

# COMPARACIÓN DE DIFERENTES MÉTODOS DE CONTROL DE COMPACTACIÓN DEL SUBBALASTO

José Luis García de la Oliva , *Laboratorio de Geotecnia del CEDEX, Madrid, España*  
Eduardo Santiago Recuerda, *Laboratorio de Geotecnia del CEDEX, Madrid, España*

## RESUMEN

En el presente artículo se describen los trabajos llevados a cabo por el Laboratorio de Geotecnia del CEDEX, destinados a estudiar métodos de control del grado de compactación y módulo de deformación del subbalasto alternativos al método de la placa de carga estática contemplado actualmente en los pliegos de ADIF.

Se describen las campañas de campo realizadas en tramos de ensayo para comparar diferentes equipos de control del grado de compactación del subbalasto y se comentan algunas conclusiones a la vista de los resultados obtenidos.

Los equipos incluidos en estas campañas han sido: ensayo de carga con placa, para diámetros de 300 y 600 mm, método nuclear para la determinación de densidad y humedad, Portancímetro, ensayo dinámico de carga con placa de 300 mm (equipo de ensayo ligero HMP), ensayo dinámico de carga con placa de 600 mm (Dinaplaca), Geogauge y penetrómetro dinámico (Panda).

Se ha evaluado la validez de los ensayos de control de la compactación del subbalasto incluidos actualmente en los Pliegos de prescripciones ferroviarios españoles y se plantean posibles mejoras. Para el resto de equipos analizados se estiman posibles límites que separen zonas de validez para la compactación del subbalasto.

Los resultados obtenidos muestran, salvo para los ensayos de determinación de densidad, una evolución temporal del parámetro registrado. Estos parámetros aumentan con el tiempo, presentando un mayor incremento en las zonas mejor compactadas. Se plantea la necesidad de fijar un plazo de ejecución del ensayo desde la compactación de la capa de cara a definir valores límite.

Se apuntan futuras líneas de investigación para analizar los fenómenos observados así como la necesidad de continuar con la experimentación en otros tramos ferroviarios que permitan generalizar las conclusiones de este estudio.

## 1. INTRODUCCIÓN

En el marco del convenio entre el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) y el Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas (CEDEX) para la "realización de trabajos de investigación y desarrollo tecnológico de interés de ADIF y del CEDEX en el cuatrienio 2006-2009" se incluyó la ficha nº 4, "Validación de un método continuo de comprobación del grado de compactación y módulo de deformación del subbalasto". Estos trabajos se han continuado en la actual Encomienda de Gestión correspondiente al cuatrienio 2010-2013.

El objetivo de este trabajo es comparar diferentes técnicas de medida "in situ" para determinar con criterios técnico-económicos el método más adecuado para medir el grado de compactación del subbalasto y el módulo de deformación del mismo.

Tras una primera fase de identificación de las posibles técnicas a emplear se seleccionaron las más adecuadas para efectuar los trabajos posteriores de contraste. Las técnicas seleccionadas fueron:

- Ensayo de carga con placa, para diámetros de 300 y 600 mm.
- Método nuclear para la determinación de densidad y humedad (Troxler).
- Portancímetro.
- Ensayo dinámico de carga con placa de 300 mm (equipo de ensayo ligero HMP o placa alemana).
- Ensayo dinámico de carga con placa de 600 mm (dinaplaca).
- Geogauge.
- Penetrómetro dinámico (Panda).

Con estos equipos se realizó una primera campaña de campo en la línea de alta velocidad Madrid-Levante. La campaña se llevó a cabo durante los meses de septiembre y octubre de 2008.

Posteriormente se ha realizado una segunda campaña en el tramo comprendido entre los P.K. 25+600 y 26+100 del sub-tramo Mérida - Montijo, del tramo Mérida - Badajoz de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Extremadura.

En este artículo se describe la primera campaña de ensayos y se resumen los resultados más significativos obtenidos en la misma. La segunda campaña está actualmente en fase de análisis y únicamente se dispone de información parcial analizada.

## 2. DESCRIPCIÓN DE LA EJECUCIÓN DE LOS ENSAYOS

### 2.1. Primera campaña (Santa Cruz de la Zarza)

Para la realización de la primera campaña de ensayos se seleccionaron dos emplazamientos en la línea de alta velocidad Madrid-Levante. Se trata de dos tramos, el tramo 1 de 360m de longitud, (puntos kilométricos de proyecto 8+450 a 8+810) y el tramo 2 de 90m (puntos kilométricos 5+470 a 5+560).

