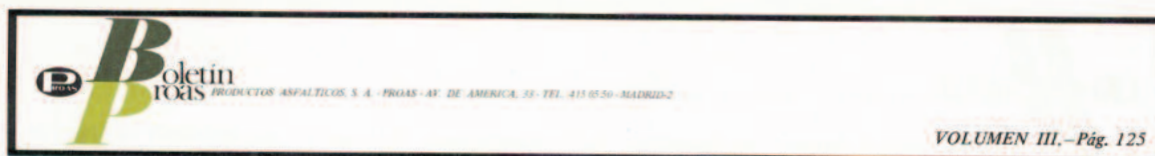


Mirando al pasado

Documento publicado en mayo - junio de 1972.



COMENTARIO DE ACTUALIDAD

En el año 1971 se consumieron en España peninsular e Islas Baleares 695.400 toneladas de materiales asfálticos.

Desde el año 1958, en que se consumieron 101.000 toneladas, hasta el momento actual, el consumo ha seguido una línea continuamente ascendente, aunque no regular, ya que ha habido épocas de relativo estancamiento alternando con otras de crecimiento más rápido.

La actualidad de este comentario se debe a que acabamos de recibir los datos de consumo de Francia y Alemania en 1971. Las de Alemania se publican en otra parte de este mismo número del Boletín con los datos sobre su evolución. Francia consumió en 1971, 2.725.000 toneladas de asfaltos, de las que 425.000 se destinaron a usos industriales, es decir, no fueron a las carreteras. En la República Federal Alemana, de 4.700.000 toneladas de asfaltos, se destinaron a usos industriales 1.200.000 toneladas. En España, de las 695.400 toneladas citadas, se han destinado a usos industriales 70.000 aproximadamente.

Como puede observarse, la proporción del consumo de asfaltos absorbida por los usos industriales es en España apreciablemente inferior. En cifras absolutas, y refiriéndonos a consumos totales, seguimos estando muy por detrás de los países citados. En cambio, el ritmo de crecimiento del consumo es en nuestro país, como media, superior a los normales en los demás países europeos, lo que permite esperar que en algún momento del futuro podamos alcanzar índices semejantes.

En cuanto al consumo en usos distintos de las carreteras, resulta difícil hacer previsiones, aunque es de suponer que el progresivo desarrollo industrial de nuestro país conduzca a una elevación de las cantidades de asfalto empleadas en usos industriales.

En la edificación española se utiliza el asfalto en proporciones cada vez mayores, especialmente en impermeabilización de terrazas, campo en el que la técnica española está logrando notables éxitos, pero aún estamos bajos respecto a otros países en cantidad empleada por metro cuadrado de impermeabilización.

LA NEW JERSEY TURNPIKE HA CUMPLIDO VEINTE AÑOS

Cuando la New Jersey Turnpike se abrió al tráfico el 5 de noviembre de 1961, hubo quien la llamó "la autopista del mañana construida hoy". El comportamiento récord de esta autopista de peaje de 118 millas durante las últimas dos décadas corrobora la autenticidad de esta predicción.

Su característica más sorprendente es sin duda el inmenso volumen de tráfico que la utiliza, creciendo año tras año. De cada 500 vehículos/kilómetro que circulan en los Estados Unidos, uno lo hace por la New Jersey Turnpike. Cuando se construyó, la previsión de tráfico a veinte años ni siquiera se acer-

caba a la cifra real. El volumen de tráfico predicho para 1952 era menor de 10 millones de vehículos, estimándose para 1971 algo menor de 20 millones. El volumen de tráfico en 1952 saltó a cerca de 18 millones de vehículos, llegando a una sorprendente cifra de 100 millones en 1971.

Los proyectistas del pavimento asfáltico de la autopista no tenían idea del intensísimo tráfico que soportaría en veinte años. Sin embargo, el pavimento se ha comportado excepcionalmente bien y sólo ha exigido una conservación y refuerzos de tipo rutinario, después de soportar aproximadamente cinco veces el tráfico para el que se proyectó originalmente, a pesar de lo cual, la New Jersey Turnpike se des-

taca como la más segura entre todas las autopistas de peaje de los Estados Unidos.

La construcción de la New Jersey Turnpike fue, en su época, una obra audaz porque era una de las autopistas más grandes construidas de una sola vez. Para construirla, se movieron 52 millones de metros cúbicos de tierra, se construyeron 260 estructuras (incluyendo cinco grandes puentes) y se pusieron en obra casi 7 millones de metros cuadrados de pavimento asfáltico de gran espesor.

Las primeras 83 millas, desde el río Delaware hasta New Brunswick, no planteaban problemas ingenieriles especiales, pero las 35 millas del extremo

(Sigue en la página 127)