

de la construcción

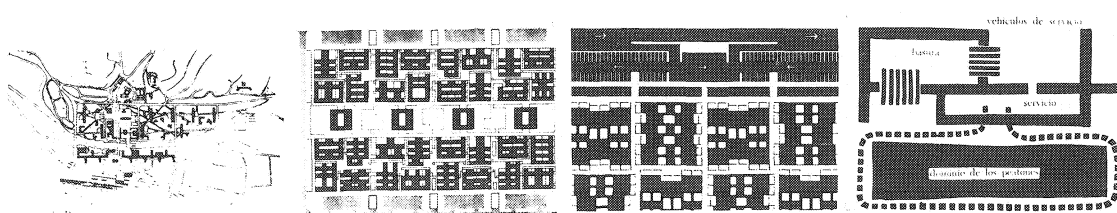
EL proceso de llegada o partida de una casa es fundamental en nuestra vida cotidiana y muy a menudo implica el uso de un coche. Sin embargo, el lugar donde los coches entran en contacto con las casas, lejos de considerarse importante y bello, suele dejarse a un lado y descuidarse. (Christopher Alexander: «Un lenguaje de patrones»).

La integración coherente y funcional del tráfico de vehículos con la arquitectura implica un planteamiento urbanístico a todas las escalas, que garantice la eliminación o reducción de los inconvenientes que el tráfico rodado origina sobre los espacios habitables humanos, a la vez que aproveche en forma razonable las relaciones beneficiosas que se establecen entre el hombre y el vehículo.

La separación drástica peatón-coche sólo tiene sentido verdadero cuando las necesidades de tráfico o las velocidades alcanzadas sean altas, pues ello permite aumentar la seguridad de los peatones en sus áreas reservadas. En otros casos, parece lógico estructurar esta relación de forma que, teniendo en cuenta los inconvenientes de ruido, peligro, contaminación, escaso contacto social, estética, etc., se consideren también los aspectos atractivos que para el hombre tienen los coches: libertad de desplazamientos, flexibilidad, intimidad. Parece obvio que cualquier solución habrá de identificar claramente el tráfico local dentro de áreas definidas en la estructura urbana, en las que la utilización de vehículos no contaminantes o de baja velocidad se combine con el uso de transportes colectivos que discurran por las vías y arterias de comunicación rápida de la ciudad, uniendo barrios; y habrá de reservar el empleo individual para desplazamientos de largo recorrido, más ocasionales, para los que está mejor diseñado a menor costo.

El futuro del vehículo particular parece estar garantizado gracias al enorme atractivo que supone para el hombre moderno; sin embargo, no es menos cierto que su uso indiscriminado destruye el tejido urbano y perturba la relación entre las personas, afeando además el paisaje. Sólo si se consigue una correcta delimitación de su función verdadera y se produce un profundo avance tecnológico en su desarrollo, se habrán sentado las bases para un más satisfactorio diseño urbanístico y arquitectónico, lo que nos permitirá disfrutar de las evidentes ventajas del automóvil sin renunciar a un concepto de ciudad entroncado en la historia.

A este problema de integración del tráfico en la arquitectura dedica hoy INFORMES su Tema de Fondo, de la mano de unos autores que se adentran en caminos poco explorados hasta ahora. ¿Son válidas las soluciones que nos proponen? Los lectores tienen la palabra.



Según datos de Rixom referidos a 1975, el 80 por 100 de todo el hormigón que se fabrica en Japón y en Australia, el 70 por 100 del que se fabrica en los Estados Unidos y el 60 por 100 del fabricado en Alemania, contiene algún tipo de aditivo. Estos elevados índices pueden dar una idea de la importancia, hasta hace poco no bien apreciada en nuestro país, que tiene el llamado **cuarto componente del hormigón**.

¿Por qué los aditivos no han alcanzado en España el grado de aceptación que caracteriza a otros países? Las razones son, probablemente, muchas y algunas de ellas guardan relación con el concepto —voluntariamente extendido por la propia industria fabricante en sus primeros años— de **panacea mágica**, con que se solía rodear a estos productos de composición secreta (y, por tanto, dudosa). Panacea que se nos presentaba como algo capaz de curar los males de cualquier hormigón.

Afortunadamente, en los últimos años la situación ha ido evolucionando en sentido positivo. Los conocimientos han aumentado; los secretos de los unos y las desinformaciones de los otros han disminuido; y cada día es más amplio en España el empleo juicioso y racional de aditivos, especialmente en los sectores de prefabricación y de hormigones fabricados industrialmente.

Esta favorable tendencia no se ha visto reflejada todavía en el campo normativo, donde los aditivos constituyen una lamentable laguna. Valga como botón de muestra que la Instrucción EH-82, tan cuidadosa y moderna en muchos aspectos, les dedica tan sólo cuatro líneas, tras las casi tres páginas que dedica a los áridos.

No obstante, se están haciendo esfuerzos para superar los muchos problemas que comporta la normalización de aditivos. Prueba de ello es la existencia de un Grupo de Trabajo en el seno de la Comisión 83 del IRANOR, que lleva varios meses estudiando intensamente el tema de los Aditivos con vistas a su normalización. Este grupo, al que pertenecen expertos de distintas áreas y donde están representados tanto los productores como los consumidores, ha llegado ya a establecer una clasificación y definición de los aditivos, lo que no es poco como primer paso, dada la complejidad de la materia.

La Sección de Investigación de este número de INFORMES se abre a los aditivos, tema que se volverá a tratar tantas veces como la ocasión lo merezca.