

SESIÓN EXTRAORDINARIA TRESCIENTOS CUARENTA Y DOS, DOS MIL CATORCE, CELEBRADA POR EL CONCEJO MUNICIPAL DE CAÑAS A LAS DIECISIETE HORAS CON QUINCE MINUTOS DEL DÍA SIETE DE AGOSTO DEL AÑO DOS MIL CATORCE, EN EL SALÓN DE SESIONES DE LA MUNICIPALIDAD DE CAÑAS.

REGIDORES PROPIETARIOS

Thais Elena Ocampo Campos
Adolfo Cascante Rodríguez
Nelson David Delgado Cabezas

REGIDORES SUPLENTE

Yajaira Herrera Alvarado
Gerardo Alvarado Arce
Roger Alvarado Ruíz
Alicia Bolívar Ruíz
Stephanie Suárez Ulate

SÍNDICOS PROPIETARIOS

Carlos Humberto Corella Madrigal

Juan Roger Gómez Medina

SÍNDICOS SUPLENTE

Leda Patricia Molina López
Eneida Murillo López
Ana Isabel Miranda Miranda
María Dominga Gutiérrez Hernández

SINDICOS Y REGIDORES AUSENTES

Roy Zúñiga Rodríguez
Amelita Gutiérrez Reyes
Eliécer Delgado Salguera
Freddy Gerardo López Molina
Heiner Quesada Torrentes

ALCALDE MUNICIPAL

Lizanías Zúñiga López

VICEALCALDESA MUNICIPAL

Karol Ruíz Rodríguez

SECRETARIA DEL CONCEJO

Melissa Espinoza Mejía

Una vez comprobado el quórum se inicia la sesión con la siguiente agenda:

Punto Único: Recibimiento y exposición de los Funcionarios de CEMEX.

Preside el Regidor Nelson Delgado Cabezas

Muy buenas tardes, tenemos hoy sesión ordinaria número 342-2014, del día jueves 07 de agosto del 2014, darles un caluroso saludo a los señores Regidores, al señor alcalde señora vicealcaldesa, al señor Vicealcalde, a los señores Regidores Suplentes, Síndicos Suplentes, y a todos ustedes que nos acompañan. Bienvenidos todos.

Se acuerda nombrar a la regidora Yajaira Herrera Alvarado en suplencia de la Secretaria del Concejo Municipal para la Sesión Extraordinaria 342-2014. **Aprobado por unanimidad. Definitivamente Aprobado.**

INFRAESTRUCTURA

COSTA RICA



Visión

Impulsar de manera activa el desarrollo de los municipios de Costa Rica, a través de soluciones innovadoras para proyectos de infraestructura que mejoren la calidad de vida de las personas

Hechos

- Abatir el rezago de pavimentación está dentro de las primeras demandas ciudadanas en los municipios
- Se tiene un rezago de pavimentación promedio del 60% en el país
- La infraestructura vial en general se encuentra en malas condiciones
- Obras de Pavimentación tienen un alto impacto:
 - Ambiental
 - Social
 - Desarrollo económico



Antes



Después

Oferta FEMUGUA

Proyectos	▪ Desarrollo de programas de pavimentación ▪ Estructuración de corredores para sistemas de transporte público masivo ▪ Coordinación para la promoción de programas sociales de pavimentación ▪ Alternativas de pavimentación de bajo costo para zonas marginadas
Técnicos ▪ Análisis de alternativas de pavimentación para cada tipo de calle (nueva o existente) ▪ Presupuestos base de infraestructura vial ▪ Integración de expedientes técnicos ▪ Estudios de movilidad ▪ Capacitación en supervisión de obra ▪ Oferta Llave en Mano	Jurídico - Financieros ▪ Asesoría para la gestión de recursos, financiamiento por medio de bancos ▪ Evaluación ▪ Asesoría para la gestión de créditos con instituciones financieras ▪ Participación y cooperación vecinal ▪ Análisis y recomendaciones del marco jurídico y legal para ejecución de proyectos

FEMUGUA Costa Rica Infraestructura

1. *Proveedor de Soluciones*
2. *Experiencia y capacidades*
3. *Soluciones Propuestas*



Capacidades



INFRAESTRUCTURA



1- Tipos de pavimentos

2- Introducción a los Pavimentos

3- Servicios ofrecidos (Prueba de Placa)

4- Diseño de Pavimentos Rígidos y Flexibles

Tipos de Pavimentos

Pavimento de Concreto Convencional	▪ Formulado con cemento, agregado y agua, espesores de 12 hasta 35 cm ▪ Puede colocarse manualmente o con máquina ▪ Se refuerza en las juntas con acero convencional
Losas Optimizadas	▪ Losas con geometría optimizada sin acero ▪ Ahorro de 25% de espesor vs Pavimentos tradicionales ▪ Opción de concreto más económica ▪ Análisis por elementos finitos
Concreto compactado con Rodillo	▪ Concreto de consistencia seca, sin acero ▪ Se coloca de forma continua y se compacta con rodillo vibratorio ▪ Gran velocidad de colocación



