

Cronología del Congreso de Valladolid

Por J. V. Vicente



Presentación del Congreso en la rueda de prensa celebrada en Madrid.

Ruedas de prensa, previas al Congreso

EN sendos actos celebrados en Madrid y Valladolid, los días 18 y 23 de marzo previos al Congreso, fue presentado el contenido del mismo bajo la presidencia del Excmo. Sr. D. Jesús Merino Delgado, Consejero de Fomento de la Junta de Castilla y León, acompañado del Director General de Transportes y Carreteras de esa Comunidad, D. Ángel Díaz Ripa y de D. Juan Ignacio Cuesta Benito, Director de la Asociación Técnica de Carreteras, asistiendo, además, a la primera de las convocatorias, el Presidente Anterior de la mencionada Asociación, D. Olegario Llamazares Gómez.

En ambos actos la presentación fue —obviamente— parecida, destacándose por parte del Consejero, las ponencias que iban a ser presentadas y las pruebas de diferentes asfaltos que se iban a utilizar en la jornada técnica serían de sumo interés tanto para las diferentes Administraciones como para las empresas del sector, por ello, sus conclusiones estarían destinadas a la mejora del servicio al ciudadano, por lo que calificó a este evento como trascendente e importante. La justificación de su celebración en esa Co-

munidad se reflejaba, por un lado, en su preocupación por el tema, recordando que Castilla y León posee la red de carreteras autonómicas más grande del país; y por otro, la receptividad —según palabras de D. Juan Ignacio Cuesta— de la Junta por las innovaciones tecnológicas en materia de carreteras.

En ambas ruedas de prensa, tanto D. Olegario Llamazares como el Director de la Asociación, explicaron las funciones y fines que persiguen tanto la Asociación como la AIPCR en general. Igualmente, se celebraron sendos turnos de preguntas por parte de los medios informativos asistentes. Posteriormente, se pasó a un cocktail seguido de comida en la primera de las ruedas de prensa y de un cocktail, en la segunda con los citados medios.

“*Todas las teorías y experiencias sobre tecnología punta, marcarán las pautas que en un futuro se van a utilizar en los firmes de nuestras carreteras.*”

Día 24: inauguración

La sesión inaugural fue presidida por el Excmo. Sr. Presidente de la Junta, D. Juan José Lucas, quien estuvo acompañado en la Mesa Presidencial, por el Consejero —anteriormente citado—, el Excmo. Sr. Delegado del Gobierno en Castilla y León, D. Arsenio López Huerta, el Presidente de la AIPCR, D. Enrique Balaguer Camphuis, el Presidente Anterior de la A.T.C., D. Olegario Llamazares y el Presidente de la Cámara de Contratistas de Castilla y León, D. Jacinto Hidalgo Velilla.

El primero en hacer uso de la palabra, fue D. Olegario Llamazares quien dio la bienvenida a los asistentes —los cuales en su opinión— mostraban un alto interés profesional por las últimas tecnologías en carreteras así como su reciclado profesional. Tras felicitar y felicitar por esos casi 500 congresistas, explicó, básicamente, lo que era la AIPCR y la ATC, subrayando el hecho relevante de que, por primera vez en los 84 años de historia de la AIPCR, ésta estuviera presidida por un español, D. Enrique Balaguer Camphuis que ahora ejercitaba su segundo mandato al frente de la misma, razón de más para autofelicitarnos.

Más adelante, intervino el mencionado Enrique Balaguer quien brevemente explicó los fines y objetivos de la AIPCR, quiénes las conforman y sus categorías, con qué otros organismos mantiene relaciones de cooperación, cómo funcionan los distintos Comités y qué son, etc. ..., dando paso al Presidente de la Junta de Castilla y León quien cerraría la sesión inaugural.

