

## Asfalto a toda prueba



Vista de Ruta 8.

Foto: gentileza de la Dirección Nacional de Vialidad, MTOP.

**Bajo las ruedas de los autos, ómnibus y camiones se extienden kilómetros de materiales, verificaciones y procedimientos que tienen por objetivo asegurar que las rutas por donde millones de personas circulan todos los días sean de hecho territorio seguro. La importancia de la calidad del cemento asfáltico para las obras viales es fundamental y esto llevó a Construcción a entrevistar al vicepresidente de la Comisión Permanente del Asfalto, Dr. Jorge Agnusdei (Argentina), en su visita a Montevideo en el marco del 6º Congreso de la Vialidad Uruguaya, organizado por la Asociación Uruguaya de Caminos.**

El dicho antiguo enseñaba que todos los caminos conducían a Roma. Hoy en día, las posibilidades de destino son infinitas y todos los caminos llevan, eso sí, a la creciente búsqueda de más y mejor calidad para que estas rutas sean transitadas con seguridad. Un elemento vital para eso son los materiales que se utilizan en las obras viales. “El cemento asfáltico es una materia prima básica para la construcción de los pavimentos asfálticos. Por lo tanto, es de suma importancia que el producto que se use tenga muy buena calidad, que sea un producto idóneo, para lograr buenos resultados”, afirma Agnusdei.

Argentino de La Plata, el especialista estuvo en Montevideo durante el 6º Congreso de la Vialidad Uruguaya, que tuvo lugar entre el 7 y el 9 de noviembre próximo pasado, en el Parque de Exposiciones del Laboratorio Tecnológico del Uruguay (LATU). En el encuentro, el vicepresidente habló sobre las deformaciones que produce el tránsito sobre los pavimentos asfálticos, los famosos ahuellamientos.

La construcción correcta de un pavimento es resultado de elementos interdependientes, dice el especialista. Es necesario que se combinen de forma armónica el diseño del pavimento, los materiales que se utilizan y la construcción de esa estructura. “Eso es de suma importancia. Para que haya éxito, deben conjugarse perfectamente estos tres factores.”

“Los controles tienen que ser hechos en la obra. Es necesario averiguar lo que llega en el camión antes de bajarlo”, dice Jorge Agnusdei.

Agnusdei señala que en Uruguay, en razón de sus particularidades geográficas, buena parte de los proyectos pueden ser concluidos de manera ideal sin que se tenga que buscar más allá de lo existente en el mercado. “Hay determinadas mezclas asfálticas que requieren distintos tipos de cementos asfálticos. También depende mucho del lugar donde va a ser colocado el pavimento, depende de la región, de las condiciones ambientales. En el caso de Uruguay, los problemas no son muy grandes en ese aspecto, el ambiental, por el tamaño del país, porque no hay cambios bruscos de temperatura en sus distintas regiones. Con cementos asfálticos de una consistencia adecuada uno pueden solucionar la mayoría de los problemas que se presentan aquí”.

Sin embargo, él agrega que, con los nuevos tipos de carga que empiezan a transitar por el país, alguna necesidad de transformación puede surgir. “Todo depende del tránsito que va a circular por los caminos y de las cargas. No es lo mismo construir el pavimento por donde van a circular cargas livianas, como tránsito de vehículos o con poca intensidad de tránsito diario, que un caso donde vayan a transitar cargas muy pesadas, como el que se presenta en Uruguay ahora, el de la madera, que va a tener un tránsito muy importante, concentrado. Lo que hace pensar que ahí se deban emplear mezclas asfálticas con asfaltos especiales. Eso el tiempo lo dirá”.

En todos los casos, la llave para la calidad está en observar de cerca todo el proceso de producción y transporte de los materiales. “Es necesario controlar que el asfalto que se está pidiendo cumpla con las especificaciones vigentes, tanto

nacionales como internacionales –las reglas que rigen acá son muy parecidas a las internacionales. Y controlar que lo que se está fabricando es lo que se está pidiendo”, comenta.

---

**“El flete exclusivo sería el ideal, que los camiones transporten solo asfalto. Hay que otorgarle importancia al hecho de operar en condiciones adecuadas”, afirma el especialista.**

---

El monitoreo, sostiene él, debe ser hecho antes de que el material salga del camión. “Los controles, y esa opinión muchas personas no la comparten, tienen que ser hechos en la obra. Tenemos que controlar lo que llega en el camión antes de bajarlo, determinar algunas propiedades básicas para estar seguros de que es lo mismo que salió de la refinería. El hecho de que el producto salga bien de la refinería no es garantía de que llegue bien. Si ocurrió algo, cualquier contaminante, eso lo tenemos que probar. Hoy en día hay métodos que nos permiten controlar la consistencia del asfalto. Es una cuestión de concienciar a las empresas, a la gente que está en eso. En Argentina lo hemos hecho y se ha logrado optimizar el envío de los materiales a las obras”.

En esa ecuación, contar con fletes exclusivos “sería el ideal”, considera Agnusdei. “Un sistema de transporte adecuado no es nada del otro mundo. Habría que tomar soluciones mínimas, que los camiones estén adecuados para el transporte del asfalto, que transporten solo asfalto. Hay que otorgarle importancia al hecho de operar en condiciones adecuadas”. (S)



Foto: gentileza de la Dirección Nacional de Vialidad. MTOP.