Tipos de Pavimentos

Whitetopping

- Carpeta de 10 cm o más de espesor
- Se coloca sobre asfalto existente
- Se aplica en pavimentos asfálticos en que los baches son un problema recurrente

Base Estabilizada

- Base formulada con 4-7% de cemento , agregado granular y agua
- Sella poros en zonas de mucha agua
- Se coloca concreto o asfalto encima

Suelocemento 'Unicapa'

- Mezcla de cemento con suelo natural (8%-19% cemento)
- Solución muy económica para caminos de tierra o pavimentos progresivos
- Excelente solución para caminos rurales y provisionales.



Whitetopping



Descripción:

Consiste en la construcción de una sobrecarpeta de concreto hidráulico en pavimentos de asfalto que presenten daños superficiales.



Ventajas

- Técnica de reparación de pavimentos
- Concreto colocado sobre asfalto o concreto deteriorado
- Reduce costos de construcción, utiliza la estructura de soporte existente
- Incrementa de 10 - 30 años la vida útil
- Bajos costos de mantenimiento

Pavimentos Arquitectónicos



Aplicaciones:

- Pavimentos para tráfico vehicular y peatonal
- Calles, Avenidas, explanadas y plazas
- Interiores
- Rehabilitación de centros históricos y zonas protegidas por el Ministerio de Cultura Juventud y deportes

Ventajas:

- Durabilidad
- Bajo Mantenimiento
- Facilidad de Colocación
- Variedad de Texturas y Colores
- Se adapta a cualquier diseño urbano

Obras Complementarias

Movimientos de Tierra

- Servicio de corte y relleno de materiales.
- Colocación de Subbases.
- Colocación de Bases granulares y Estabilizadas.



Cordón y Caño y Cunetas

- Colocación de Cordón y Caño tipo pecho paloma, en L o conforme a especificación
- Colocación de Bordillos



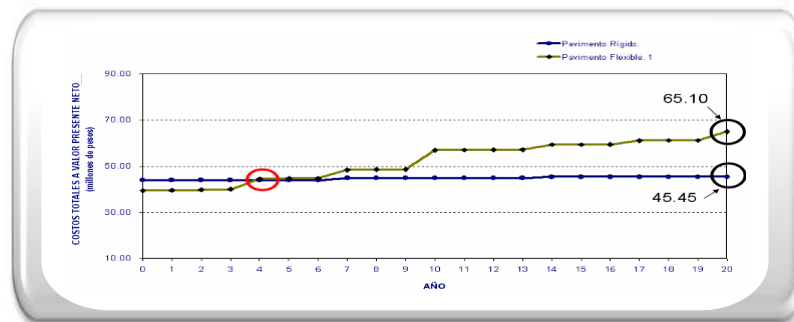
Aceras

- Colocación de Aceras
- Acabado Estampados para aceras
- Acabados con tiburón en las juntas



CASO DE EXITO

ANÁLISIS POR MANTENIMIENTO Y CONSERVACION WHITETOPPING VS RECONSTRUCCIÓN ASFALTO



Infraestructura





INFRAESTRUCTURA

1- Tipos de pavimentos

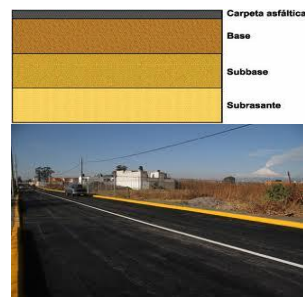
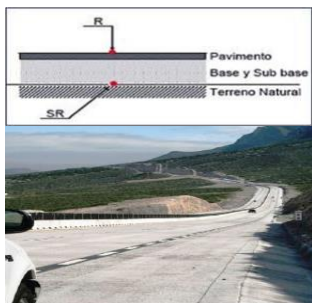
2- Introducción a los Pavimentos

3- Servicios ofrecidos (Prueba de Placa)

4- Diseño de Pavimentos Rígidos y Flexibles

Definición

Es la capa o conjunto de capas de materiales apropiados, comprendida entre el nivel superior de la terraza (subrasante) y la superficie de rodamiento



Funciones

- Proporcionar una superficie de rodamiento uniforme
- Color y textura adecuado
- Resistente a la acción del tránsito, temperatura y otros agentes perjudiciales
- Transmitir los esfuerzos adecuadamente a la subrasante de modo que esta no se deforme



