ASOCIACION BRITANICA DEL CEMENTO

Debido a la fusión de la Cement and Concrete Association - C & CA y la Cement Makers' Federation surge a partir de julio de 1987, esta nueva Asociación.

Estará radicada en Wexham Springs, cerca de Slough, en Buckinghamshire. Sus miembros fundadores son Blue Circle Industries PLC, RTZ Cement Ltd y The Rugby Group PLC.

Bajo la presidencia de Sir George Moseley K.C.B., este nuevo organismo operará a través de tres Divisiones.

El Dr. George Somerville será el Director de la División de Servicios Técnicos y de Investigación. Mr. Kenneth Newman será quien tenga a su cargo la División de Marketing y Normas Técnicas. La División de Administración y Asuntos Industriales será dirigida por Mr. Henry Pinnock.

El Dr. R. E. Rowe, hasta ahora Director General de la Cement and Concrete Association (cargo que dejará de ostentar el 31 de octubre de 1987), ha aceptado el nombramiento de Asesor de la nueva Asociación (a partir de la misma fecha).

Mr. A. H. Stround, hasta ahora Director de Información y Marketing, en la C & CA, cesará a petición propia el 13 de noviembre de 1987.

Deseamos los mayores éxitos a esta nueva Asociación en la seguridad de que ofrecerá el mismo servicio de alta calidad que la C & CA ha facilitado a la Industria de la Construcción durante los últimos 52 años.

El Instituto Eduardo Torroja ha mantenido, con plena satisfacción, estrechas relaciones con la Cement and Concrete Association.

CEDEX

El Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas (CEDEX) ofrece un curso general de especialización en Mecánica del Suelo e Ingeniería de Cimentaciones, para postgraduados, dirigido especialmente a Ingenieros Civiles Iberoamericanos,

continuando los que, con el mismo tema, se han venido celebrando con anterioridad en Madrid en cinco ediciones anteriores.

El curso general, con una duración superior a tres meses (18 de enero a 29 de abril 1988) abarca los conceptos fundamentales de mecánica del suelo y de las rocas, así como los métodos y aplicaciones más habituales de la Ingeniería Geotécnica para la resolución de problemas de cimentaciones. También incluye varios cursillos de especialización, complementarios al curso general, que se impartirán dentro del período docente del curso.

Patrocinan este curso la Fundación Agustín de Bethencourt (E.T.S. de Ingenieros de Caminos), la Universidad Politécnica de Madrid (U.P.M.) y el Instituto de Cooperación Iberoamericana.

El Curso se celebrará en el Salón de Actos del Laboratorio Central de Estructuras y Materiales del CEDEX (C/ Alfonso XII, n.º 3, 28014 Madrid).

Se desarrollará a lo largo de más de 200 horas lectivas de clases teóricas, 30 horas de clases dedicadas a ejercicios de aplicación y 40 horas de clases prácticas de laboratorio. Durante el Curso se realizará un viaje de prácticas de una semana de duración.

CARRETERAS

Durante los días 13 al 19 de septiembre y organizado por la Asociación Mundial de Carreteras —AIPCR— se celebró en Bruselas el XVIII Congreso Mundial de Carreteras al que asistieron representantes de más de 70 países. La presidencia de honor la ostentó Su Majestad el Rey Balduino, y ésta fue la primera vez en la historia que un español, Enrique Balguer, presidió la Asociación Mundial de Carreteras, durante la celebración de un Congreso.

Los más de 2.000 expertos que asistieron al Congreso —entre ellos estuvieron varios ministros de Obras Públicas y Transportes— abordaron temas de singular interés como son la importancia creciente de la repercusión económica de las carreteras y su aportación a la generación de riqueza;

la mejora de la comunicación vial y sus repercusiones en el desarrollo de los países más pobres; y la necesidad de adoptar medidas de seguridad a nivel internacional para frenar en la medida de lo posible el número de accidentes en carretera.

