

CAPITULO V

CONCLUSIONES

- Existe en la actualidad varios métodos de diseño de pavimentos, el presente trabajo llego a utilizar diferentes sistemas o metodologías para establecer composiciones y características específicas, sin ser necesario su imposición.
- Dentro de las limitaciones de la metodología AASHTO es necesario indicar que El AASHTO Road Test fue hecho con una clase típica de materiales y un único tipo de subrasante. La extrapolación de los resultados obtenidos a aplicaciones generales es peligrosa dado que los materiales de un determinado lugar son diferentes a los usados en el AASHTO Road Test.
- El AASHTO Road test considera el tránsito acumulado de vehículos con cargas y configuraciones por ejes idénticos. El proceso para convertir un tránsito mixto en un número equivalente de pasadas de $ESAL_S$ se basa en una relación empírica no verificada in situ.
- El número de años y las cargas aplicadas en el AASHTO Road Test representan sólo una fracción de la vida de diseño y de las aplicaciones de cargas vistas en la realidad. Con períodos muy largos

en servicio, el deterioro del pavimento por condiciones ambientales empieza a ser importante.

- El método AASHTO permite más opciones de cambio tanto en los espesores, propiedades de los materiales, drenaje y otros parámetros que le hacen mucho más práctico para el cálculo de los espesores de pavimento flexible.
- El momento de obtener los datos para el procedimiento de dimensionar el pavimento, es importante contar con fuentes seguras de información como lo son el Ministerio de Obras Públicas, Municipios, Consejos Provinciales, etc. para el caso de datos como tipo de vía, tasas de crecimiento, precipitaciones, etc. y datos que sean reales para la zona donde se va a realizar el proyecto como lo son los datos del tráfico y estudios de la subrasante.
- Los factores estadísticos son datos importantes dentro del diseño del pavimento, y dentro del proceso de optimización es necesario analizar cuidadosamente estos parámetros con la finalidad de no encarecer la obra y obtener beneficios que serán reflejados a largo plazo en la administración de la carretera.
- Adicional al procedimiento de diseño de pavimento y a la determinación del espesor, es necesario mencionar que para que se cumpla con el objetivo de mantener las condiciones iniciales de

servicialidad por el periodo de diseño escogido se deben realizar procesos de mantenimiento rutinario a la vía,

- Para proceder con el diseño del espesor del pavimento, es necesario previamente establecer en forma definitiva el diseño geométrico, el mismo que permitirá obtener la recolección de información de la subrasante de la mesa de la carretera real.
- Es indispensable analizar todos los posibles problemas de la carretera con la finalidad de tomar medidas preventivas o correctivas en lugares con presencia de fallas geológicas, agua subterránea, sectores inestables, etc.
- Para la colocación del pavimento es necesario que se encuentren realizadas obras de infraestructura básica como lo es el alcantarillado para evitar la remoción del material colocado y problemas de asentamientos.
- Como conclusión final es necesario indicar que cada carretera tiene una característica especial que la hace única, así se encuentre en el mismo sector, por lo que no se puede generalizar en ningún caso los mismos parámetros y coeficientes utilizados.