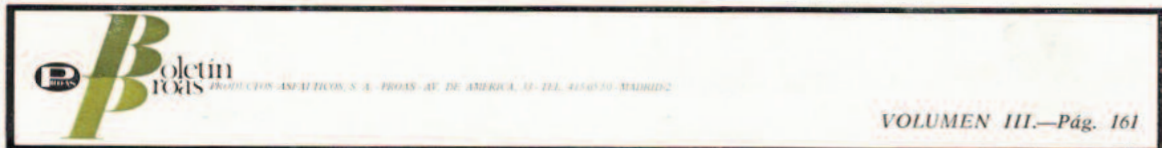


Mirando al pasado

Documento publicado en noviembre de 1973.



COMENTARIO DE ACTUALIDAD

Escribimos este comentario a mediados de noviembre, es decir, dentro de lo que, cronológicamente al menos, se ha venido habitualmente llamando en el campo de construcción de carreteras, final de la temporada. Sin embargo, aunque cronológicamente, tal como acabamos de decir, lo sea, el «fin de temporada» no se acusa en cuanto a actividad de forma tan visible como solía hacerlo en tiempos pasados. Se confirma y se refuerza lo que ya hemos comentado en ocasiones parecidas en los últimos años, de que la temporada española de actividad en las obras de carreteras va alargándose cada vez más, gracias fundamentalmente al convencimiento alcanzado por los constructores de que nuestro clima permite continuar las actividades de construcción de pavimentos asfálticos prácticamente du-

rante todo el invierno, salvo en zonas y momentos excepcionales. Claro está que también contribuye a esta beneficiosa reducción de la acentuada estacionalidad de la construcción de pavimentos asfálticos el apreciable incremento del volumen de obra, que hace que los constructores encuentren escasas las fechas disponibles para la realización de sus trabajos, por lo que, haciendo de la necesidad virtud, aprovechan todos los días razonablemente posibles dentro del año para ejecutar sus obras.

En este comentario, que corresponde al último boletín del año, parece también adecuado hacer una referencia a la evolución del consumo nacional de aglomerado asfáltico. Es a todas luces evidente que el empleo de este material se ha generalizado de tal forma que, cuando se habla de pavimentos asfálticos, ya todo el mundo piensa fundamentalmente en el aglomerado asfáltico en caliente, relegando a los aglomerados en frío y a los tratamientos superficiales de diversos tipos, al papel secundario que normalmente les corresponde en todos los países desarrollados. La situación ha cambiado mucho, evidentemente, de diez años a esta parte, entre otras cosas, en cuanto al equipamiento de los constructores se refiere, pues si en esa época pasada a la que nos referimos eran contados los constructores de carreteras que tenían plantas de aglomerado, incluso entre los considerados como muy importantes, hoy el número de plantas ha crecido de una forma tan notable que la situación ha cambiado de signo por completo, de forma que prácticamente no hay constructor de carreteras grande ni mediano que no tenga al menos una planta de aglomerado de algunas de las marcas reconocidas, y en excelente estado de funcionamiento.

Esta abundancia de equipos suscita a veces, entre los pesimistas, el temor de lo que podría pasar en un futuro inmediato si disminuyera el ritmo de actividad en construcción de carreteras. Nuestra respuesta es siempre la misma: el ritmo de construcción de carreteras no puede disminuir por ningún motivo que no sea una auténtica catástrofe nacional. Esta actividad de construir más y mejores carreteras es una de las pocas en que el disfrute crea la necesidad, de tal forma que cuanto más se construye, más necesidad se crea de seguir construyendo, por lo que sin duda hay que esperar que en el año 1974 el abundante parque español de plantas de aglomerado asfáltico trabaje tanto o más que en el muy activo año 1973, en beneficio de nuestra red de carreteras y, en último término, de la economía del país.

MEZCLAS ASFÁLTICAS IMPERMEABLES PARA REVESTIMIENTOS HIDRAULICOS

Los materiales asfálticos se utilizan frecuentemente para revestimiento de importantes obras hidráulicas, tanto en diversos países europeos como en los Estados Unidos. En España, sin embargo, se han utilizado en mucho menor

escala, en lo que influyen factores de diversa índole, que ya hemos comentado en otras ocasiones en las páginas del Boletín. Uno de los factores que sin duda han tenido mayor influencia en este reducido empleo de tales materiales en nuestras obras hidráulicas, es que no se ha llegado aún, en cuanto a su proyecto, a un grado de precisión que permita proyectar y dimensionar con conocimiento exacto de los coeficientes de seguridad involucrados, por lo que frecuentemente el

proyectista—al menos el proyectista español—rehúye su empleo.

Entre la bibliografía disponible sobre el empleo del asfalto en obras hidráulicas, ocupa un lugar destacado el Manual MS-12, del Instituto del Asfalto «Asphalt in Hydraulic Structures», que ya tiene bastantes años y que adolece quizás de falta de información numérica precisa sobre el estudio de las mezclas asfálticas a emplear en tales revestimientos. Este Manual se encuentra actualmente en proceso de

(pasa a la pág. 162)