



MUNICIPALIDAD DE SAN CARLOS
SECRETARIA DEL CONCEJO
TEL. 24-01-09-75, 24-01-09-16 FAX. 24-60-03-93
APDO 13-4.400 CIUDAD QUESADA-SAN CARLOS

ACTA 11
SECRETARIA MUNICIPAL
CIUDAD QUESADA

ACTA NÚMERO ONCE DE LA SESIÓN EXTRAORDINARIA CELEBRADA POR EL CONCEJO MUNICIPAL DE SAN CARLOS, EL VIERNES VEINTISIETE DE FEBRERO DEL DOS MIL NUEVE, A LAS QUINCE HORAS, EN EL SALÓN DE SESIONES DE LA MUNICIPALIDAD DE SAN CARLOS EN CIUDAD QUESADA.--

CAPITULO I. COMPROBACIÓN DE QUORUM

MIEMBROS PRESENTES

REGIDORES PROPIETARIOS SEÑORES: Gerardo Salas Lizano, Presidente Municipal, Javier Armando Picado Arce, Vice-Presidente Municipal, Viria Salas Zamora, Luis Evelio Segura Morales, Dora Alicia Araya Saborío, María Marcela Céspedes Rojas, Ada Luz Chavarría Benavides cc. Ada Luz Benavides Benavides, Teresita Quirós Gutiérrez, Ricardo Rodríguez Delgado.--

REGIDORES SUPLENTE, SEÑORES: Ana Leticia Estrada Vargas, Norma Alicia Quirós Arce, Tito Antonio Guerrero Sánchez.--

SÍNDICOS PROPIETARIOS, SEÑORES: José Antonio Acuña Salas, Edgar Chacón Pérez, Efrén Zúñiga Pérez, Edwin Rojas Castro, Omer Salas Vargas.--

SÍNDICOS SUPLENTE, SEÑORES: Nehismy Fabiola Ramos Alvarado, Gisela Rodríguez Rodríguez.--

ALCALDE MUNICIPAL: Alfredo Córdoba Soro.--

MIEMBROS AUSENTES

(SIN EXCUSA)

Adolfo Berrocal Mora, Franklin Hidalgo Sequeira, Oliver Alpízar Salas, Antonio Jiménez Alvarado, María Estilita Vásquez Vásquez, Carlos Campos Araya, Carlos Luis Jarquín Sáenz, Idaly Solórzano Jiménez, Ana Ruth Briceño Ugalde, María Adilia Rodríguez Barquero cc. Maridilia Rodríguez Barquero.--

MIEMBROS AUSENTES

(CON EXCUSA)

Ligia Rodríguez Villalobos (comisión), Dora Hidalgo Alfaro (comisión), Carlos Corella Chaves (capacitación), Edgar Rodríguez Alvarado (comisión), María Leticia Navarro González (comisión), Rafael María Rojas Quesada (comisión), Evaristo Arce Hernández (comisión), Eladio Rojas Soto (comisión), Magdalia Salazar Acosta cc. Margalida Salazar Acosta (comisión), Margarita Durán Acuña (comisión), María Mayela Rojas Alvarado (comisión), Judith María Arce Gómez (comisión), Sady Cecilia Solórzano Salazar (comisión), Floribeth Jiménez Carballo (comisión), Auristela Saborío Arias (comisión) .--

CAPITULO II. LECTURA DE LA AGENDA

ARTÍCULO No. 1. Lectura de la Agenda.--

El Presidente Municipal Gerardo Salas Lizano, procede a dar lectura a la Agenda, misma que fue aprobada en el momento en que se convocó a Sesión Extraordinaria, la cual es la siguiente:

1.- Comprobación del Quórum.

2.- Lectura de la Agenda, aprobada mediante artículo No.19, Acta N. 06, de la Sesión Ordinaria celebrada el lunes 02 de febrero del 2009, en el Salón de Sesiones de la Municipalidad de San Carlos.-

UNICO PUNTO A TRATAR:

- Definición de la Políticas a aplicar con relación a las Superficies Duraderas.

ARTÍCULO No. 2. Presentación por parte del Ingeniero Bernal Hernández Vásquez, Coordinador de la Unidad Técnica de Gestión Vial Municipal con relación a las superficies duraderas.--

El Ingeniero Bernal Hernández, Coordinador de la Unidad Técnica procede a exponer detalladamente ante el Concejo Municipal la presentación que a continuación se detalla:

DISEÑO, CONTROL DE CALIDAD Y ADMINISTRACIÓN DE OBRAS VIALES

PRINCIPIOS BÁSICOS DE PAVIMENTOS

DEFINICIÓN

Pavimento(del latín *pavimentu*) 1. m. suelo (□ superficie artificial), según la Real Academia Española.

En la ingeniería de carreteras, el pavimento es la estructura constituida por una o más capas de materiales, colocada(s) sobre el terreno natural o nivelado.