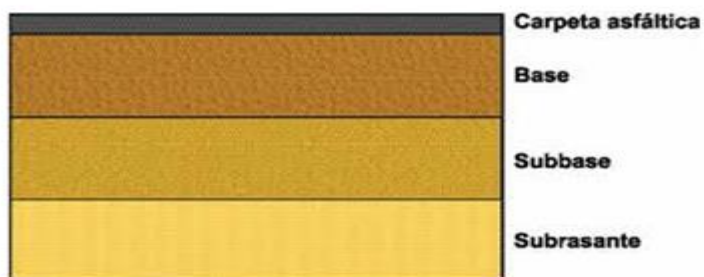
Tipos de Pavimentos

- Pavimentos Flexible

Consiste en una superficie de desgaste o carpeta relativamente delgada construida sobre capas (base y subbase), apoyándose este conjunto sobre la subrasante compactada, de manera que la subbase, base y carpeta de rodamiento constituyen la estructura de este tipo de pavimento



Estructura de Pavimento Asfáltico



Distribución de esfuerzos en Pavimentos Flexibles



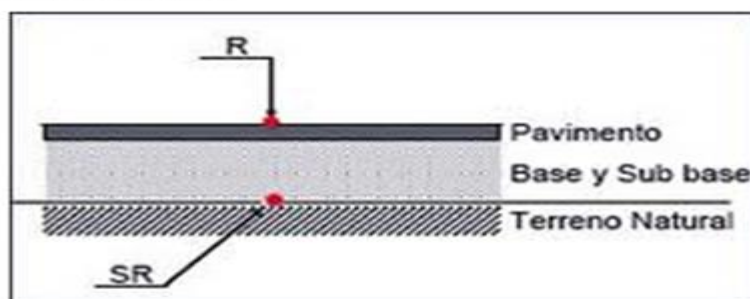
Pavimento Hidráulico

Consiste en una losa de concreto hidráulico y puede no tener una capa de base o sub-base entre la losa y la subrasante



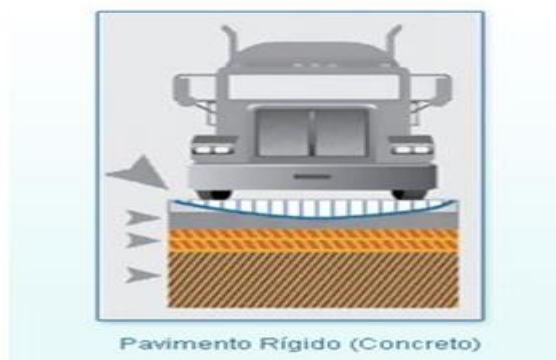
Estructura de Pavimento Rígido

- Pavimentos Rígidos

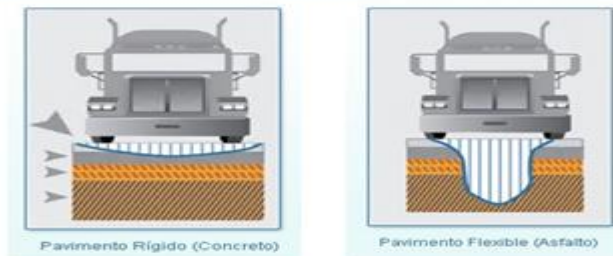


Estructura del Pavimento Hidráulico

Distribución de esfuerzos de los Pavimentos Rígidos



Distribución de esfuerzos de los Pavimentos



Radica en los espesores necesarios para cada una de las capas de los pavimentos. Al ser el pavimento de concreto rígido este tiene la capacidad de poder absorber la mayor cantidad de los esfuerzos, permitiendo una reducción de las sub-capas, caso contrario lo tiene el asfalto.

Diferencia

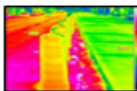


Radica en los espesores necesarios para cada una de las capas de los pavimentos. Al ser el pavimento de concreto rígido este tiene la capacidad de poder absorber la mayor cantidad de los esfuerzos, permitiendo una reducción de las sub-capas, caso contrario lo tiene el asfalto.

Ventajas

		Asfalto	Concreto
Mayor Durabilidad	- Vida útil hasta 20 años (Flexible solo se puede diseñar hasta 15 años) - Menor deformación y agrietamiento provocados por calor y cargas extremas		
Menor Costo de Ciclo de Vida	- Costo de ciclo de vida hasta ~60% menor - Menor mantenimiento requerido		
Mayor Fluidiz. Vial	- Menor frecuencia y número de reparaciones - Velocidades más constantes por menos baches		
Mayor Seguridad	- Mejor tracción - Menor distancia para frenado - Superficie antideslizante - Mayor visibilidad nocturna	 Concreto (Mojado) 26 m Asfalto (Mojado con baches) 1.54 m	