La Asociación Mundial de Carreteras —AIPCR— fue creada en 1909. En la actualidad celebra un congreso mundial cada cuatro años, aparte de sus actividades permanentes. La sede central de la Asociación está en París.

En el Congreso de este año se debatieron varias cuestiones generales, entre las que cabe destacar el tema sobre "las carreteras en regiones de desarrollo". Además se invitó a cada miembro a preparar un informe en el que presente la evolución y las innovaciones ocurridas en su país desde el congreso anterior. España este año presentó informes a todas las cuestiones que se debatieron en el Congreso. Además, dentro de la AIPCR trabajan permanentemente 12 comités técnicos, constituidos por expertos de los distintos países. Esos comités técnicos también presentaron sus conclusiones en el Congreso. Entre ellas, cabe destacar las referentes a las "carreteras y autopistas interurbanas", las referentes a los problemas que plantea la "vialidad urbana", y otras de carácter más técnico, como "movimiento de tierras", "construcción y conservación de firmes", etcétera.

En el Congreso también se celebraron tres conferencias debate sobre "Seguridad vial e infraestructura", "Transferencia y adaptabilidad de la información técnica a los países en desarrollo" y "Sistemas de gestión de carreteras". Por último, en el XVIII Congreso Mundial de Carreteras tuvieron lugar nueve seminarios, una sesión especial sobre "Informática y carretera" y una exposición, en la que España tuvo un protagonismo importante. En esta exposición nuestro país presentó a los expertos de todo el mundo el Plan General de Carreteras que está llevando a cabo, y también se presentaron las últimas novedades aportadas por técnicos y empresas españolas al mundo de la carretera.

EFECTO DEL VIENTO EN LOS EDIFICIOS

Gracias a un nuevo dispositivo de pruebas creado en el Instituto de Investigación de la Construcción (Building Research Establishment - BRE) del Reino Unido, desde ahora será posible reproducir la presión real que el viento ejerce contra la superficie exterior de los edificios.

Este dispositivo permitirá someter a prueba los revestimientos de paredes y cubiertas prototipo, particularmente de varias capas, y también podrá usarse a efectos de certificación y para inspeccionar edificios dañados por el viento. Se le ha dado el nombre de BRERWULF (o indicador BRE en tiempo real de la carga uniforme del viento); aunque también es conocido por Big Bad Wolf (gran lobo malo), en honor al malhumorado y resoplante villano del cuento de los tres cerditos.

La zona de revestimiento sometida a prueba, que por lo normal mide cinco metros cuadrados o algo más, se incorpora a manera de pared de una caja de presión. En el interior de esta caja se hace fluctuar la presión del aire por medio de una bomba y una válvula reguladora de tipo innovador (creada pro BRE y protegida con una solicitud de patente) que permite pasar, en una sola acción, de presión máxima a mínima. La válvula es accionada por un servomotor controlado mediante un pequeño ordenador personal y sigue las líneas de la presión fluctuante del viento almacenadas en disco.

El BRERWULF funciona en la escala de ± 8 kPa, aproximadamente tres veces mayor que las cargas máximas en revestimientos previstas en cualquier parte del Reino Unido, y mayor que las fuerzas pronosticadas en huracanes y otros ciclones en el resto del mundo. El BRE recopila líneas de presión típicas de diversas formas de edificio y lugares a partir de pruebas a escala natural y con modelos de pequeña escala. Los datos meteorológicos locales podrán utilizarse para formar esquemas de presiones máximas representando las tormentas previstas durante la vida proyectada de la estructura.

Una aplicación especial, nunca intentada hasta ahora en este campo, es la investigación de daños. Mediante la reconstrucción de la auténtica tormenta, ciclón o huracán a partir de registros meteorológicos, podrá utilizarse el dispositivo para estudiar un fallo estructural provocado por la fuerza del viento y establecer una comparación entre diversos proyectos propuestos.