HISTORIA

Hasta los años 400 a. de C., los romanos utilizaban caminos de paso para ir desde Roma a las ciudades que la rodeaban.

La necesidad de una mejor defensa, junto con un deseo de expansión y hegemonía condujeron a establecer una red de vías sólida.

La vía romana fue una de las primeras formas de pavimentación, fue utilizada en la conquista de territorios y la difusión de la cultura.

Se caracterizaban por:

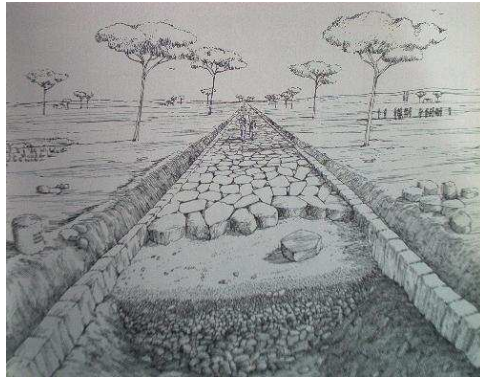
- Ser muy rectilíneas, con los ligeros cambios de orientación.
- Evitar al máximo las zonas inundables y las inmediaciones de ríos.
- En zonas montañosas, tener zonas de descanso a media pendiente, para comodidad y seguridad.
- Ensancharse en las curvas para permitir que los carruajes girasen mejor.

La construcción se encomendaba, a los soldados en tiempos de paz, a esclavos, colonos, propietarios residentes y presos.

El proceso de construcción de una calzada consistía en varias fases:

- Deforestación.
- Explanación y Delimitación.
- Cimentación.
- Capas intermedias.
- Revestimiento o capa de ruedo.

La vía romana consistía básicamente en una zanja a una profundidad adecuada (1,0 – 1,5 m), rellena con gravas más gruesas en el fondo y más finas arriba, acabando el pavimento definitivo en piedra triturada o, preferiblemente, canto rodado.



Debido a su buen proceso constructivo, varios tramos han resistido durante siglos hasta hoy día.



Vía Apia , 1era calzada creada en el 312 a. de C. por Appius Claudius Caecus

La construcción moderna de estructuras de pavimentos, refleja la influencia del ingeniero escocés John Loudon McAdam.



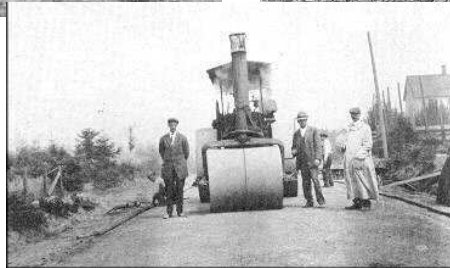
(21/09/1756 – 26/11/1836)

Por los años 1820's, inventó el tipo de construcción denominado Macadam.

El Macadam, consiste en tres capas de material granular sobre la subrasante. Las primeras dos capas consisten en materiales de un tamaño máximo de 3" a una profundidad total aproximada de 8".

En la tercera capa se coloca material de tamaño máximo 1", en un espesor de aproximado de 2".

Cada capa se compacta con para lograr un entramamiento.



TIPOS DE PAVIMENTOS

- Flexibles.
- Semirígidos.
- Rígidos.
- Otros (Adoquines).

Pavimento Flexible

(Carpeta Asfáltica, Tratamientos):

Ampliamente utilizado desde 1920 – 1930.

Conformados normalmente por capas de material granular y una carpeta asfáltica.

Una mezcla asfáltica es una combinación de asfalto y agregados pétreos.

Las proporciones de los minerales determinan las propiedades físicas y el desempeño de la mezcla.

La mezcla asfálticas debe ser:

- Debe ser impermeable.
- Resistente al desprendimiento del asfalto por efectos del agua y a la abrasión del tránsito.
- Debe ser trabajable para su fácil colocación y compactación.

Las mezclas asfálticas deben ser confeccionadas en plantas y con los equipos apropiados.



Pavimento Semirígido:

Utilizados en zonas con suelos de baja capacidad soportante.

Conformados normalmente por una capa tratada o estabilizada con cemento portland.



Pavimento Rígido (Losa de Concreto):

La primera calle pavimentada en concreto hidráulico fue en la localidad de Bellefontaine, Ohio.



Conformados normalmente por al menos una capa de material granular y una losa de concreto como capa de ruedo.

Los pavimentos en concreto han sido perfeccionados en tres tipos: junta plana (JPCP), junta reforzada (JRCP) y junta continuamente reforzada (CRCP).

