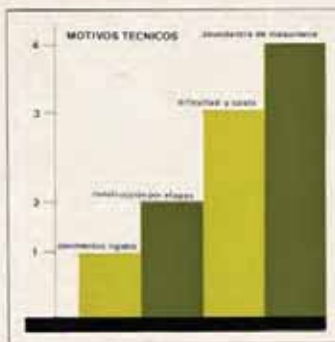
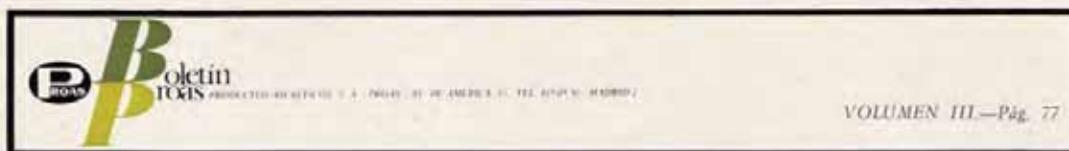


# Mirando al pasado

El objeto de esta sección será sacar a relucir filosofías, técnicas, preocupaciones, que antaño nos inquietaban a todos los que estábamos ya trabajando en este maravilloso mundo de la carretera y que hoy vuelven a repetirse cambiando en algunos casos solamente pesetas por euros. Lo que se decía antaño de nuestras carreteras, aunque lo tengamos más o menos claro, sería muy difícil traerlo a estas páginas de una manera cronológica. Esto es posible gracias al Boletín de Proas, que se publicaba cada dos meses y en donde se recogía cómo estaba el mundo de la carretera.



## COMENTARIO DE ACTUALIDAD

En la VI Semana de la Carretera, que hace un par de meses tuvo lugar en las Islas Canarias, entre otros numerosos temas sobre economía y explotación de autopistas, se dedicó gran atención a la comparación entre firmes rígidos y firmes flexibles.

Es este un tema que suscita gran interés entre quienes se especializan en tales aspectos de la construcción de carreteras, aunque en nuestro país prácticamente no existen pavimentos rígidos. Precisamente esto, el que no existen pavimentos rígidos, es lo que emplean principalmente quienes propugnan su empleo, como argumento para pedir una política oficial que favorezca la construcción de este tipo de firmes, cerrando los ojos a la evidencia de que si en España no se han construido hasta ahora es por muy serios

motivos técnicos y económicos cuya vigencia sigue siendo total, y entre los que ocupan lugar destacado los siguientes:

1. El coste más elevado de los pavimentos rígidos.
2. La imposibilidad de la construcción por etapas en los pavimentos de hormigón hidráulico.
3. La gran dificultad y costo de las reparaciones cuando se producen defectos o roturas de las losas de hormigón.
4. La abundancia en nuestro país —hasta el exceso— de maquinaria y personal preparado para la construcción de pavimentos flexibles de cualquier tipo.

Siendo esto así, parece claro que sería peligroso coartar en cualquier sentido la libertad de los proyectistas en cuanto a la elección del tipo de firme, y las conclusiones provisionales leídas en la sesión de clausura de la Semana establecieron claramente la necesidad de que se respete esta libertad.

Desde luego, no existe ningún argumento que no pueda ser discutido, pero los antes indicados tienen gran peso, y así lo demuestra la forma de proceder en esta materia en países como Italia, que emplea siempre pavimentos flexibles en sus autopistas, o Alemania, que después de haber construido hace años su red de autopistas con firmes de hormigón, los va sustituyendo gradualmente por firmes flexibles, machacando a veces las viejas losas de hormigón para utilizarlas como base.

Empleando datos de la conferencia pronunciada en Las Palmas por don Alvaro García Meseguer, al hablar de pavimentos rígidos, diremos que «Europa, en su conjunto, ofrece un 43 por 100 de autopistas de hormigón, y un 35 por 100 si se consideraran únicamente las construidas en los últimos años», cifras que muestran claramente la tendencia decreciente en el empleo de esta técnica. En carreteras normales, desde luego, los porcentajes de firmes de hormigón son muy inferiores a los citados.