

Mirando al pasado

Documento publicado en septiembre de 1981.



COMENTARIO DE ACTUALIDAD

Volvemos a tocar un tema al que ya nos hemos referido varias veces en las páginas del Boletín y alguna de ellas, no hace mucho tiempo, en un "Comentario de actualidad": el empleo del betún asfáltico como aglomerante en la ejecución de tratamientos superficiales.

Cuando PROAS se fundó en 1957, la mayor parte de los pavimentos asfálticos que existían en España eran tratamientos superficiales, y un porcentaje muy elevado de estos riegos se habían ejecutado y se seguían ejecutando utilizando betún asfáltico como aglomerante. Una consecuencia casi inevitable del empleo de esta técnica era que una elevada proporción de los pavimentos españoles eran altamente deslizantes,

especialmente en tiempo húmedo, lo que contribuía evidentemente a la peligrosidad en nuestras carreteras, aunque fuera relativamente tolerable en las condiciones de reducido tráfico entonces existentes.

Durante los años transcurridos, muchas veces —a las que modestamente hemos unido la nuestra siempre que nos ha sido posible— se han elevado en contra de esta práctica, que, por el motivo indicado, resulta poco deseable. Se ha generalizado el empleo, primero, de los asfaltos fluidificados y, después, de todos los tipos de emulsiones asfálticas como aglomerantes para riegos, y el riego con betún ha dejado de utilizarse casi por completo, pero aún existen zonas en las que se continúa empleando, lo que no deja de ser sorprendente.

Es cierto que no se puede afirmar categóricamente que un riego ejecutado con betún asfáltico como aglomerante ha de estar forzosamente mal.

Trabajando en condiciones óptimas, con un proyecto y con materiales adecuados, este tipo de tratamientos puede reunir características satisfactorias y comportarse perfectamente, pero en la práctica no suele suceder así, ya que las dificultades que implica su empleo dan lugar a que, con facilidad, se produzcan sobredosificaciones que dan lugar muy pronto a la aparición de exudaciones y, por consiguiente, zonas deslizantes en unos pavimentos por los que hoy circulan muchos más vehículos que hace 25 años y, generalmente, a velocidades mucho más altas que entonces.

Para lograr buenos resultados con este tipo de pavimentos, es importante utilizar gravilla de gran tamaño dosificada muy cuidadosamente y tener gran cuidado de que, al regar el betún, la dosificación sea uniforme, sin excesos que produzcan exudaciones ni defectos que den lugar a pérdidas de gravilla que dejen al descubierto el aglomerante, con lo que se llega prácticamente al mismo efecto.

El empleo de betún-asfáltico como aglomerante hace difícil un trabajo satisfactorio de la barra de los camiones regadores por ser frecuente la obstrucción de boquillas y, si el riego se hace a mano, las inevitables irregularidades de dosificación que se dan —incluso empleando los operarios más hábiles— conducen de nuevo a las temidas exudaciones.

En resumidas cuentas, una técnica que es muy difícil ejecutar bien y que, por consiguiente, debería desaparecer por completo en beneficio de alternativas que se desarrollaron fundamentalmente para evitar estos peligros, entre las que el empleo de las emulsiones asfálticas es, sin duda, la más satisfactoria.



LA
CARRETERA
DEL
FUTURO