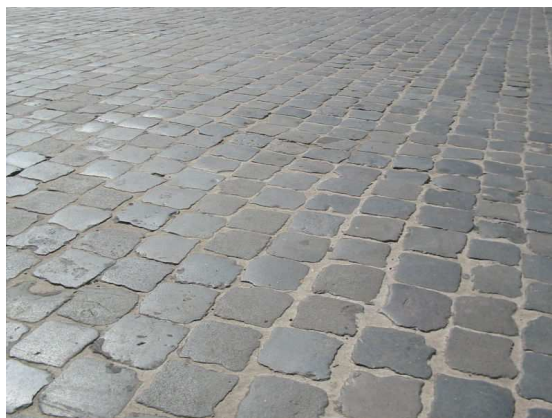
Adoquines:

Su origen se remonta a hace 25 siglos.

El adoquinado se utilizó de modo funcional hasta finales del siglo XIV.

Bloques de concreto labrados y generalmente de forma rectangular.

Hoy en día se utilizan con motivos estéticos.



Cuadro comparativo entre flexibles y rígidos

Características	Pavimento Flexible	Pavimento Rígido
Costo Inicial	Menor	Mayor
Mantenimiento	Mayor	Menor
Duración*	Menor	Mayor
Distribución de Cargas	Áreas Pequeñas	Áreas Grandes

Tipo de superficie	Características	Costo / Km	Vida útil
Concreto (en modalidad participativa)	Sub-base + Losa de 15.0 cm	¢ 111.000.000	15 años
Carpeta asfáltica	Sub-base + Base + Carpeta 5.0 cm	¢ 100.000.000	10 años
Tratamiento	Sub-base + Base + TE-50	¢ 62.000.000	5 años

Requisitos para materiales de Base Estabilizada:

F'cmín = a los 7 días 21 kg/cm²

F'cprom = a los 7 días 30 kg/cm²

LL= no mayor a 40

IP= igual o menor a 8

Subbase: Servir de cimiento a la base y como transición para minimizar los daños ocasionados por el tráfico vehicular a la subrasante.

También cumple como una capa drenante.

Requisitos para materiales de Subbase:

CBRmín= 30%

LL= NO mayor a 30

IP= NO mayor a 7

DISEÑO DE PAVIMENTOS

El diseño se ha basado en procedimientos mecanísticos o mecanísticos-empíricos, los cuales incorporan el tratamiento del análisis económico y el diseño por confiabilidad.

FACTORES QUE INFLUYEN EN EL DISEÑO

■ Terreno natural o explanada (subrasante)

Su capacidad soportante (% CBR).

La susceptibilidad a los efectos del agua (resistencia y cambios volumétricos).

Exploración

Caracterización

Propiedades

Capacidad de Soporte

■ Tráfico vehicular

TPD.

Clasificación y distribución.

Tasa de crecimiento.

VEHICULO Y SUS COMBINACIONES		LONGITUD TOTAL (m)	CARGA POR EJE (TN)				PESO BRUTO MAXIMO
SIMBOLO	DIAGRAMA		EJE DELANTERO	CARGA POR EJE POSTERIOR			
			1º EJE	2º EJE	3º EJE	4º EJE	
C2		13.20	6	11			17
C3		13.20	6	18			24
C4		13.20	6	25			30
T2S1 2S1		18.30	6	11	11		28
T2S2 2S2		18.30	6	11	18		35
T2S3 2S3		18.30	6	11	25		42
T3S1 3S1		18.30	6	18	11		35
T3S2 3S2		18.30	6	18	18		42
T3S3 3S3		18.30	6	18	25		48
C2-R2 2T2		18.00	6	11	11	11	39
C2-R3 2T3		18.30	6	11	11	18	46
C3-R2 3T2		18.30	6	18	11	11	46

NOTA: EL PESO BRUTO VEHICULAR MAXIMO PERMITIDO PARA UNIDAD O COMBINACION DE VEHICULOS ES DE 45.000 kg.

- Climatología
- Período de diseño y operación
- Disponibilidad de materiales

METODOLOGÍAS DE DISEÑO

- Métodos empíricos.
- Métodos mecanicistas.
- Métodos analíticos.

Métodos empíricos:

Aquellos que cuentan con modelos desarrollados a partir de la experimentación u observaciones de durabilidad de pavimentos ya construidos.

Correlación de variables con el desempeño.

Utilización de ensayos a escala natural.

Métodos mecanicistas:

Aquellos métodos que incorporan modelos basados en principios de ingeniería, para evaluar el estado de esfuerzos de un pavimento, predecir su respuesta, comportamiento y durabilidad (performance).

Modelan racionalmente la estructura multicapa.

Caracterizan los diferentes materiales por sus propiedades mecánicas.

Realizan ajustes mediante el análisis de comportamiento.

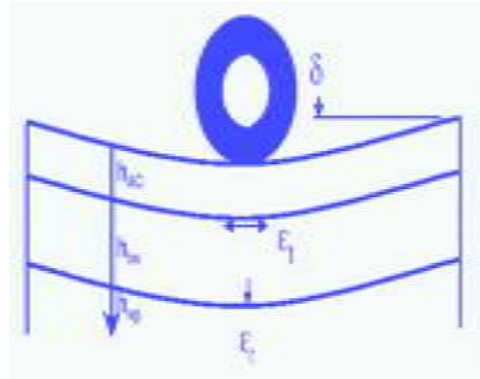
Métodos analíticos:

Basados en análisis de esfuerzos y deformaciones

Utilizan leyes de fatiga para cada uno de los materiales.
Consideran modelos de respuesta y análisis de falla.

