

Reunión de autoridades centroamericanas
de tráfico por carretera

Received by _____ Date.....

Tegucigalpa, Honduras, 11 de febrero de 1957

CLASIFICACION DE CARRETERAS. PUNTOS DE INTERCONEXIONES FRONTERIZAS.
ESPECIFICACIONES TECNICAS

Informe de Trabajo del Grupo II

1. Clasificación de carreteras:

El Grupo consideró el documento de trabajo preparado por el Ing. Benjamín Fraenkel, intitulado "Preparación de una base uniforme para la clasificación de carreteras en Centroamérica" (Doc. AC.5/I/DT/2) y acordó hacer la recomendación siguiente:

Recomendación I

"Se recomienda la aprobación de las bases uniformes para la clasificación de carreteras contenidas en el documento de trabajo intitulado 'Preparación de una base uniforme para la clasificación de carreteras en Centroamérica' (Doc. AC.5/I/DT/2), presentado por las Naciones Unidas, con las modificaciones hechas por el Grupo de Trabajo."

2. Puntos de interconexiones fronterizas:

El Grupo consideró el documento de trabajo preparado por el Ing. Benjamín Fraenkel, intitulado "Puntos de interconexiones fronterizas de las carreteras internacionales de Centroamérica" (Doc. AC.5/I/DT/5) y acordó hacer la recomendación siguiente:

Recomendación II

"Se recomienda la aprobación de los puntos de interco-

nexiones fronterizas y de la numeración de las carreteras sugerida en el documento de trabajo intitulado 'Puntos de interconexiones fronterizas de las carreteras internacionales de Centroamérica' (Doc. AC.5/I/DT/5) presentado por las Naciones Unidas, con las modificaciones hechas por el Grupo de Trabajo, y con la salvedad que para la Carretera Panamericana se use el modelo de escudo ya aprobado por la Comisión técnica de planificación de los Congresos Panamericanos de Carreteras en su primera reunión celebrada en Río de Janeiro, Brasil, en febrero de 1956."

3. Especificaciones técnicas:

El Grupo consideró el documento de trabajo preparado por el Ing. Benjamín Fraenkel, intitulado "Anteproyecto de especificaciones técnicas para las carreteras de Centroamérica" (Doc. AC.5/I/DT/3) y acordó hacer las recomendaciones siguientes:

Recomendación III

"Se recomienda la adopción de las especificaciones técnicas geométricas siguientes basadas en el documento de trabajo intitulado 'Anteproyecto de especificaciones técnicas para las carreteras de Centroamérica' (Doc. AC.5/I/DT/2) presentado por las Naciones Unidas y reestructuradas por el Grupo de Trabajo:

Especificaciones Técnicas Geométricas

<u>1/</u> <u>Carreteras especiales</u> (Freeways, express-ways and parkways)	<u>Anchos</u>		<u>Derechos de vía</u>	<u>Radios Mínimos</u>	<u>Pendientes Máximas</u>	<u>Velocidades de diseño</u>	<u>Visibilidades Mínimas</u>
	<u>Calzada</u>	<u>Corona</u>					
			60				
Regiones llanas	2x7.20	Minimo 25 m		450	3%	100	400
Regiones onduladas				350	4%	80	300
Regiones montañosas				200	5%	60	200
<u>Carreteras Principales</u> (Main highways)	7.20	12 a 13.50	50				
Regiones llanas				350	3%	80	300
Regiones onduladas				200	4%	60	200
Regiones montañosas				100	5%	50	130
Regiones escarpadas				60	6% <u>3/</u>	40	70
<u>Carreteras secundarias</u> (Secondary roads)	6.50	10 a 12	30				
Regiones llanas				200	5%	60	200
Regiones onduladas				100	6%	50	130
Regiones montañosas				50	8% <u>2/4/</u>	40	70
<u>Caminos Vecinales</u> (Farm to market roads)	5.50	7 a 10	20				
Regiones llanas				100	5%	50	130
Regiones onduladas				50	8% <u>2/</u>	40	70
Regiones montañosas				30	10% <u>2/5/</u>	30	50

1/ Estas carreteras no tendrán cruces ni semáforos, sus accesos serán controlados y tendrán pistas para aceleración y desaceleración.

2/ Deben ser evitadas las pendientes de más de 6%, especialmente por las dificultades que traen al tráfico y a el mantenimiento de la carretera.

3/ Toleranse 7% hasta 300 metros de extensión.

4/ Toleranse 9% hasta 300 metros de extensión.

5/ Toleranse 12% hasta 200 metros de extensión.

Obras de Arte

Obras de arte utilizadas en las carreteras. Ancho mínimo: 7.90 metros, más un paso para peatones en cada lado; cálculo de resistencia que permita el paso, con seguridad, de las cargas máximas autorizadas al tráfico y de las aplanadoras más pesadas empleadas en servicios viales, considerando el impacto de las cargas móviles. Ancho mínimo de 6.00 metros en los caminos vecinales.

Obras de arte que cruzan sobre las carreteras. Ancho mínimo libre: 9.00 metros; altura mínima libre: 4.50 metros; cálculo de resistencia con las máximas condiciones de seguridad.

Gálibos mínimos. En los diagramas se encuentran también los gálibos mínimos indicados para las obras de arte, donde en lugar de pasos laterales para peatones se indican sólo guardacantones de 55 cm. (40 cm. en los caminos vecinales) de ancho. Sin embargo, siempre que sea posible construirlos, los pasos para peatones son preferibles a esos guardacantones.

Recomendación IV

"Se recomienda el estudio de los datos relativos al cálculo de cargas contenidos en los diagramas del documento de trabajo AC.5/I/DT/3, preparado por las Naciones Unidas, para deliberación ulterior."

Recomendación V

"Se recomienda la aprobación de las siguientes medidas destinadas a lograr el mejoramiento de la planificación de

carreteras en general y a permitir la construcción económica de pavimentos en particular:

- (1) la constitución de una comisión técnica integrada por dos expertos de las Naciones Unidas y por dos ingenieros de cada uno de los países centroamericanos, con el fin de preparar un anteproyecto de "Manual de especificaciones técnicas y procedimientos administrativos generales", aplicable a las obras de caminos de esos países;
- (2) la contratación por dos años de un experto en estabilización de suelos para la construcción de bases en pavimentos de carreteras;
- (3) la instalación de un laboratorio de investigación de mecánica de suelos en Centroamérica que, además, podría servir para proporcionar adiestramiento a ingenieros y técnicos en esa especialidad.
- (4) la instalación, por lo menos, de un laboratorio móvil remolcable en cada uno de los países centroamericanos. Ellos harán en cada país, en menor escala, lo que el laboratorio central, y además de eso podrán ser estacionados junto a las obras más importantes en ejecución donde harían un control detallado y seguro de los trabajos.
- (5) El establecimiento de un sistema de becas para estudios de mecánica de suelos a ingenieros de caminos de los países centroamericanos.

(6) la autorización de una nueva reunión de ingenieros de caminos para resolver los problemas referentes a la planificación de carreteras.