Ventajas

		Asfalto	Concreto
Mejor Iluminación	■ Mayor capacidad de reflejo de luz, 5 veces vs. asfalto — Reduce hasta un 37% el uso de luminarias		
Reducción de Temperatura Urbana	■ Reducción de temperatura de hasta 10°C — Menor absorción de calor que el asfalto — Mayor confort para usuarios de vialidades		
Mejor Imagen	■ Menor cantidad de baches ■ Mejor apariencia física		
Sustentabilidad	■ Menores emisiones, desde la fabricación hasta su desecho, durante su ciclo de vida ■ Reflexión solar hasta 3 veces más que el asfalto, reduciendo emisiones de CO₂		

Beneficios de los Pavimentos de Concreto

Beneficios	Tipo de Pavimento	
	Asfalto	Concreto
Durabilidad	3 a 6 años	20 a 30 años
Mantenimiento	Frecuente y costoso	Escarso y bajo costo
Comportamiento	Flexible y deformable	Rígido
Apariencia	Color negro	Color claro y opción de color
	Acabado liso	Opción con acabados estampados
Seguridad	Requiere mayor alumbrado	Mejora visibilidad y reduce el costo de alumbrado
	Enchancamientos por deformaciones	Mejor drenaje superficial y superficie antideslizante
	Prolonga el frenado	Reduce la distancia de frenado.
Ambiental	Mayor emisión de gases contaminantes en su colocación, operación y reparación.	Reducción de gases contaminantes en su colocación, operación y mantenimiento.
	Genera "Isla Urbana de calor"	En promedio, reduce en 5°C la "Isla Urbana de Calor".
	Aumenta el consumo de combustible en transportes pesados	Reduce el consumo de combustible en transportes pesados.



Ventajas



Ventajas



INFRAESTRUCTURA

1- Tipos de pavimentos

2- Introducción a los Pavimentos

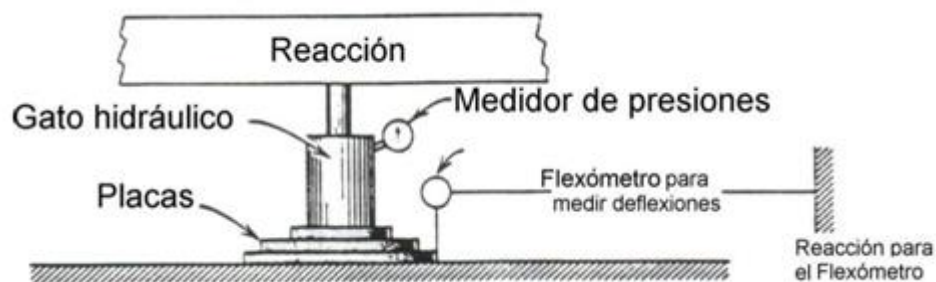
3- Servicios ofrecidos (Prueba de Placa)

4- Diseño de Pavimentos Rígidos y Flexibles



Definición

- Los ensayos de placa de carga permiten determinar las características resistencia - deformación de un terreno.
- Consisten en colocar un conjunto de placas sobre el suelo natural, Subbase, Base o Asfalto-Concreto, aplicar una serie de cargas y medir las deformaciones. El resultado del ensayo se representa en un diagrama esfuerzo- deformación. A partir de este ensayo se pueden obtener numerosos datos entre los que se destacan:
 - Obtención de la capacidad de carga del suelo para un asentamiento determinado.
 - Determinación del módulo de reacción (k).
 - Determinación de las características de la curva carga contra deformación del suelo.



Definición

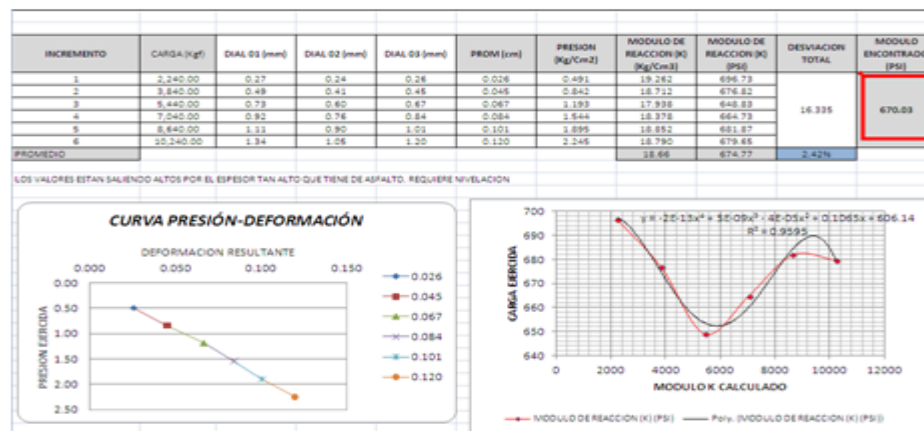
La información proporcionada es utilizada en la evaluación y diseño de pavimentos de tipo rígido ó flexible de carreteras y/o aeropuertos y aplicarse tanto a suelos en estado natural como compactados



Prueba de Placa (AASHTO T 235 or ASTM D1194 y D 1195).