Modelos multicapas:

Predicen el comportamiento del pavimento bajo cargas de rueda, más no las variaciones del clima.



Modelos de Elemento Finito:

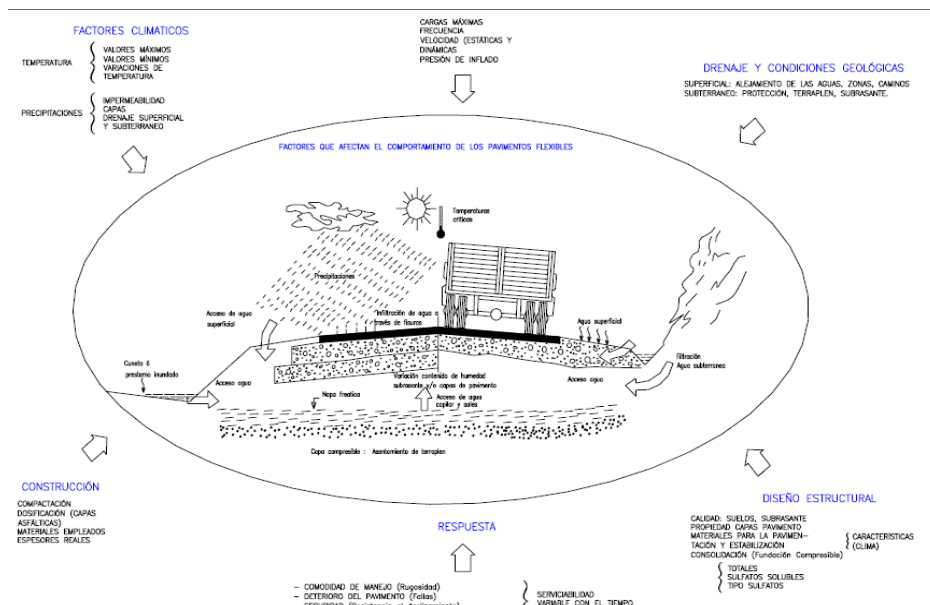
Predicen el comportamiento del pavimento bajo cargas de rueda, y también las variaciones del clima, son complicados de operar.

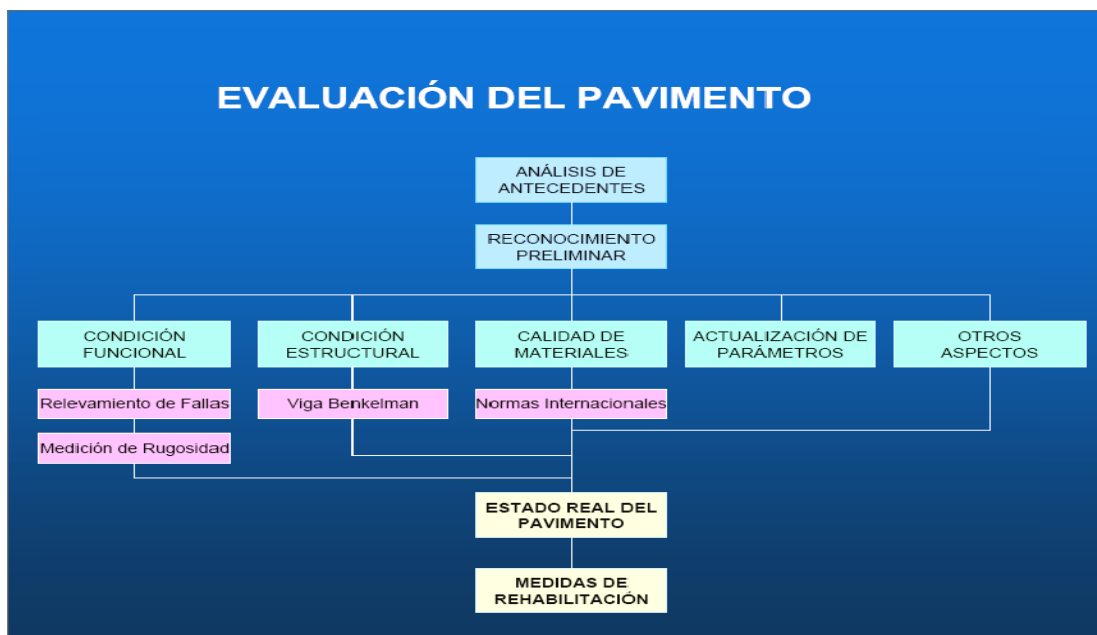
Comprende el desarrollo de los conceptos de Condición Funcional y Estructural.