D. Juan José Lucas, comenzó su intervención mostrando su gran satisfacción al dar la bienvenida a unos congresistas que iban a actualizar un tema tan significativo y necesario para nuestras carreteras como son sus firmes. Prosiguió, afirmando que Castilla y León siempre estaría abierta a todo tipo de conocimientos, actividades e innovaciones tecnológicas, incluyendo este tipo de Congresos, subrayando que todas las teorías y experiencias sobre tecnología punta, marcarán las pautas que en un futuro se van a utilizar en los firmes de nuestras carreteras, que, sin duda, contribuirán a paliar una demanda social, una necesidad social, como es la

“

La

colaboración pública y privada en materia de infraestructuras era absolutamente necesaria si queríamos acometer con éxito el reto de la mejora de infraestructuras.”

calidad y el nivel de nuestra red vial.

A continuación, explicó el compromiso que en la mejora de infraestructuras está sosteniendo Castilla y León, especificando algunas de esas actividades y constatando el hecho de no tener el suficiente nivel comparativo en autovías con el resto de Europa, lo que no era óbice para aplaudir el hecho de que tanto técnica como funcionalmente, se está progresando día a día y la Junta no sólo no quería ser ajena a este desarrollo, sino que no dudaría en patrocinar este tipo de eventos.

La colaboración pública y privada —prosiguió— en materia de infraestructuras era absolutamente necesaria si queríamos acometer con éxito el reto de la mejora de infraestructuras; terminando su alocución, deseando lo mejor y el mayor de los éxitos para este Congreso Nacional de Firms.

Tras esta intervención, tomó la palabra D. Enrique Balaguer con la conferencia inaugural, titulada “Los firms flexibles hoy”, explicando la importancia de este tipo de firms en la actualidad, e informando que, de hecho, entre 250 y 300 000 millones de pesetas se dedican en este país a ejecuciones en firms, bien en nueva construcción como en conservación, por lo que se hacía del todo necesario mejorar la “productividad” de los recursos, dada su habitual escasez y a incrementar los esfuerzos técnicos como políticos tendientes a conseguir una mayor y mejor eficacia en la aplicación de los limitados recursos disponibles.

Más adelante, desarrolló diversas conclusiones habidas en el último Congreso Mundial de Marrakech, subrayando su importancia y su común preocupación por los firms. Destacó igualmente, al control de la calidad como de suma importancia, necesidad y responsabilidad que debía comprometer



Un momento de la intervención de D. Bartolomé Sánchez, presidiendo la sesión D. Enrique Balaguer.

ter a todas y cada una de las personas relacionadas con la obra, desde el proyecto a la ejecución, pasando por todos los medios operativos.

Prosiguió el Sr. Balaguer con otros temas, desde el dimensionamiento hasta nuevas tecnologías y experiencias empleadas y adoptadas, pasando por un largo recorrido de temas que se ganó la atención de todos los asistentes a esta conferencia inaugural, que sin lugar a dudas alcanzó el nivel deseado.

Sesiones de mañana (cont.).

Tras la intervención del Sr. Balaguer, intervino el Sr. Fernández del Campo, con la Ponencia “Panorámica general de las capas de rodadura bituminosas”, las que describió como las

que deben dar seguridad, confortabilidad y estética; para ello, afirmó que se debía optimizar la durabilidad, rugosidad, impermeabilidad, y reflectancia, entre otras características de los materiales bituminosos a utilizar. Tras estas afirmaciones, prosiguió el conferenciante con un recorrido sobre diversos países, comenzando con los llamados “fríos”, en particular en el centro de Europa, en el que se han desarrollado mezclas muy impermeables ricas en mortero, a las que se les agregaban, en caso de no proporcionar la textura adecuada, la incrustación de gravillas. Más adelante describió la técnica inglesa, la experiencia en América, Francia y Gran Bretaña, finalizando su intervención informando sobre técnicas mixtas bicapa, de lechada y otras mezclas es-



D. Ramón Crespo escuchando una de las preguntas que se le hicieron durante el coloquio.

peciales para aplicaciones singulares.

D. Bartolomé Sánchez, intervino a continuación, con el tema "Características específicas de las capas de rodadura: regularidad, adherencia, impermeabilidad y ruido". Tras justificar el por qué de las exigencias de unas características específicas, enunció las mismas, especificando que tratan Carreteras Españolas, con qué grupos cuentan y cual es la normativa existente en cada caso.

