remedios en pavimentos de hormigón

Descripción de Falla	Consecuencias en Terminos Relativos			Remedios		
	Seguridad	Sobre Costo del Usuario	Capacidad de la Vía	Prevención	Mantenición	Reconstrucción Parcial o Total
Defectos Superficiales						
Pulimiento	Si	No	(-)	Si	Si	(-)
Pérdida de agregado grueso	Proporcional	No	No	+/-	Según criterio	(-)
Baches	Si	SI	SI	+/-	Si	(-)
Peladuras	(-)	(-)	No	+/-	Según criterio	(-)
Pérdida de agregado fino	(-)	No	No	+/-	Según criterio	(-)
Deformaciones superficiales						
Imperfección tipo escalón	Proporcional	Si	(-)	Si	(-)	Parcial
Hundimiento	Proporcional	Si	Parcial	Si	(-)	Si
Uniones deficientes						
Separación de juntas	Proporcional	(-)	(-)	+/-	Si	(-)
Pérdida de sellado	(-)	(-)	(-)	Si	Si	(-)
Fallas de uniones	(-)	Proporcional	(-)	+/-	(-)	Si
Agrietamientos						
Grietas longitudinales	Proporcional	Proporcional	Parcial	+/-	Si	Según Magnitud
Grietas curvadas	(-)	Proporcional	(-)	+/-	Si	Según Magnitud
Grietas esquineras	Proporcional	Proporcional	Parcial	Si	Si	Según Magnitud
Grietas transversales	(-)	Proporcional	(-)	Si	Si	Según Magnitud
Grietas diagonales	(-)	Proporcional	(-)	+/-	Si	(-)
Grietas crecientes de borde	Si	Proporcional	Si	Si	(-)	Si
Desintegración						
Desintegración de juntas g grietas	No	Proporcional	Si	Si	(-)	Si
Desconche de juntas g a netas	No	Proporcional	Parcial	Si	Si	(-)

Tabla 3 Distribución de principales causas de falas en pavimentos de asfalto

Descripción de Falla	Principales Causas					
	Materiales	Construcción Base	Construcción Pavimento	Falta Mantenición	Parámetros de Diseño	Otros
Grietas						
Grietes longitudinales	(-)	Parcial	Si	(-)	(-)	T° y/o envejes.
Grietes transversales	(-)	Parcial	(-)	(-)	(-)	T° y/o envejes.
Grietas piel de cocodrilo	(-)	SI	(-)	SI	SI	T° y/o envejes.
Grietes en bloque	(-)	Posible	(-)	(-)	(-)	Heladas
Grietas erráticas	(-)	Si	(-)	(-)	SI	T° y/o envejes.
Bachea						
Bache (Pot-Hole)	Mezcla	Posible	Si	SI	Parcial	Agua
Peladura	Mezcla	No	Si	Si	(-)	Heladas
Desprendimiento materiales						
Pérdida de áridos	Si	No	Parcial	Si	(-)	(-)
Pérdida de asfalto	Mezcla	No	(-)	(-)	(-)	(-)
Deformaciones				(-)		
Ahuellamiento	Asfalt/Mezcla	Parcial	Si	(-)	Parcial	(-)
Calamina	zcla	Parcial	Si	(-)	Parcial	(-)
Desplazamiento	Parcial	Si	Parcial		Parcial	Agua
Levantamiento	Mezcla	Si	(-)		(-)	Agua
Depresión	No	Si	(-)		Si	Agua
No	No					
Defectos superficiales						
Desgaste de áridos	Árido	No	(-)	Si	(-)	(-)
Exudación de asfalto	Mezcla	No	(-)	(-)	(-)	(-)

Tabla 4 Distribución de principales consecuencias y remedios en pavimentos de asfalto

Descripción de Falla	Consecuencias en Relativos			Prevención	Mantenimiento	Reconstrucción Parcial o Total
	Seguridad	Sobre Costo del Usuario	Capacidad de la Vía			
Grietas						
Grietas longitudinales	(-)	(-)	(-)	Si	(-)	(-)
Grietas transversales	(-)	(-)	(-)	+ /-	(-)	(-)
Grietas piel de cocodrilo	Si	SI	Si	+ /-	Si	Si
Grietas en bloque	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	Posible
Grietas erráticas	Proporcional	(-)	(>-)	(-)	Si	(-)
Baches						
Bache (Pot-Hole)	Si	Si	Si	+ /-	Si	(-)
Peladura	(-)	(-)	(-)	(-)	Si	(-)
Desprendimiento materiales						
Pérdida de áridos	Proporcional	(-)	(-)	Si	Si	(-)
Pérdida de asfalto	Proporcional	(-)	(-)	Si	Si	(-)
Deformaciones						
Ahuallamiento	Si	(-)	Si	Si	(-)	Si
Calamina	Si	SI	Si	Si	(-)	Si
Desplazamiento	Si	SI	Si	Si	(-)	Si
levantamiento	Si	Si	Si	Si	(-)	Si
Depresión	Si	Si	SI	Si	(-)	Si
Defectos superficiales						
Desgaste de áridos	Proporcional	(-)	(-)	Si	Si	(-)
Exudación de asfalto	Si	(-)	(-)	Si	Si	(-)

A.