Considera la Calidad de Materiales.

Actualización de Parámetros y Otros Aspectos.

La conjugación de estos parámetros nos permitirá determinar el estado real del pavimento.





El Ingeniero Bernal Hernández Vásquez, Coordinador de la Unidad Técnica de Gestión Vial Municipal manifiesta: yo una vez explique aquí que son los tratamientos y que son las lozas de concreto; una loza de concreto es cuando usted compra de contado, una carpeta asfáltica y un tratamiento es una compra a pagos pero al final los resultados son los mismos, con carpeta asfáltica ponemos cinco centímetros, en cinco años ponemos otros cinco centímetros y ahí vamos haciendo el proceso a pagos, las lozas de concreto no son así; estos costos que les mostré anteriormente también tiene que contemplar el tipo de proyecto que vamos a desarrollar porque por ejemplo para hacer una loza de concreto en la modalidad participativa necesitamos una comunidad muy organizada, porque en esta modalidad una gran parte del costo lo lleva sobre sus hombros la comunidad, y dependiendo el tipo de proyecto hay que contratar a una empresa y el costo se va a duplicar y hasta triplicar.

La Regidora Marcela Céspedes señala: sería interesante saber cuanto cuesta por ejemplo en el caso de los tratamientos darle ese mantenimiento que dice usted cada cinco años durante los siguientes diez para alcanzar los quince años de vida útil del proyecto porque sería importante saber también, en el caso de los tratamientos que hace la Municipalidad, cuántos de los tratamientos realmente reciben a los cinco años ese trabajo a pagos que le llama usted, si realmente se hace cada cinco años ese nuevo trabajo para seguir dándoles mantenimiento adecuado, y me gustaría también saber si ustedes tienen el dato de cuánto cuesta darle ese mantenimiento para alcanzar esos quince años.

El Ingeniero Bernal Hernández Vásquez, Coordinador de la Unidad Técnica de Gestión Vial Municipal manifiesta: en el caso de los tratamientos nuestros se da un muy buen mantenimiento, de hecho hemos ido recuperando tratamiento por tratamiento y todos han tenido un muy buen desempeño, se les ha hecho el bacheo oportunamente, este mantenimiento es sumamente caprichoso porque no se ha incorporado una variable muy importante y es que el 60% de la durabilidad de un camino depende de la evacuación pluvial y del manejo del agua, si la evacuación pluvial no es buena un tratamiento puede durar dos años al igual que una carpeta, sin una buena evacuación pluvial, si no se descuajan los árboles, si no se están limpiando constantemente los tragantes ni una loza de concreto va a aguantar, no hay que pensar únicamente que el mantenimiento es bacheo sino en construir cunetas, e mantener los árboles con las ramas cortadas, en procurar que los vehículos no circulen con sobrepesos. El mantenimiento se lo hemos dado, el costo no lo tengo, lo podría estimar pero no lo tengo, sin embargo ha sido exitoso hasta el momento a nivel de durabilidad porque le

hemos dado durabilidad. Durante el año pasado y a inicio de este año hemos analizado toda esta política manejada con relación a los tratamientos, todo lo que hemos y no hemos alcanzado, en ningún momento hemos hablado de tratamiento como una carpeta y no se puede comparar con una loza de concreto, pero tal ha sido el desgaste por tratar de cambiar el concepto del tratamiento que nosotros técnicamente como Unidad Técnica decidimos que este año hacemos el último tratamiento porque para nosotros es desgastante estar atendiendo cosas que son comunes del tratamiento pero que se dicen de muy mala manera, es un desgaste político, es un desgaste técnico muy elevado estar justificando día a día que es un tratamiento y porque se dan los desgastes en los tratamientos, aquí les digo que el tratamiento de Pital, por lo menos de mi parte es el último, a menos que se defina lo contrario hoy.

La Regidora Marcela Céspedes señala: anteriormente no me explique adecuadamente en cuanto a lo del mantenimiento, siempre he entendido que al tratamiento después se le coloca una capa asfáltica, a eso me refiero con mantenimiento, al costo total de ver el tratamiento con su mantenimiento y su capa asfáltica.

El Ingeniero Bernal Hernández expresa: así es y un ejemplo reciente es el caso de San José de La Tigra.

El Regidor Ricardo Rodríguez expresa: mucho depende de la duración de la carpeta la banda de rodamiento y el mantenimiento que se le de en partes muy planas y húmedas, y humedad no solo de abajo si no de arriba. Las comunidades tendrán que ir pensando en hacer un esfuerzo para construir las cunetas. En el cemento hay mayor vida útil que en la carpeta pero habría que entrar a valorar que se quiere, si hacer pocos cementados en algunos lugares o beneficiar a más comunidades con los tratamientos o carpeta asfáltica.

