

# ¿Porqué no duran los pavimentos en La Paz?



FOTOS: Internet.

## Explicaciones Constructivas

Por Noé Peralta Delgado

*La Paz, Baja California Sur (BCS).* Una pregunta seria y muy común que nos hacemos todos los habitantes de la ciudad, y más los que tenemos que transitar por las principales **calles** a dejar a nuestros hijos a la escuela o al trabajo, es ¿porqué salen tantos baches en los **pavimentos**, y, sobre todo, en tiempos de lluvia?

Uno de los derechos de los ciudadanos, es tener buenas vías de comunicación y, si son **calles** principales, deben de estar **pavimentadas**, por lo que para el gobierno debe ser mandatorio realizar estas vías y darles mantenimiento constante, durante el tiempo necesario, para que los usuarios puedan llegar a su destino de una manera cómoda y segura. En el caso de los nuevos fraccionamientos con viviendas autorizadas, el mismo fraccionador debiera estar obligado a entregar al Ayuntamiento las **calles pavimentadas**, con su respectiva guarnición y banqueteta, y ya el mantenimiento le corresponde al propio **Ayuntamiento**, que debiera de costear los gastos con la recaudación de nuestros impuestos.



**También te podría interesar:** [Comondú, sin un plan de desarrollo urbano adecuado a los tiempos](#)

Dentro de la ingeniería de caminos y vías terrestres, existen dos tipos de **pavimentos**: los **pavimentos asfálticos** y los

**pavimentos hidráulicos.** El segundo término, nos indica el material o componente con el que la mezcla pétreo (arenas, tierras, gravas, bases, etc.), hace la función estructural y, a la vez, sirve como pegamento o cementante de sus componentes. También reciben otro nombre; a los **pavimentos asfálticos** se les llama *flexibles*, y a los **pavimentos hidráulicos** también se les llama *rígidos*.

*El explicar cuál es mejor de los dos, nos lleva a hacer un análisis en el que se toman en cuenta tres factores: costo económico, vida útil y mantenimiento durante su vida útil.*



Entrando de lleno a la explicación del **pavimento asfáltico**, que es el que tiene gran uso en las carreteras federales, tenemos que se le da el término *flexible* porque puede soportar grandes cambios de temperatura sin deformarse, y más en climas extremadamente calurosos, donde las altas temperaturas hacen que los elementos estructurales se dilaten o se expandan. Un

**pavimento** de este tipo, bien construido, con buenos materiales, puede tener una vida útil de 10 a 15 años con mantenimientos preventivos durante ese tiempo, básicamente, la regla principal aparte de usar buenos materiales y buenas técnicas de construcción, es que tenga una muy buena pendiente, de tal modo que, el agua producto de las precipitaciones pluviales, no se quede encima formando charcos, porque el principal enemigo del asfalto es, precisamente, la humedad.

*En las calles de la ciudad de **La Paz**, podemos ver como la humedad va formando como una especie de cancer en el **pavimento asfáltico**, donde, lo que es un pequeño charco de agua sobre la superficie, si no se atiende, se va haciendo cada día más grande, hasta ver los enormes hoyancos tan molestos para los automovilistas.*



El problema de los baches se acentúa más en las ciudades, ya

que, al carecer de un buen sistema de drenaje pluvial, las guarniciones y la misma ciudad, muchas veces no permite que el agua proveniente de la lluvia fluya correctamente. Podemos decir, técnicamente, que al momento en que en un **pavimento asfáltico** se formen estancamientos de agua, este **pavimento** está condenado a irse destruyendo poco a poco. En las carreteras federales, este fenómeno es muy poco probable que suceda, ya que al estar en el campo natural, los constructores de estas únicamente se preocupan que el agua se vaya hacia la orilla de la carretera y de ahí, al terreno natural, sin más complicaciones; como dato curioso, en las carreteras **pavimentadas con asfalto**, el problema se genera más en las zonas de vados, donde el agua corre durante la lluvia y, muchas veces, hasta se queda estancada, razón por la cual en caminos de no muy altas especificaciones, los vados se fabrican con **concreto hidráulico**, como lo explicaremos en seguida.

*Los **pavimentos** a base de cemento y agua, o llamados **hidráulicos**, son la solución a las vialidades de la zona urbana, ya que no ocupan mucho mantenimiento durante su vida útil, que va desde los 20 hasta los 30 años (el doble que los **asfálticos**), y que, como se dice en lenguaje común, el agua le hace los mandados, por lo que, en caso de tener algún encharcamiento, no genera daño estructural considerable, aunque sí molestias a los conductores y, en ocasiones, pueden provocar accidentes por derrapes a grandes velocidades.*



Este tipo de **pavimento**, como tiene que funcionar con agua al momento de su fabricación, se le denomina **hidráulico**, y, en contraparte con los **asfálticos**, también se les denomina *pavimentos rígidos*, ya que el enemigo natural es el exceso de calor que, cuando no se tienen juntas adecuadas a cada cierto tramo, estos **pavimentos truenan** por efecto de temperaturas; eso sí, si dichas juntas no se colocan bien, se tienen los molestos *brinquitos* cuando se maneja el vehículo, como pasa en el bulevar 5 de febrero de la ciudad de **La Paz**.

En comparación general entre ambos, llegamos a la siguiente conclusión:

- **COSTO:** El **pavimento hidráulico** tiene un costo aproximado de un 20% más elevado que el **asfáltico**, haciéndolo poco favorecido por los gobiernos por su alto costo.
- **VIDA ÚTIL:** El **pavimento hidráulico** tiene una vida de hasta 30 años, con mantenimientos mínimos, mientras que

el **asfáltico** tiene una duración de hasta 15 años. En ambos casos, hay excepciones con más tiempo de duración.

- **MANTENIMIENTO:** El **asfáltico** se requiere de estar al cuidado de los baches por acumulación de agua, y el **hidráulico**, aunque en menor medida, requiere que las juntas entre losas se revisen cada cierto tiempo.

La preparación de las capas inferiores que soportarán el peso de los vehículos, es el mismo trabajo para los dos tipos de **pavimentos**, variando únicamente en el grosor, mientras que en el **asfalto** llega a ser de hasta 8cms, el **hidráulico** se requiere de 20cms, y, en ambos casos, con un buen diseño, buenos materiales, buenos contratistas y buenos supervisores, se puede llegar a tener un **pavimento** de calidad.

*En el caso de **La Paz** y de otras ciudades de **Baja California Sur**, hay que valorar que existen pavimentos muy viejos, y también el gobierno debe valorar que, con un poco más de recurso financiero, se puede invertir en un **pavimento hidráulico**, y dejar de preocuparse por varios años de los molestos baches.*



Escribanos [a..noeperalta1972@gmail.com](mailto:a..noeperalta1972@gmail.com)

---

*AVISO: CULCO BCS no se hace responsable de las opiniones de los colaboradores, esto es responsabilidad de cada autor; confiamos en sus argumentos y el tratamiento de la información, sin embargo, no necesariamente coinciden con los puntos de vista de esta revista digital.*