Resultados

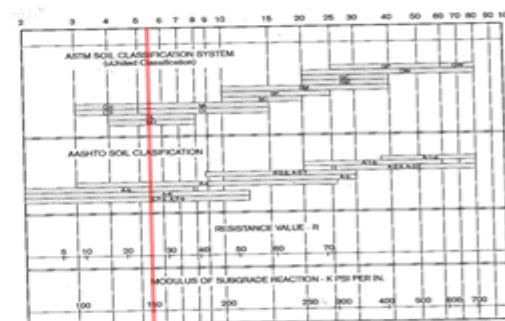


Modulo de Reacción, K

■ Clasificación del suelo, correlación entre

- ASTM SUCS
- AASHTO
- FAA
- RESISTANCE VALUE
- MSR "K"
- BEARING VALUE
- CBR

(i.e. CBR=5.5, igual k= 150 psi, igual SUCS= ML or CL rango)



"Figura 1"

El aspecto más importante para obtener un buen comportamiento de los pavimentos en una buena Estructura de Soporte

INFRAESTRUCTURA

- 1- Tipos de pavimentos
- 2- Introducción a los Pavimentos
- 3- Servicios ofrecidos (Prueba de Placa)
- 4- Diseño de Pavimentos Rígidos y Flexibles



Diseño de Pavimentos

PROGRAMA DE DISEÑO AASTHO 93 PARA ESTRUCTURAS DE PAVIMENTO TANTO DE CONCRETO COMO ASFÁLTO



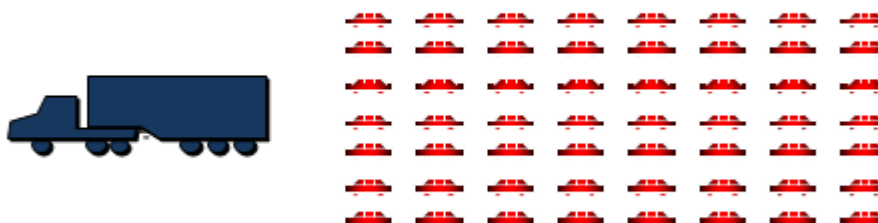
Aspectos a Considerar en el Diseño de Pavimentos

Confiabilidad	Coefficiente de Drenaje
Desviación Estándar	Serviciabilidad Inicial
Módulo de Ruptura	Serviciabilidad Final
Módulo de Elasticidad	Coefficiente de Transferencia de Carga
Módulo de Reacción	Ejes Equivalentes

Clasificación vehicular

A2		T2-S1		T2-S2-R2	
A'2		T2-S2		T3-S1-R2	
B2		T3-S2		T3-S2-R2	
B3		T3-S3		T3-S2-R3	
B4		C2-R2		T3-S2-R4	
C2		C3-R2			
C3		C3-R3			
C4		T2-S1-R2			

Trafico (ESAL's)

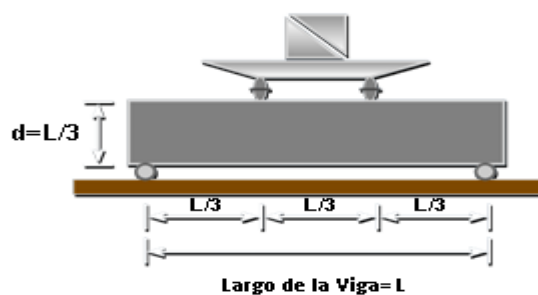


El daño a un pavimentos producido por un tráileres equivale aproximadamente al producido por 9523 carros livianos.