El Presidente Municipal, Gerardo Salas manifiesta: a raíz de la insistencia que a tenido el compañero Carlos Corella con los tratamientos la Unidad Técnica está abandonando los tratamientos, eso me parece injusto porque eso es sacrificar algunas comunidades que se verían beneficiadas con estos tratamientos, me parece que tienen que basarse en la parte técnica y dejar de lado estas insistencias, lástima que no estuvo presente hoy el compañero Carlos Corella para que se enterara de toda la información que esta dando el Ingeniero. Creo que es importante definir como Concejo Municipal las políticas, se mantienen los tratamientos a mi criterio desde luego con la supervisión técnica.

La Regidora Marcela Céspedes señala: no creo que nuestro compañero Carlos Corella sea tan importante como para que eso lleve a tomar una decisión que hayan tomado, me llama la atención que se hable de un desgaste político porque el desgaste político es para los políticos y usted está acá como técnico, por lo que no comparte ese desgaste político del que se habla, al igual que a usted a muchos los han tratado mal en las comunidades, cuando se dice tener algo mejor de lo que se tenía efectivamente es así, cubrir las necesidades de la gente pero como funcionarios públicos debemos de realizar nuestra gestión de la mejor forma posible, me gustaría conocer montos reales para hacer una comparación cuantitativa y cualitativa real de los costos de estos tratamientos y poder un análisis comparativo real porque aquí no se nos ha hablado de número reales. Yo siempre he dicho que usted es un profesional excelente y se que tienen las mejores intenciones la igual que el señor Alcalde de cubrir las mayores necesidades pero a veces hay que hacer un análisis del costo-beneficio y tratar de pensar en invertir en mayor calidad que cantidad.

La Regidora Ana Leticia Estrada señala: cuando iniciamos aquí pensamos que queríamos calidad y no cantidad, se ha ido avanzando pero no ha sido lo mejor porque

yo imaginaba que estos tratamientos iban a ser más fuertes y beneficiosos para las comunidades, en el distrito al que yo pertenezco he oído muchas quejas por el tratamiento y hasta la palabra me parece rara "trato y miento" porque quedamos contentos pero a la vez la gente lo critica muchísimo, y la diferencia de dinero entre los tratamientos y las carpetas no es tantísimo para hacer un poquito mejor y beneficioso en el tiempo.

El Alcalde Municipal señala: la palabra que utilizó Bernal Hernández de política se refiere a políticas de la institución como Junta Vial, no es política de partidos políticos, ya que para política de la Junta Vial los están dejando en mal diciéndoles sinvergüenzas por sus trabajos ante el desconocimiento de la gente.

La Regidora Ana Leticia Estrada señala: cuando fueron a Monterrey usted ofreció el asfaltado de los cuadrantes de Monterrey y la gente al final se siente traicionada pero ustedes tienen la culpa porque hablaron de eso en un principio y no se les explico que era un tratamiento y que era lo que se iba a hacer.

El señor Alcalde Municipal señal: el tratamiento es un asfalto nada más que en frío y la carpeta en caliente, los cuadrantes en Monterrey son asfaltados nada más que en tratamientos, yo si creo en los tratamientos en todo lo que es plano donde no pasen más de ciento cincuenta carros diarios. El procedimiento que se debería de hacer es hacer los tratamientos y cuatro años después poner la carpeta por lo que se economiza casi el 80%. Una vez puesta la carpeta se puede planificar a tres años poner la carpeta para que quede a veinte años. Si la Municipalidad pone el tratamiento y de una vez dice tres años después está la carpeta le da seriedad a los proyectos.

La Regidora Ada Luz Chavarría expresa: precisamente parece que el señor Alcalde resumió y explicó lo que nosotros hemos venido planteando durante estos años, la forma en que se debe de trabajar, nos dan una exposición en la que vienen números en bruto, no viene desglosado y ¿quién conoce el costo-beneficio, lo tenemos claro cada uno? porque yo no, a veces es más importante tener poquitos proyectos pero bien hechos que muchos y que al poco tiempo se encuentren en mal estado: me parece que lo que el señor Alcalde acaba de decir es el resumen de lo que justamente hemos estado pidiendo, calidad y no cantidad y que las cosas se hagan bien planificadas con el costo preciso.

ARTÍCULO No. 3. Presentación por parte del Geólogo Andrey Salas Ramírez, técnico del Departamento de Catastro y Valoraciones Municipal, sobre digitalización de la Red Vial Cantonal .--

**Digitalización de la red vial Cantonal en un sistema SIG.
Geog. Andrey Salas**

Objetivo: Utilizar una herramienta tecnológica que permita realizar los procesos de inventario, planificación, programación y control del trabajo ejecutado en la red vial cantonal.

Objetivos específicos:

- ◆ Actualización de la red vial cantonal partiendo de la cartografía del Instituto Geográfico Nacional.
- ◆ Proporcionar un soporte para la actualización, mantenimiento, evaluación y priorización de las actividades tanto de inspección como de mantenimiento rutinario y periódico.