Más adelante, y dentro del tema de la regularidad superficial, hizo hincapié en el IRI como índice de reciente adopción en nuestra normativa, estableciendo su comparación con los índices anteriormente utilizados; y en lo referente a la adherencia, aludió al Experimento Interamericano para la medida del rozamiento y la textura, la mitad del cual se realizará en España, en Octubre, bajo los auspicios de la AIPCR.

Terminó su intervención hablando sobre la permeabilidad de las capas de rodadura, el ruido y el envejecimiento de las mismas.

Sesiones de tarde

A primera hora de la tarde intervino D. Ramón Crespo del Río con la Ponencia "Auscultación de las características superficiales", en la que calificó a la capa de rodadura como la parte más apreciada y funcionalmente más significativa, pues en ella, además, aparecen antes o después todos los síntomas del estado de la carretera, que en definitiva, son los valorados "a posteriori" por los usuarios.

Más adelante, definió la auscultación como una forma de reconocimiento del estado de la carretera y su forma de funcionar que cada día viene a ser más necesaria, y subrayó la evolución constante de las técnicas de auscultación, pasando, a continuación a tratar la Regularidad Superficial, característica de la carretera más demandada y utilizada, destacando, de nuevo, al indicador IRI como medio que permite una valoración por parte del técnico, muy próxima a la que realiza el usuario normal.

Tras destacar a la textura como un parámetro cada vez más relevante, pues depende de ella una serie de características de las capas de rodadura, definió la auscultación como el medio para rehabilitar adecuadamente, proyectar la mejor solución y en definitiva, gestionar con eficacia los recursos disponibles pero a la que se debería exigir fiabilidad y representatividad al tiempo que periodicidad y frecuencia.

Terminó el turno de Ponentes, la intervención de D. Julio González de Pedroviejo, con la Ponencia "Capas muy finas: tratamientos superficiales y lechadas asfálticas", destacando en su intervención el gran desarrollo del tráfico viario en la segunda mitad del siglo, lo que propició la utilización de mezclas asfálticas, relegando los riegos con gravillas a carreteras de menor categoría en los países más desarrollados. A partir de los años 70, prosiguió, se revitalizaron como técnica para dotar o restituir características superficiales cada vez más exigentes debido a las, cada día, mayores velocidades. Precisamente, para solucionar este problema se incorporaron las lechadas asfálticas, que en la década anterior, se habían limitado a tratamientos de impermeabilización y surge una cierta "lucha" entre las dos técnicas para conseguir texturas cada vez más rugosas que

ción de bienvenida a congresistas y acompañantes en los salones de la Casa Consistorial (Plaza Mayor), donde las máximas autoridades corporativas dieron la bienvenida y una calurosa acogida a los Congresistas, invitándolos a visitar la capital vallisoletana que se enorgullece de recibir y ser sede del I Congreso Nacional de Firms. Esta recepción dio por finalizado el primero de los días previstos en el Congreso en los que como todo el mundo sabe, hasta los almuerzos fueron considerados como de trabajo.

Día 25: visita técnica

En el mencionado día se celebró una sesión especial bajo la presidencia de D. Jacinto Hidalgo Velilla, Presidente de la Cámara de Contratistas de Castilla y León, previa a la visita técnica, en la que diversos repre-



Recepción en el Ayuntamiento. Vista general del Salón.

obliga, indefectiblemente, a unas mayores y mejores exigencias de los materiales.

Más adelante destacó, los nuevos procedimientos, la modificación de los ligantes para la mejora de sus características reológicas y su comportamiento general como sistemas que permiten una más rápida apertura al tráfico y que se han desarrollado durante los últimos años.

Tras finalizar su intervención, se presentaron diversas comunicaciones libres que cerraron las sesiones del día.

Recepción en el Ayuntamiento

A las 8.30 horas, el Excmo. Ayuntamiento de Valladolid dio una recep-

sentantes de sus respectivas firmas pusieran de manifiesto los aspectos técnicos más notables referentes a las obras objeto de la visita.