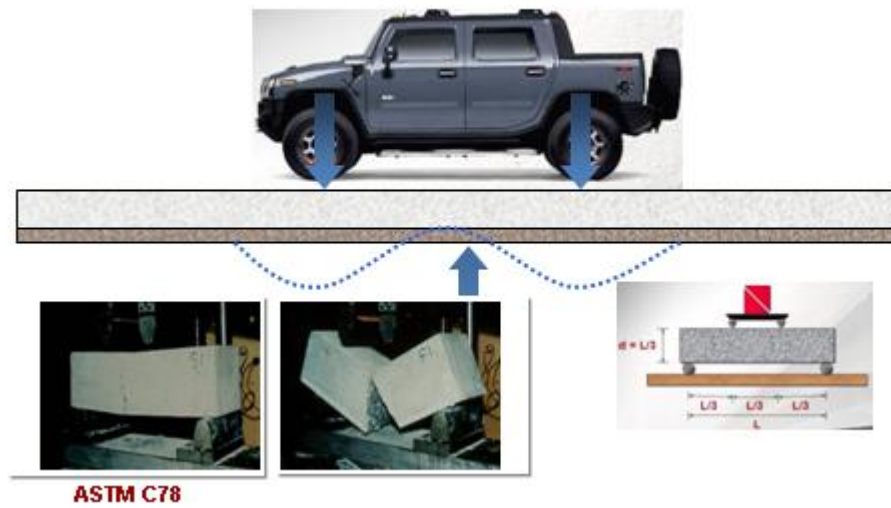
Concrete Properties

ASTM C78, Resistencia a la flexión del concreto usando la prueba simple de viga con una carga a apoyada a los tercios

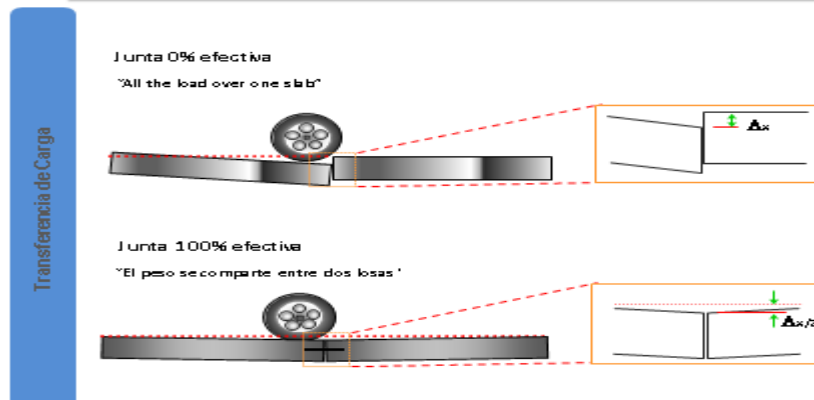
Propiedades del Concreto



Resistencia con Modulo de Ruptura a la Flexión



Transferencia de Carga

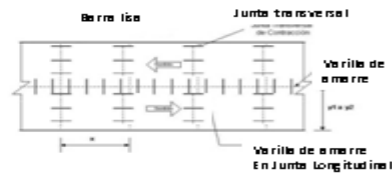


Software y tecnología

Plano (Layout) de distribución de juntas

Espaciamientos máximos recomendados

Espeor de pavimento, cm.	Rango de espaciamiento, m
15	3.00 - 3.60
18	3.60 - 4.30
20 o greater	4.00-4.50



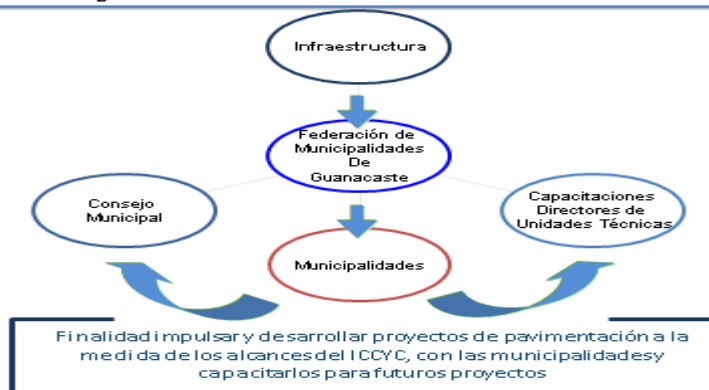
- Ejemplo para un diseño de 18 cm de espesor.
- Sección de 7.00 m:
 - 2 carriles, 3.50 m cada uno
- Junta transversal 3.60 - 4.30 m. separación
 - Rel ancho/Largo $0.7 < A/L < 1.4$

$$3.50 / 3.60 = 0.97 \text{ (ok)} \quad \text{or} \quad 3.50 / 4.30 = 0.81 \text{ (ok)}$$



Separación de Junta máxima recomendada 4.50 meters

Iniciativas Estratégicas



• GRACIAS

Yajaira Herrera Alvarado

En estos caminos que de adoquines ¿se tendría que quitar el adoquín para echar el concreto? y otra pregunta también es porque el problema es que nosotros como municipios asfaltamos porque obviamente eso es lo que nos da CONAVI lo que nos da el MOP entonces lo que más caro sale es gavetear porque por ejemplo en mi barrio ha costado pavimentar porque todas las calles hay que gavetearlas y solo ese trabajo es muy caro, ¿entonces si nosotros empezáramos a utilizar concreto para la municipalidad sería más caro que si utilizamos el asfalto ya que nos ahorraríamos el aporte que nos da el MOP? Para mi esos puntos son algo difícil yo soy la representante de este concejo en la Junta Vial Cantonal y es difícil cuando uno le dice al ingeniero sobre este nuevo sistema lo primero que nos van a decir es quien nos va dar el cemento ya que el asfalto nos lo da RECOPE por lo que es difícil manipular esto pues porque de donde vamos agarrar el concreto de donde tendríamos para pagar por eso, ¿entonces uno como regidor como representante de este catón que puede hacer?