- ◆ Contar con una base digital de los caminos y de sus elementos.

Meta:

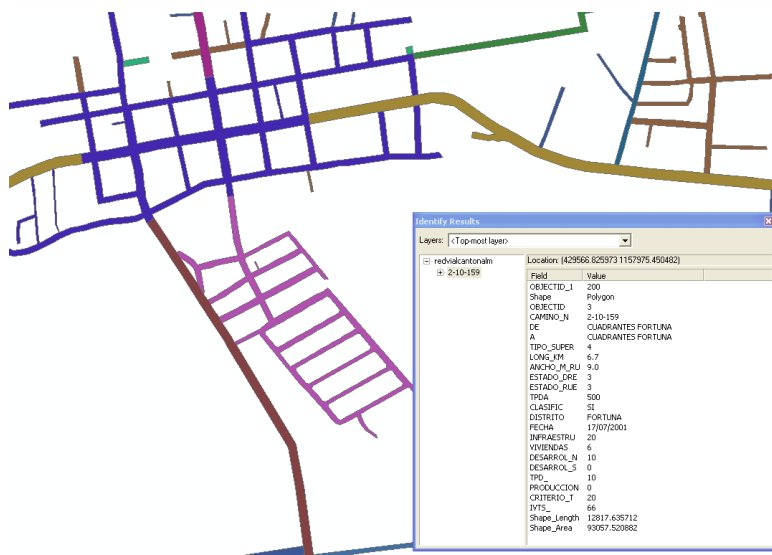
- ◆ Almacenar la información de los expedientes y campo en una base integrada.
- ◆ Implementar un sistema de información geográfico para facilitar el manejo de la información.
- ◆ Posibilitar la mejora de la organización y administración del uso de los recursos para efectuar los programas o proyectos.
- ◆ Contar con un registro histórico visual anual de las actividades de mantenimiento en los caminos.

Sistema de Información Geográfico para la gestión vial

- ◆ Con la ayuda de los SIG se puede hacer uso de las siguientes ventajas:
- ◆ Visualización de la ubicación de las vías.
- ◆ Elaboración de mapas temáticos de los tramos de las vías.
- ◆ Clasificación y visualización de las vías de acuerdo al criterio que tenga representación en la base de datos.
- ◆ Acceder a las características de cada tramo.
- ◆ "Visualización del estado de cada tramo (foto)".
- ◆ El sistema de información geográfico permite realizar diferentes tipos de análisis en función de la información de la base de datos. Al GIS en un futuro se le pueden agregar todos los elementos que se consideren necesarios.

A continuación se mencionan algunos ejemplos:

- ◆ Cubiertas digitales de vías nacionales, cantonales, tramos y poblados.
- ◆ Mapas de solo los tramos reparados, donde se pueda realizar un acercamiento (rendición de cuentas sobre el trabajo realizado en el año).
- ◆ Mapas temáticos en función a los trabajos requeridos en cada tramo.
- ◆ Con un clic la visualización de una imagen del camino ajustada a un mapa o al mapa digital.
- ◆ "Un mapa de puentes y alcantarillas con imagen, separado al de vías ya que estos son puntos".



El Alcalde Municipal señala: este proyecto le va a permitir a los futuros Regidores saber que caminos se pueden asfaltar y cuales no. Es una injusticia lo que esta pasando, hay gente que hace urbanizaciones de segunda y tercera clase y se echan la plata a la bolsa a costillas de la Municipalidad de San Carlos con las carreteras, el Ingeniero de la Junta Vial planteó hoy que este Concejo tome el acuerdo de que los estudios de calidad de las urbanizaciones sean fiscalizados por la Junta Vial, que sea un requisito por acuerdo municipal de que los estudios de calidad de las urbanizaciones cumplan con los estudios de calidad que esta pidiendo la Junta Vial, estamos hablando de alcantarillado y de asfaltado, el acuerdo sería que antes de recibir una urbanización tengan los estudios de calidad y que sean avalados por la Junta Vial.

La Regidora Ada Luz Chavarría expresa: quiero que la propuesta de don Alfredo quede aquí hecha formal y concretamente, y que a la vez nos adjunten eso de los costos y de una vez quede claro y conciso si el mantenimiento va a ser cada cinco años o cada tres años que se va a hacer el recarpeteo.

El Presidente Municipal señala: no estoy de acuerdo en que se pongan plazos ya que en algunos tratamientos varia el plazo de mantenimiento con otros.

La Regidora Teresita Quirós señala. Lo que entendí que dijo el Ingeniero es que ya ellos habían tomado una decisión en la Junta Vial, quisiera saber si esta decisión la tomaron por estudios.