#### 2.1.1. Tramo 1

El tramo de ensayos se dividió en tres subtramos, uno con 5 pasadas dobles de compactador y los otros dos subtramos con una compactación deficiente. La tramificación definida fue:

- Subtramo con 3 pasadas dobles de compactador del P.K. 8+810 al 8+690
- Subtramo con 5 pasadas dobles de compactador del P.K. 8+690 al 8+570
- Subtramo con 2 pasadas dobles de compactador del P.K. 8+570 al 8+450

Sobre ellos se realizaron dos tipos de medidas:

- Medidas puntuales alrededor de los ensayos de placa estática para poder comparar los valores de todos los aparatos en zonas concretas.
- Medidas sobre alineaciones longitudinales a lo largo de los tramos aprovechando el rendimiento de los equipos en estudio.

Del lunes 8 de septiembre hasta el jueves 11 de septiembre de 2008 se trabajó sobre los tres subtramos citados.

Los días 10 y 11 de septiembre se procedió a regar una zona en cada subtramo en estudio con el objeto de comparar los valores obtenidos con los equipos para distinto grado de humedad del subbalasto para analizar si la variación en el contenido de humedad era la causa de la evolución registrada del módulo con el tiempo. Estas zonas fueron:

- Riego en toda la plataforma del P.K. 8+625 al 8+655, dentro del subtramo de cinco pasadas.
- Riego en la margen izquierda de la plataforma del P.K. 8+730 al 8+750, dentro del subtramo con tres pasadas.
- Riego en la margen izquierda del P.K. 8+490 al 8+505, en el subtramo con dos pasadas.

Si bien efectivamente se registró mediante los métodos nucleares un cambio de humedad en esas zonas las medidas con los diferentes equipos no reflejaron una variación acorde de los parámetros registrados.

Ante el análisis de los resultados que se iban obteniendo, el jueves día 11 de septiembre se decidió compactar de tres a siete pasadas dobles el subtramo comprendido entre los P.K. 8+810 a 8+690.

El día 17 de septiembre los equipos volvieron a estos subtramos para estudiar la evolución de las medidas con el tiempo. La última medida con los equipos sobre este tramo se realizó el día 1 de octubre de 2008 aprovechando la campaña sobre el tramo 2.

Una vez realizada la campaña los subtramos con compactación deficiente se recompactaron hasta alcanzar las condiciones previstas en la obra.

#### 2.1.2. Tramo 2

Los días 1 y 2 de octubre de 2008 se procedió a realizar una serie de ensayos sobre este tramo de 90 metros que fue compactado mediante un rodillo Bomag BW 211 D-4 instrumentado, llevado a la obra ex profeso.

Adicionalmente se procedió a medir con otros equipos entre pasada y pasada. Los equipos utilizados en este tramo fueron:

- Ensayo de carga con placa de 300 mm de diámetro.

- Método nuclear para la determinación de densidad y humedad (Troxler).
- Portancímetro.
- Ensayo dinámico de carga con placa de 300 mm (equipo de ensayo ligero HMP o placa alemana).
- Ensayo dinámico de carga con placa de 600 mm (dinaplaca).

Se realizaron 7 pasadas dobles con el compactador el día 1 de octubre con las correspondientes medidas de equipos entre pasadas. Las medidas se realizaron a lo largo de dos alineaciones, la primera coincidente sensiblemente con el eje de vía derecho y la segunda a metro y medio hacia el borde de plataforma. Al día siguiente, día 2 de octubre, se realizó una pasada doble adicional.

## 2.2. Segunda campaña (Montijo)

La longitud total del tramo de 500 metros se dividió en 5 sub-tramos con distinto grado de compactación conseguidos mediante distintas pasadas de compactador y riego. Se evitó la zona central del tramo por existir una obra de drenaje (P.K. 25+900).