Carlos Alberto Albarello Bolívar.

Buenos esos puntos son unos de los que yo he estado tratando con Alejandro porque un día me estaban diciendo que yo el problema que tenía es que no tengo un contrato a como hace RECOPE ya que acá no tenemos un “RECOCER” (Refinadora Costarricense de Cemento) que nos regales ese producto a como hace RECOPE, pero es que al final RECOPE no está regalando nada ya que es algo que al final eso le cuesta al país nos cuesta a todos, y esos uno de los puntos que nosotros vamos a tratar en las reuniones que esperamos tener y que queremos plantear al ministerio esa es una, luego no es que todo se los regalan ustedes tienen que comprar cierto producto para que ellos se los produzcan y ellos hacer el trabajo o como en algunas municipalidades lo que hacen es que se ponen de acuerdo con alguna empresa y entonces lo que les contratan es la maquila, y eso se puede hacer del mismo modelo y no necesariamente tener un “RECOCER” y porque estemos trabajando con los gobiernos locales eso no significa que no estemos trabajando con el gobierno central, porque la idea es que todos tengamos la misma idea la misma idea de pensamiento ya que esto es una forma de desarrollar un país de sacarlo adelante.

Roger Alvarado Ruiz.

Buenas noches compañeros de la Federación de Municipalidades de Guanacaste, y a mis compañeros de la municipalidad, quiero comentar lo que un ingeniero me dijo una vez que hay un ahorro con respecto a que lo negro atrae un poco el calor y en las llantas y por lo menos que ayuda ahorrar un poco, por otro lado yo recogería el dinero de la 8114 y haría un fideicomiso en el cual con eso podríamos el concreto, entonces sería importante

tener un convenio con ustedes , pero que otros beneficios nos darían ustedes a nosotros hay algún crédito que se pueda hacer por medio del IFAM , porque acá no se trata de si es de calidad o no, porque yo lo comprendo así de cómo es posible de que el estado allá vendido CEMEX , con eso nosotros hubiéramos asfaltado todo el país, por eso si doña Viviana me contesta eso porque a nosotros lo que nos interesa es el dinero, para poder hacerlo en concreto porque eso sería lo ideal.

Regidor Adolfo Cascante

Buenas noches compañeros regidores, entiendo que la empresa que está haciendo la carretera de Cañas-Liberia y entiendo que CEMEX es la empresa que les produce todo ese concreto que ellos requieren entonces quien por parte del estado le da ese control de calidad a la empresa CEMEX, la otra pregunta es que dicen ustedes los ingenieros que para hacer las calles de asfalto hay que hacer un préstamo de suelos para hacer la base entonces para hacerlas con concreto no habría que hacer esos préstamos de suelos y entonces que es más barato hacerlas con concreto o con asfalto. Parte que tiene que ver con la diferencia de los asfaltos y los pavimentos rígidos, el otro es con el ahorro de los combustibles y esto no es que lo estén inventando pues al usted rodar por un pavimento flexible la llanta lo que hace es ir creando como una honda entonces eso se puede visualizar a como si el auto va subiendo porque tiene una fuerza que lo está atajando y por eso significa que gasta más combustible, en el concreto la diferencia es que como es rígido la llanta va encima ósea ella rueda y no hay nada que lo detenga entonces la cantidad de energía que usted necesita para poder dar el mismo servicio es mucho menor y eso se produce en una cantidad de combustible menor en la hora que uno lo esté ejecutándolo . Quien nos da a nosotros seguimiento para el control del concreto eso nos lo da la NAME que ellos son lo que tiene todo los equipos para poder hacer cualquier tipo de control y que hace CEMEX para devolver algunas cosas pues el experto o como empresa es uno de los expertos a nivel mundial y como punto de lanza en lo que tiene que ver con el desarrollo de pavimentos es CEMEX ya que tiene laboratorios en México y en Suiza a lo que voy es que cuando la NAME no tiene los equipos suficientes para poder hacer un análisis de un concreto de cualquier otra empresa que sea o no de nosotros aun así se les presta todos los equipos para que ellos también hagan sus análisis en nuestros laboratorios sin ningún compromiso y si gustan ir a ver cómo es que se hace el cemento podrán ver equipos que ni en la NAME podrán ver ya que solo nosotros los tenemos con instrumentos de alta tecnología en la parte de control de calidad y procedimiento del cemento. A nivel internacional existen unas normas que se deben cumplir a la hora de confeccionar el cemento es una norma de la ICTC esas normas son las normas mínimas que existen para que una nación entera debe realizar, y la condiciones en las cuales se realizan esos cementos son completamente distintos a los que se utilizan para las construcciones de casas que son de una calidad más puros por lo que esos sacos de cementos que venden en la ferreterías tienen más adiciones y por eso las condiciones de la calidad. En los asuntos de los adoquines en este momento en Nicaragua se está haciendo una prueba colocando una capa de concreto y a como nosotros recomendamos sería quitar la capa de adoquines y realizar la construcción del concreto, cuando