Intervinieron D. Emile López de CEPSA, explicando las características y aplicaciones de la gama STY-RELF; D. Alberto Bardses Orúe-Echevarría de COMPOSAN, S.A. informando sobre diversos productos de su empresa, como Micropave, Telcobam, Telcolor y Telcostar; D. Javier Nebreda Rodrigo de CORVIAM, S.A., que hizo una breve exposición sobre Elastómeros: influencia en el ensayo a la abrasión; D. Juan José Poti Cuervo de PROBISA, dando a conocer ligantes especiales y nuevas mezclas de su empresa, y D. Jesús



Trabajos de extendido durante la visita técnica.

Sánchez Caba de REPSOL, S.A., con el tema asfaltos pigmentables de su firma.

Tras la exposición de las características más importantes de sus productos, los congresistas, con cierto retraso sobre el horario previsto, se dirigieron a la carretera comarcal C-610 Puente Duero, con el fin de observar las operaciones de extendido de aglomerados bituminosos, que sin duda iban a responder al interés demostrado en las exposiciones teóricas.

A tal visita, asistió igualmente, el Consejero de Fomento de la Junta D. Jesús Merino, quien acompañado de las autoridades competentes de su Consejería, recorrieron el tramo de carretera en el que se ejecutaron las obras, previamente programadas para este acontecimiento, mostrando un gran interés por las nuevas tecnologías.

Tales obras, amén de la novedad tecnológica que incorporan a las carreteras castellano-leonesas, significaban la plasmación de un anhelo sentido por la población de aquella pedanía capitalina: disfrutar ya, de inmediato, de la comodidad que representa la ejecución de tales obras. Se buscó a este respecto, por tanto, un doble objetivo en este Congreso: mostrar las tecnologías de vanguardia en materia de firmes y realizar una obra que beneficien de manera inmediata a una carretera que lo necesitaba y, lógicamente, a sus habitantes.

Una vez celebrada la visita, los asistentes fueron recogidos por los autocares con el fin de dirigirse a un restaurante de reconocido prestigio, cercano a las obras, donde fue ofrecida una comida por las empresas cita-

das.

Comida ofrecida por las empresas

Tras la visita técnica, tuvo lugar una comida ofrecida por las empresas participantes a los congresistas, que en un ambiente distendido, disfrutaron de la misma, sucediéndose a los postres diversas intervenciones tanto de los representantes de las Firmas, como de D. Olegario Llamazares, coincidiendo todos en que se tenía que seguir realizando este esfuerzo común de Administraciones y empresas privadas, para conseguir que en el tema de infraestructuras, nuestro país alcanzase el nivel competitivo necesario para la Europa que se nos abre. Crear infraestructuras era crear riqueza, nuestro país lo necesitaba. En definitiva, todos se congratularon de la mutua receptividad de todos los representantes en seguir realizando el esfuerzo necesario para obtener los fines antes mencionados.

Cena en Boecillo

Tras la jornada de mañana, se dio un merecido descanso a los congresistas, los cuales fueron recogidos a las 9,30 horas de sus respectivos hoteles, para dirigirse a una cena ofrecida en el Casino de Castilla y León de Boecillo. La celebración, presentada por Esmeralda Marugán, contó con la intervención de un conocido humorista que hizo las delicias de los asistentes, posteriormente a unas palabras de agradecimiento y bienvenida, mencionadas por el Excmo. Sr. Consejero de Fomento de la Junta de Castilla y León. A primeras horas de la madrugada, los congresistas, algo

“**S**e buscó un doble objetivo: mostrar las tecnologías de vanguardia en materia de firmes y realizar una obra que beneficia de manera inmediata a una carretera que lo necesitaba y, lógicamente, a sus habitantes.”

más relajados, volvieron a sus hoteles para descansar y afrontar el último de los días del Congreso.