Para más información dirigirse a: Building Research Establishment, Garston, Watford, Hertfordshire, WD2 7JR, Gran Bretaña. Telf. (+44 923) 676612. Télex: 923220.

INGENIEROS 2000

¿Sabrán los ingenieros a fin de siglo sacar partido a los flujos de información especializada que no cesan de ampliarse, diversificarse y ser cada vez más complejos?

¿Conocerán la forma de utilizar esta información indispensable en su actividad de ingeniero y para la competitividad en las estructuras profesionales para las que trabajan?

¿Apreciarán, por último, lo que es una Biblioteca y lo que pueden obtener de las técnicas modernas de documentación?

Resulta evidente que para la mayoría de los ingenieros de países latinos resulta bastante desconocida la Documentación y son incluso hostiles a cualquier dedicación personal seria en materia de investigación bibliográfica o documentaria.

Basta con atravesar el Canal de la Mancha o el río Rin para comprender rápidamente que la escala de valores es diferente para nuestros compañeros y competidores europeos. Uno de los valores reside en el conocimiento que cada uno debe tener de lo que se ha hecho o dicho, y del conjunto de trabajos de colegas, sean de Oxford, Stuttgart, Berkeley o Tokio. Si túese a uno de nuestros alumnos de ingenieros o, incluso, a algunos investigadores en una universidad británica: lo primero que observará será la amplitud de medios de la Biblioteca y la importancia del trabajo de investigación documentaria que le será exigido a EL.

Al otro lado del Atlántico, la demostración es aún más evidente. Quien no haya visitado la Biblioteca de la Universidad Laval de Quebec, no ha visto nada!... Se podría hablar también de los famosos "Chemical Abstracts" que ningún químico serio desconoce.

Por último hablemos del Japón, que está de moda. Se sabe que la fuerza de los nacidos en ese país se debe, en gran medida, a su dominio ejemplar de los canales de información, en todos los campos: científicos, técnicos, tecnológicos, económicos,...

Ahora bien, las carencias y lagunas en materia de información y documentación pueden adjudicarse al aspecto formativo de su profesión. No se trata de criticar los planes de estudio de las Escuelas, pero es preciso reconocer que las prácticas pedagógicas de estos establecimientos ignoran lo que se puede obtener de una buena utilización de los sistemas de información especializada, de las bibliotecas, de los centros de documentación.

Apuntamos dos consideraciones que pudieran conducir a los responsables de la formación de los ingenieros a modificar su actitud.

Por una parte, se sabe hoy en día que "el aprendizaje es preferible a la enseñanza" o, más precisamente, es más eficaz ayudar al individuo en formación que aprenda a aprender, que hacerle engullir cantidades de conocimientos que no serán asimilados.

Ahora bien, esta solución, que supone la personalización y la autonomía del aprendizaje, no puede desarrollarse más que en el seno de un establecimiento de formación que cuente con recursos informativos y pedagógicos*. La relación entre pedagogía y documentación es evidente, y es una de las razones por las que el problema de la información y la documentación debiera estar en el Orden del Día de todas las Escuelas Técnicas.

Por otra parte, es claro que "un ingeniero que no sepa utilizar los sistemas de información especializada estará en notoria desventaja". La formación de los futuros ingenieros en el uso de la información y las técnicas modernas de documentación se convierten en un imperativo, y más aún cuando el mercado del trabajo para el ingeniero se internacionaliza como ocurre con las actividades de los hombres y de las industrias.

Es preciso, además, saber qué hacen los otros: los colegas, los compañeros, los competidores...

A. C.

* Biblioteca, centro de documentación, célula o central documentaria, que aprendan paulativamente a utilizar, por ejemplo la Biblioteca de una universidad americana, es un edificio central en el campus, que está abierto las 24 horas del día, todos los días de la semana y que ofrece a cada estudiante una plaza para trabajar...