

El betún



José Antonio Soto
Vocal de la revista
Asfalto y Pavimentación

El betún, conocido desde hace miles de años en sus yacimientos naturales o impregnando determinadas rocas, hasta el obtenido por la destilación del crudo petrolífero en la actualidad, es un producto en el que se basan la mayoría de las soluciones en los pavimentos de carreteras de todo el mundo, tanto desde el punto de vista económico, medioambiental y funcional.

Son ya muchos años disfrutando, con “blancas excepciones”, de la confortabilidad y seguridad de sus pavimentos, de la versatilidad de sus aplicaciones y hasta de su olor y color.

No vamos a descubrir ni describir ahora sus muchas cualidades, ni tampoco vamos a cargar las tintas sobre el deficiente estado de nuestras carreteras a pesar de disponer de un material capaz de aglomerar, con un pequeño porcentaje, al resto de componentes de las diferentes técnicas bituminosas.

El betún, material viscoelástico de color negro, con el que podemos elaborar emulsiones bituminosas, modificarlo para mejorar sus prestaciones, espumarlo para trabajar a bajas temperaturas además de tener la posibilidad de aditarlo y rectificarlo para cambiar su “genética”, todo ello hace de él uno de los materiales más utilizados en el mundo de las carreteras.

No sé si habrá algún material de construcción, tanto en su formulación original como en sus diferentes versiones, con tal gama de posibles aplicaciones. Porque amén de las utilizadas en pavimentación de carreteras, con el betún y sus derivados impermeabilizamos nuestras casas, sellamos nuestros embalses y canalizaciones de agua para evitar pérdidas, con emulsión bituminosa se protege la siembra de los taludes para evitar su erosión e incluso sirve como apósito para evitar que la savia de los frutales se pierda por las ramas rotas.

¿Os imagináis qué sería de la construcción y conservación de nuestras carreteras si no dispusiésemos de betún as-

fáltico? El panorama sería muy complicado. Si en un futuro cercano las empresas petroleras decidiesen destinar el crudo de petróleo a la destilación de otros productos más rentables y cesara el suministro de betún, no solo muchas empresas dejarían de existir si no que tendríamos que empezar a utilizar otras soluciones con las que, de momento, no estaríamos tan familiarizados. Habría que contestar a muchas cuestiones:

¿Cómo haríamos la Conservación de los actuales pavimentos flexibles? ¿Y los nuevos proyectos, tendríamos soluciones tan económicas? Hay que resaltar que hablamos de la Conservación de miles de kilómetros de caminos rurales, carreteras secundarias, autovías y autopistas. Sinceramente opino que, en el hipotético caso de que se llegara a esa coyuntura, la contestación a estas preguntas pasaría por una reconversión de las empresas del sector muy traumática y los presupuestos para carreteras tendrían que ser mucho mayores.

Sin embargo, a pesar de la fortaleza de este sector estratégico, no se nos trata con la misma consideración que a otras infraestructuras y no es porque seamos conformistas ni poco beligerantes. Se ha insistido y mucho de la poca inversión en carreteras durante el último lustro, se han llamado a las puertas adecuadas y se han celebrado reuniones al más alto nivel de responsabilidad, se han realizado Jornadas Técnicas y de información, publicaciones en prensa y otras muchas acciones y a pesar de esa fortaleza intrínseca, estamos en un bache del que se tardará bastante en salir.

Lo que si tenemos claro los técnicos y empresas de este sector es que, a pesar de las enormes dificultades por la que ha pasado, se han mostrado y se siguen mostrando tan unidos y cohesionados como las carreteras están con el betún y seguiremos trabajando para que continúe así.

Ahí reside nuestra fortaleza.