

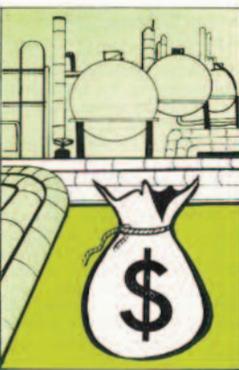
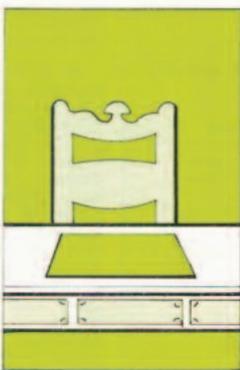
# Mirando al pasado

Documento publicado en enero- febrero de 1974.



**Boletín de Asfalto y Pavimentación**  
ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE PROFESIONALES DE LA ASFALTA, 17-181, AV. SANTIAGO MADRID 2

VOLUMEN III.—Pág. 165

## COMENTARIO DE ACTUALIDAD

*Redactamos este comentario a mediados de enero de 1974, y en la actualidad se marcan dos hechos básicos que pueden justificar un comentario.*

*El primero lo constituye, dentro del cuadro de los relevos generales en el Gobierno, los que han tenido lugar en el Ministerio de Obras Públicas y en la Dirección General de Carreteras. Lo único que se puede decir a este particular es que de la experiencia y larga vinculación, tanto del nuevo Ministro como del nuevo Director General de Carreteras, con los problemas de las carreteras y el tráfico españoles, se pueden esperar en el futuro grandes beneficios para nuestra red viaria. Tal como ya hemos indicado en estas páginas en repetidas ocasiones, la labor que se ha realizado en las carreteras españolas en los últimos años es ciertamente ingente, pero eran tan grandes los problemas que aún están muy lejos de encontrarse totalmente resueltos, y queda amplio campo para que el nuevo equipo demuestre su capacidad con unos brillantes resultados.*

*Otro hecho a comentar, y éste de índole puramente económica, es el incremento que, como consecuencia de la crisis mundial del petróleo, han sufrido los precios de los materiales asfálticos en todo el mundo y, naturalmente, también en España. Estos incrementos de precio repercuten evidentemente en el costo de las unidades de obra en tanto mayor cuantía cuanto más proporción de asfalto contengan, pudiendo estimarse que el costo de la tonelada de aglomerado se incrementa por este concepto aproximadamente en un 10 %.*

*Desgraciadamente, las circunstancias hacían totalmente imposible evitar esta subida, quedándonos el consuelo de que hay cierta seguridad de que no se producirán interrupciones en los suministros de crudo y, por consiguiente, los suministros de aglomerantes asfálticos podrán seguir realizándose con normalidad.*

*Esperemos que gradualmente se produzca una normalización en los mercados mundiales de productos petrolíferos, de forma que pueda evitarse la necesidad de aplicar nuevas subidas en un futuro próximo.*

### MEZCLAS ABIERTAS EN CALIENTE PARA CAPAS DE RODADURA

Tal como anunciábamos en el anterior número del Boletín, últimamente existe gran interés en el empleo como capa de rodadura de mezclas abiertas construidas en caliente, como consecuencia de su gran utilidad para conseguir superficies antideslizantes económicas y de gran eficacia. Sus buenas propiedades antideslizantes bajo tráfico de alta velocidad se deben principalmente a su gran porosidad, que permite el drenaje del agua y evita la compresión de ésta entre el neumático y el pavimento.

Durante los meses de marzo y abril de 1973, el Instituto del Asfalto realizó una investigación encaminada a obtener información sobre los métodos de diseño de mezclas utilizadas por los diversos Estados de los Estados Unidos para capas de rodadura delgadas de mezcla abierta. A continuación damos un resumen de la información recogida.

#### Procedimiento de la División de Carreteras de California

La División de Carreteras de California utiliza la siguiente fórmula para estimar el contenido de asfalto en las capas de rodadura abiertas:

$$\text{Porcentaje de asfalto: } 1,5 Kc + 3,5.$$

Kc es el valor K para los áridos gruesos determinado en el CKE.

Se preparan mezclas de ensayo con contenidos de asfalto ligeramente por encima y por debajo del obtenido mediante la fórmula. Las muestras se mezclan a una temperatura de 110° C, se colocan en una bandeja y se dejan endurecer a temperatura ambiente durante 10 minutos. A continuación se examinan visualmente, observando la cantidad de asfalto que escurre en el fondo de la bandeja. Se selecciona un contenido de asfalto que dé lugar a que escurra de la mezcla una pequeña cantidad de asfalto, pero que no sea excesiva. La experiencia indica que los contenidos de asfalto más frecuentemente utilizados oscilan entre el 5,5 y el 6 %.