coloco un pavimento flexible en el momento que las ruedas del camión y esto lo que aplica es una carga `que al ser flexible esto esa carga se va aplicando tienen que soportar esos dispensadores flexibles de cuando va pasando el camión que en un pavimento de concreto poner una placa que si ustedes se paran en una de esas colchonetas de espuma y verán cómo se hunden toda pero si se paran en una tabla verán que se hunden y verán que lo que se hace es una distribución de esfuerzo más amplia y entonces como esta carga se tenía que aguantar todo para abajo y ahora es esfuerzo va para mas entonces hay una mas distribución de la fuerza. Con respecto a la idea de que muy bonito el concreto pero que muy caro.

Licda. Viviana Álvarez Barquero.

Con el tema del dinero con respecto a esto hablamos con CEMEX para que nos ayudaran a buscar financiamiento y con los bancos también se está negociando para buscar la mejor tasa, con respecto a nosotros iremos a una reunión para hablar de esto mismo sobre el financiamiento de este proyecto ya que la idea es ver cómo lo negociamos, nosotros para empezar a hablar de este tema fue empezar a capacitar porque para los ingenieros de estas instituciones trabajar con concreto se les hace difícil como que les dan miedo entonces CEMEX se comprometió y capacito a todos los ingenieros de todas las municipalidades de Guanacaste en diseño y concreto asfáltico, diseño de vías de concreto hidráulico y como representante de esta Municipalidad asistieron la ingeniera Angie Díaz y Jasón Cárcamo.

Por ejemplo esa calle que quieren hacer en el Hotel no hay necesidad ni de hacerla en concreto porque el transito no da para eso, ya sea que se haga una uní capa en donde aproximadamente unos cuarenta o sesenta millones por kilometro con un pavimento progresivo y que con dos años se paga sola con solo el mantenimiento que se le daría, por los que les afirmo que con el mismo dinero que hacen esas asfaltados pueden hacer las calles con concreto y les serán más duraderas y más eficaces.

Regidor Gerardo Alvarado Arce

Buenas tardes compañeros regidores, a mi si me quedo muy claro todo pero me gustaría que se refirieran a la problemática que hay acá en los caminos ya que todos están en muy mal estado y que este proyecto sería superior lleva menos costo que las vías en asfalto o lleva menos trabajo, porque a lo que ustedes se han referido a lo que he entendido es que si es más fácil trabajar con el concreto que con el asfalto con respecto al comportamiento de las calles eso es a lo que yo quería que se refirieran.

Regidora Thais Ocampo Campos.

Buenas tardes compañeros, señores del IFAM y señores de la empresa CEMEX que nos acompañan en este día, lo mío es como una observación con forme el tiempo transcurre las calles las aceras cambian y con las lluvias que mas las dañan por lo que su estado empeoran, yo he la dicha de viajar a varios países y por ello he conocido

grandes y buenas infraestructural viales las cuales queda uno con el encanto de verlas acá en mi país esas calles hermosas, por lo que las entidades deberían modernizarse no viendo mucho el costo sino lo que nos conviene, la mayor seguridad y el tiempo que una carretera como esas no se deteriore, yo no sé mucho con respecto al concreto solo algo de lo que he escuchado de lo que me han dicho pero si es que es más caro pero la economía va venir en el mantenimiento, el concejo debería luchar con la unidad técnica vial para que ellos escuchen ya que ellos son los que deciden que caminos se arreglan y con qué materiales se arreglan entonces me parece que el concejo debería intervenir en este aspecto.

Regidor Roger Alvarado Ruíz.

Estarían dispuestos ustedes a dar un kilometro en prueba porque a como ustedes saben a la gente le gustaría primero ver que tan buena o que mejoría traería esto, por lo que nosotros deberíamos pedirle a CEMEX que nos darían a nosotros que nos devolverían a nosotros.

Se da por concluida la sesión al ser las diecinueve horas.

Acta tomada por Regidora Yajaira Herrera.

Nelsón Delgado Cabezas
Presidente Municipal

Melissa Espinoza Mejía
Secretaria del Concejo Municipal