Día 26: clausura

Sesiones de mañana

La primera de las Ponencias que se presentaron ese día fue la titulada "Capas Finas", por D. Alberto Barde-sí Orde-Echeverría. En ella, tras definir su concepto y afirmar que permitían obtener unas características superficiales adecuadas a la vez que mejoraban la uniformidad y regularidad, sin embargo, no se pretendía obtener aumentos significativos de la capacidad estructural del firme. En definitiva, como capas finas se conocían aquellas cuyo espesor de aplica-



La foto rec

ción estaba comprendido entre 1'5 y 4 cm, teniendo dos campos de aplicación: como técnica económica de mantenimiento de firmes para tráfico medios y pesados, utilizándose cuando éstas aún no tienen una capacidad resistente suficiente, y en firmes de nueva construcción, en sustitución de las capas de rodadura tradicionales, cuando se desean buscar características superficiales mejoradas, o cuando exista escasez de áridos de calidad suficiente en la zona.

Tras detenerse en las técnicas tradicionales y en las modernas, en las que subrayó principalmente las mezclas de tipo discontinuo con tamaños máximos de 8, 10, ó 12 mm para espesores de 1,5 a 3 cm y las mezclas drenantes, concluyó con que la tecnología actual de mezclas asfálticas permitía disponer de capas de rodadura finas, y por tanto económicas, para la construcción y conservación de nuestras carreteras, y en que los nuevos tipos de mezclas bituminosas mejoraban de forma considerable la seguridad de la circulación en las condiciones más adversas, a la vez que, con algunos de los tipos de mezclas, se aumentaba la comodidad de la conducción, y disminuía el impacto ambiental al absorber el firme, las vibraciones producidas por las rodaduras de los vehículos.

A continuación, intervino D. Miguel Angel del Val Melús, con la Ponencia "Capas Gruesas", en la que afirmó que, independientemente de los desarrollos tecnológicos de las



El Consejero de Fomento agradeciendo la asistencia en la cena ofrecida en Boecillo.

“**L**a evolución tecnológica iba a venir marcada fundamentalmente por dos causas: por los trabajos que se están realizando en Europa dentro del Comité Europeo de Normalización, y en EE.UU., dentro del Programa SHARP.”

capas finas y muy finas que son muy importantes, no hay que olvidar que la mayor parte de las obras nuevas se realizan todavía con capas de rodadura que podemos denominar "gruesas", con espesores superiores a 5 y 6 cm y éstas son capas que se utilizan para la realización de los refuerzos: por lo que, aunque el desarrollo en este campo sea menor, su aplicación es, sin lugar a dudas, la más importante.

El problema principal que presentaba este tipo de capas hoy en día —prosiguió— es el del prematuro envejecimiento: es decir, un deterioro a relativo corto plazo, debido fundamentalmente a una escasez de betón, que tiene un origen histórico, y a otro tipo de problemas, como roderas. Pero hoy en día este tema estaba solucionado.

Más adelante, afirmó que existían problemas relativos a la puesta en obra pero fácilmente subsanables,

aplicando normas de buena práctica. Y en relación a las características superficiales, aunque estas mezclas tienen una función estructural como son las de rodadura, tienen una misión funcional, y había que señalar que eran mezclas con las que no suele haber problemas de resistencia al deslizamiento, a poco bien que se escogieran los áridos.

En cuanto a la regularidad superficial, afirmó, que también era un problema de cuidado en la ejecución y a veces, ésta era deficiente, lo que afectaba al confort del usuario, porque en algunas ocasiones los ritmos de la mencionada ejecución eran excesivamente rápidos. Problema ya mencionado en otros Congresos.

Para finalizar, afirmó que la evolución tecnológica iba a venir marcada fundamentalmente por dos causas: Por los trabajos que se están realizando en Europa dentro del Comité Europeo de Normalización, y en EE.UU., dentro del Programa SHARP, que para 4 años está suponiendo una inversión de 15 000 millones de pesetas, de los cuales, 5 000 están siendo destinados al estudio de materiales asfálticos y 1 000 millones al estudio en laboratorios de mezclas bituminosas.

Tras estas intervenciones, se presentaron diversas comunicaciones libres que cerraron la jornada de mañana, tras lo cual, los congresistas se dirigieron al almuerzo de trabajo.