Las pasadas de riego y compactación a las que se sometieron cada uno de los sub-tramos fueron para cada margen:

Tabla 1.- Pasadas de compactador en los distintos subtramos

Tramo	PK Inicio	PK Fin	Margen	COMPACTACION ALCANZADA
0 0	26+040	26+110	MI MD	11R+9P 9R+9P
1 1	25+920	26+020	MI MD	3R+3P 3R+3P
2 2	25+760	25+860	MI MD	3R+10P 3R+9P+2p
3 3	25+660	25+750	MI MD	2R+1r+3P 2R+1r+3P
4 4	25+600	25+640	MI MD	9R+12P 9R+12P

Siendo: R: Riego doble (ida y vuelta de la cuba)  
 r: Riego simple (solo ida)  
 P: Pasada doble de compactador amplitud gruesa  
 p: Pasada doble de compactador amplitud fina

Tras estas pasadas y según el ensayo Proctor Modificado se consiguió obtener un tramo de compactación adecuada, el tramo 0, y cuatro tramos con compactación deficiente, a saber, los tramos 1 y 3 con una compactación claramente deficiente y los tramos 2 y 4 presentarían una compactación intermedia.

## 3 ANÁLISIS DE LAS MEDIDAS CON LOS EQUIPOS

En este apartado se van a analizar por separado los datos obtenidos en la primera campaña de campo recogidos por cada equipo y los primeros resultados analizados de la segunda campaña. De esta forma se pueden extraer algunas conclusiones de su utilidad en la caracterización de la compactación de la capa de subbalasto.

### 3.1 Método nuclear para la determinación de densidad y humedad.

Los requisitos que exige el Pliego PGP-2006 en su apartado G10F Subbalasto, en cuanto a densidad de la capa de subbalasto compactada son: "la capa compactada presentará una densidad seca equivalente, al menos, al cien por ciento (100%) de la obtenida en el ensayo Proctor Modificado, en la media de seis ensayos para cada lote, no siendo ningún valor inferior al 98%".

En el nuevo pliego PGP-2008, en el apartado citado, este punto queda redactado de la siguiente forma: "La media de los seis valores de densidad será mayor o igual que el 100% de la densidad máxima del Proctor Modificado obtenida en ese lote. Hasta dos de los seis valores podrán dar un resultado inferior al 100%, pero siempre superior al 98% de dicha densidad máxima".

En relación con la humedad se indica: "Los ensayos de humedad tendrán carácter indicativo y no constituirán por sí solos base de aceptación o rechazo".

Los valores de los ensayos Proctor Modificado realizados por la obra en la primera campaña indican una densidad seca y humedad óptima de 2,27 t/m<sup>3</sup> y 5,5% respectivamente.

Del análisis de los datos se puede deducir que:

- La densidad seca permite diferenciar zonas compactadas con distinta energía de compactación (Tabla 2 y Figura 1).

Tabla 2.- Resumen de las medidas de densidad seca (1ª campaña)

Compactación	2 pasadas	3 pasadas	5 pasadas	7 pasadas
nº datos	13	8	31	17
media	2,16	2,20	2,24	2,26
máx.	2,28	2,29	2,31	2,31
mín.	2,09	2,15	2,16	2,21
desviac.	0,051	0,044	0,040	0,030

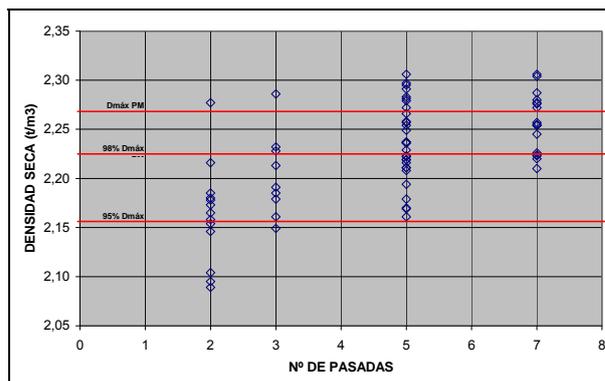


Figura 1.- Densidad seca en función del número de pasadas (1ª campaña)

- Parece deducirse que la densidad no sufre una evolución tras la compactación. La única medida que parece no cumplir este punto es la realizada a 23 días en el P.K. 8+490 (zona de dos pasadas), ver Figura 2.