El Presidente Municipal señala: el señor Ingeniero fue muy claro en decir que la decisión la tomaron porque ya los tienen locos con la presión de la gente por desconocimiento y en vista de eso decidieron abandonar los tratamientos, pero no obedece a nada técnico, pero hay que recordar que por encima de cualquiera es el Concejo Municipal quien define la política a seguir con respecto a este tipo de temas.

El Ingeniero Bernal Hernández expresa: la realización de los tratamientos se va a analizar con absoluta lupa técnica ya que obedece mucho a criterio técnico pero si en algún momento tomáramos la decisión de realizar un tratamiento tenemos que analizarlo muy bien, muy detalladamente.

La Regidora Teresita Quirós expresa: al usted decir tomamos la determinación habla del área técnica, a usted no le importa lo que diga el Concejo o por supuesto le interesa.

El Ingeniero Bernal Hernández expresa: yo estoy hablando como Unidad Técnica.

El Licenciado Alfredo Córdoba señala: el Ingeniero dice que no hace tratamientos por asunto cultural no porque técnicamente ni puedan.

El Presidente Municipal señala: las políticas las define el Concejo Municipal, por encima del Alcalde y del Ingeniero, otra cosa es el criterio técnico, no vamos a pedirle al Ingeniero hacer un tratamiento en donde no se pueda, eso es un asunto técnico, lo que yo estoy diciendo es que el Concejo Municipal define que no se elimina los tratamientos de los trabajos de la Municipalidad y eso tiene que hacerlo.

La Regidora Marcela Céspedes expresa: yo estaría de acuerdo siempre y cuando sea de la forma en que el señor Alcalde lo dijo anteriormente y mientras eso no quede bien claro, la forma en que se tome el acuerdo yo no lo voy a apoyar, que quede claramente porque si no seguimos con la historia de que no se pueden poner plazos porque se puede durar más, pero se puede tomar un acuerdo donde con criterio técnico el Ingeniero nos diga cuando puede durar y que por ejemplo en un momento determinado todavía el trabajo está muy bien entonces con criterio técnico el concejo tome un acuerdo de ampliar el plazo pero que se establezcan plazos porque si lo seguimos dejando así seguimos en esa situación y van a seguir las críticas, yo propongo que tomemos la propuesta que hace el señor Alcalde que el Ingeniero técnicamente nos diga cuánto puede durar un tratamiento superficial y que en el mismo acuerdo se diga que si al momento en que se vence el plazo todavía tiene vida útil y no es necesario que se ponga la carpeta, que por acuerdo del Concejo ese plazo sea extendido por el tiempo que el técnico en la materia le indique al Concejo.

La Regidora Ada Luz Chavarría señala: el Alcalde hizo acá una propuesta concreta y concisa componiendo número y fechas, nadie se está brincando criterios técnicos, todo lo contrario, a partir de esa fecha lo que va a mandar es el criterio técnico.

El Alcalde Municipal señala: lo que tiene que definir el Concejo son dos puntos: que no eliminan los tratamientos, que mantienen las carpetas y mantienen el cementado.

SE ACUERDA:

1. Mantener los tratamientos como parte de los proyectos que lleva a cabo la Unidad Técnica de Gestión Vial Municipal. **ACUERDO DEFINITIVAMENTE APROBADO.** (Dos votos en contra de las Regidoras Marcela Céspedes y Ada Luz Chavarría, y siete votos a favor.)
2. Que los estudios de calidad de las urbanizaciones sean fiscalizados por la Unidad Técnica de Gestión Vial, y que previo a recibir las urbanizaciones o proyectos de vivienda se cuente con el aval de dicha Unidad. **ACUERDO DEFINITIVAMENTE APROBADO.** Votación unánime.

La Regidora Ada Luz Chavarría justifica su voto negativo indicando que no está en contra de los tratamientos sino siempre y cuando se hiciera con la propuesta que hizo el señor Alcalde.

La Regidora Teresita Quirós expresa: para que mantener la comisión que nosotros tenemos, eso que también se elimine.

Concejo Municipal

ACTA 11-2009

PAG. 17

Viernes 27 de febrero del 2009

Sesión Extraordinaria

El Alcalde Municipal señala: aunque hayan criterios técnicos de los funcionarios, los Regidores deben de verificar los trabajos.

ARTÍCULO No. 4. Nombramiento en Comisión Municipal.--

SE ACUERDA:

- Nombrar en Comisión a la Síndica del distrito de Aguas Zarcas, Estilita Vásquez, quien se encuentra reunida con la Asociación de Desarrollo de La Gloria de Aguas Zarcas, coordinando la construcción de un puente.--**ACUERDO DEFINITIVAMENTE APROBADO.** Votación unánime.--

AL SER LAS 17:30 HORAS, EL SEÑOR PRESIDENTE MUNICIPAL, DA POR CONCLUIDA LA SESIÓN.--

**Gerardo Salas Lizano
PRESIDENTE MUNICIPAL**

**Alejandra Bustamante Segura
SECRETARIA DEL CONCEJO MUNICIPAL**

ABS