Sesiones de tarde:

Las sesiones dieron comienzo con la intervención de D. Juan Carlos Mas Bahillo, D. Jesús Páez Martínez y D. Julio del Pozo Velasco, con el tema "Panel sobre mantenimiento y



de las demostraciones efectuadas durante la visita técnica.

“Destacó el papel formativo y de puesta al día de los conocimientos técnicos de los profesionales del sector que el Congreso ha realizado, subrayando que la Consejería de la que es titular, está empeñada en ejercer eficazmente las competencias administrativas en gestión de las carreteras.”

regeneración de las características superficiales”. Tras unas breves explicaciones se inició un turno de debate, dándose paso a la octava y última sesión, objeto de las conclusiones del Congreso.

A continuación, el Ponente General del Congreso, D. Carlos Casasca procedió a dar lectura a las conclusiones generales del mismo, que se incluyen en este mismo número.

Tras la presentación de estas conclusiones, intervino, D. Carlos Gasca, Tesorero de la Asociación Técnica de Carreteras, quien mostró su satisfacción por el desarrollo del Congreso, constatando que el firme es el elemento más visible para el usuario, aunque quedaban temas suficientes para celebrar otros congresos con diversa temática. Para finalizar, informó que la Asociación estaba dispuesta a continuar ayudando a este tipo de congresos y agradeció la colaboración a cuantas instituciones habían participado en la realización de este I Congreso.

A continuación, tomó la palabra D. Jacinto Hidalgo Velilla, Presidente de la Cámara de Contratistas, quien se congratuló de la calidad profesional de los Ponentes, de cuyas intervenciones —subrayó— “Hemos aprendido mucho”.

Además, agradeció la participación de las Empresas y se mostró partidario de la colaboración entre Empresas privadas y Administración, en un momento singularmente importante para nuestro país, y que debían ir unidos en aras de conseguir los fines que se han propuesto.

Para finalizar, afirmó que tenía el mismo deseo que el Consejero: ver a toda Castilla y León unida por auto-



Mesa del Congreso en el día de clausura.

vías, y que esta Comunidad se pusiera a la altura del resto de España y de Europa, porque a él Castilla y León, además, le “dolía” mucho.



En la foto, D. Emile López en un momento de su alocución.

Clausura del Congreso

A las 18 h. 30': Cerrando la sesión, intervino el Consejero de Fomento de la Junta de Castilla y León, D. Jesús Merino, quien alabó tanto el diseño del programa como su desarrollo, así como la intervención realizada por D. Enrique Balaguer Campuñis, Presidente de la AIPCR, quien presentó a los asistentes, una visión sobre el estado del arte en los diferentes países avanzados y las estrategias que se siguen para su mejora a la luz de las conclusiones del último Congreso Mundial de la AIPCR, celebrado en Marrakech, así como una cierta prognosis sobre futuras líneas de actuación que armonicen tanto la construcción como el mantenimiento

en aras de una mayor seguridad en la carretera, con sus recursos limitados.

Más adelante, el Consejero, agradeció el esfuerzo desplegado por las empresas colaboradoras, que junto a la Organización del Congreso consiguieron en la visita técnica realizada el pasado miércoles, una plasmación fáctica sobre el terreno de algunas cuestiones teóricas de vanguardia tratadas en las sesiones. Además, en la realización de estas obras se tuvo muy presente la utilidad que las mismas comportan para los usuarios de las carreteras en las que se ejecutaron.

A continuación destacó el papel formativo y de puesta al día de los conocimientos técnicos de los profesionales del sector que el Congreso ha realizado, subrayando que la Consejería de la que es titular, está empeñada en ejercer eficazmente las competencias administrativas en gestión de las carreteras, al tiempo que considera que el camino a tal objeto conduce, con toda seguridad a mantener muy alto el nivel tecnológico de sus funcionarios, promoviendo para ello la constitución de estos foros de encuentro profesional y mostrándose partidario de instituir, y si es posible sistematizar, sucesivas ediciones del Congreso.

**Suscríbase a la revista
“RUTAS”**

**la mejor revista para técnicos
y profesionales.**

**Boletín de suscripción en
pág. 123**