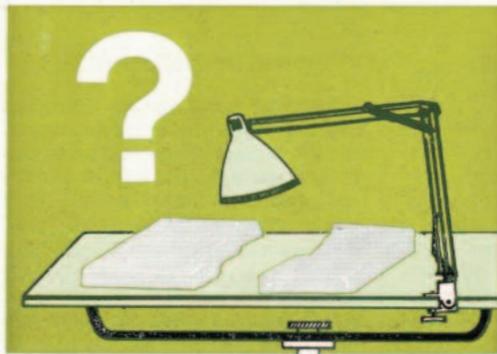
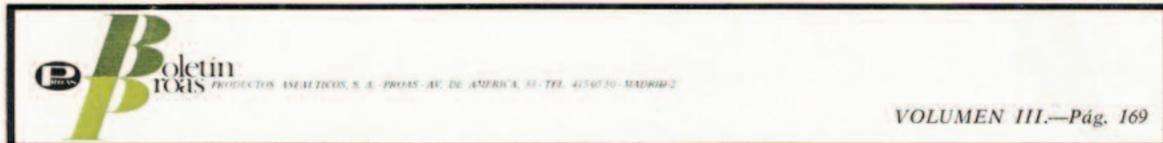


# Mirando al pasado

Documento publicado en marzo - abril de 1974.



## COMENTARIO DE ACTUALIDAD

Como ya comentábamos en el anterior número del Boletín y como, por otra parte, es bien sabido por nuestros lectores, los materiales asfálticos han sufrido un considerable incremento de precio desde principios del año en curso, como inevitable consecuencia de las importantes subidas en el precio de los crudos asfálticos.

Ante estas circunstancias, se nos hace muy frecuentemente el comentario, por parte de quienes se ocupan en el proyecto y construcción de carreteras, de que la posible competitividad de los pavimentos flexibles frente a los rígidos ha salido perjudicada. Esto es ciertamente evidente, pero a pesar de ello no plantea cambio alguno en nuestra posición frente a la comparación

económica entre ambos pavimentos. En cada caso, el proyectista debe comparar, antes de elegir la solución a emplear, todos los aspectos técnicos y económicos de las diversas soluciones posibles, y, sólo después de ponderarlos adecuadamente, estará en situación de tomar la decisión correcta en todos los aspectos.

A pesar de las subidas del costo de los materiales, se encontrará que en la inmensa mayoría de los casos sigue siendo económicamente más ventajosa la solución flexible. Y en los casos en que los costos sean muy parecidos o incluso en que sea algo superior el costo del pavimento flexible al del pavimento rígido, antes de decidirse por este último el proyectista deberá preguntarse, ahora como siempre:

¿Y qué haré el día en que empiecen a romperse las losas de este pavimento?

¿Admite mi carretera la pérdida del 50 % de su sección durante 28 días, cuando por fin no me quede más remedio que levantar las losas rotas?

Sea cual sea su precio, el pavimento asfáltico será siempre un pavimento eminentemente humano, en el sentido de que hace posibles las equivocaciones... y su corrección con un mínimo de gasto y de esfuerzo.

### REUNION ANUAL DE LA NAPA

Como probablemente saben todos nuestros lectores, la NAPA (National Asphalt Paving Association) es la asociación de los productores de aglomerado asfáltico que trabajan en los Estados Unidos. Recientemente ha tenido lugar su 17 reunión anual, discutiéndose en ella la técnica y los problemas generales de la industria.

El tema al que más atención se dedicó en esta reunión ha sido las medidas draconianas de regulación propuestas por la Agencia para la Protección Ambiental en cuanto al funcionamiento de las plantas asfálticas discontinuas. Entre estas medidas destaca la prohibición de instalaciones que emitan polvo por encima de unos límites extremadamente bajos. Por otra parte, recientes normas del Estado de California limitan la emisión de monóxido de carbono a menos del 0.2 %, o sea, aproximadamente 2.000 partes por millón. Hay tres causas principales de producción de monóxido de carbono en el sistema de combustión de un secador de áridos, que son: la insuficiencia de aire primario, un mal mezclado del aire y el enfriamiento producido por determinadas reacciones

endotérmicas que pueden producirse durante el proceso de combustión.

Como conclusiones de estas discusiones, la NAPA ha tenido unas conversaciones con los organismos reguladores y ha pasado una serie de medidas y recomendaciones para sus miembros en cuanto a la explotación de sus instalaciones, esperando de esta forma evitar en el futuro graves entorpecimientos en la marcha de las plantas.

El tema siguiente en importancia al de la contaminación fue el del control de calidad, especialmente en cuanto se refiere a la compactación de las mezclas. Por muy cuidadosamente que se controle la calidad de la mezcla o la preparación de la base, será imposible obtener un acabado superficial satisfactorio si la compactación es inadecuada. La compactación es, de todas las operaciones que constituyen el proceso de construcción de un pavimento, la que cuenta con menos instrumentos y normas de control. Entre las cuestiones que se discutieron figuraban las siguientes:

— ¿No debería existir una correlación automática entre la velocidad de avance del compactador y la amplitud de vibración?

— ¿No debería existir algún tipo de

control de la aceleración y deceleración del compactador?

— ¿Por qué no existe algún tipo de indicador automático de la temperatura del pavimento que pueda ver el conductor del compactador?

Por otra parte, se discutió la forma en que pueden manejarse los acopios de áridos para reducir las fluctuaciones del contenido de humedad con las consiguientes variaciones en el régimen del sistema secador. El secado al aire cuesta siempre mucho menos que el secado por calentamiento, por lo que, si puede utilizarse una cargadora frontal para remover sistemáticamente los acopios de áridos exponiendo las zonas húmedas al sol y al viento, pueden conseguirse importantes economías de combustible.

Si esto no es posible, pueden conseguirse ciertas economías si el conductor de la pala frontal no insiste en extraer material del núcleo húmedo de los montones de acopio, sino que extrae material de los bordes, que están más secos.

Otro problema objeto de gran preocupación para los fabricantes de aglomerado de los Estados Unidos es la posible escasez en el futuro de combustible para hacer funcionar sus instalaciones.