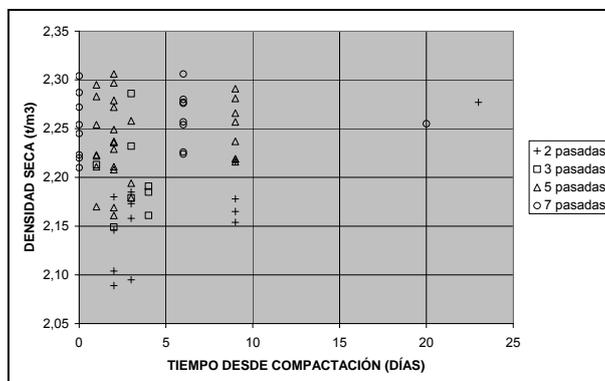


Figura 2.- Densidad seca en función del tiempo desde la compactación

### 3.2 Ensayo de placa con carga de 300 mm.

Este ensayo se ha realizado por ser el incluido en los pliegos de condiciones técnicas habituales en obras de infraestructura ferroviaria y utilizarse por fabricantes de equipos de control de compactación para calibrar sus equipos.

Los pliegos de condiciones españoles para el subbalasto (Pliego de prescripciones técnicas tipo para los proyectos de plataforma (PGP-2008) de ADIF y Pliego de prescripciones técnicas generales de materiales ferroviarios (PF) del Ministerio de Fomento) fijan valores para el módulo del segundo ciclo de carga ( $E_{v2} \geq 120$  Mpa) y para la relación entre módulos del segundo y primer ciclo de carga. ( $E_{v2}/E_{v1} \leq 2,2$ ). Se ha realizado una revisión crítica de los mismos.

A la vista del conjunto de datos se puede indicar que:

- El criterio basado en el valor de  $E_{v2}$  no arroja información sobre el grado de compactación del subbalasto. Todos los ensayos han superado el límite de 120 MPa, incluyendo zonas de compactación deficiente (compactación deficiente por el número de pasadas, la densidad alcanzada e incluso el aspecto superficial de la capa). Ver Figura 3.

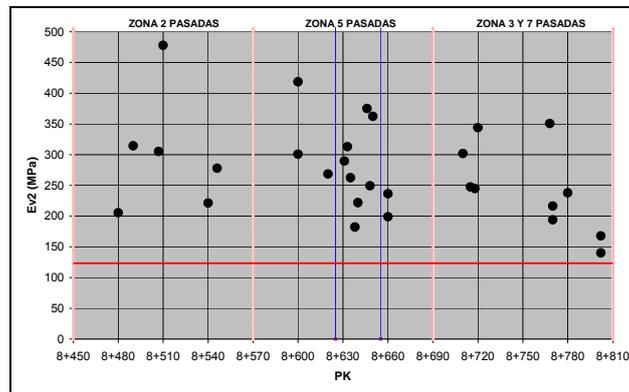


Figura 3.-  $E_{v2}$  -P.K.

- El criterio del cociente entre  $E_{v2}/E_{v1}$  sin alguna referencia al valor obtenido en el primer ciclo de carga  $E_{v1}$  no ha permitido diferenciar entre tramos con diferente grado de compactación. De los ensayos realizados, el 93% no lo cumple al superar el valor fijado de 2,2, esto ocurre independientemente de si corresponde a zona bien o mal compactada. Únicamente cumplen este criterio los dos ensayos realizados a más de 20 días desde la compactación siendo realizado uno de ellos en la zona de compactación más deficiente (2 pasadas). Ver Figura 4.

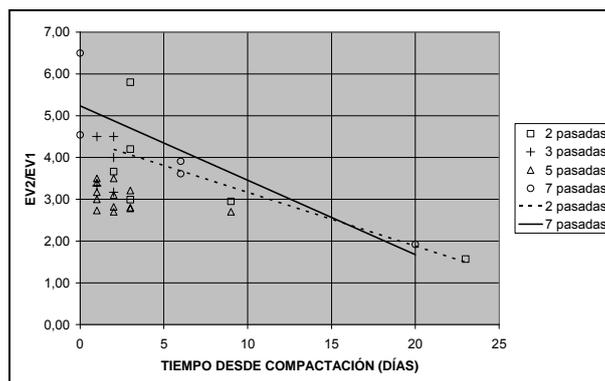


Figura 4.-  $E_{v2}/E_{v1}$  -Tiempo desde compactación

- En cuanto al criterio que fija la relación  $E_{v2}/E_{v1} < 2,2$  cuando el valor de  $E_{v1}$  hubiese resultado inferior a 75 MPa (recogido en el PGP-2006 pero no en PGP-2008), permite una cierta diferenciación entre tramos con diferente grado de compactación pero parece que se encuentra fuertemente influenciado por el tiempo en el que se realizó el ensayo, por lo que parece también poco representativo del grado de compactación si no se tiene en cuenta el tiempo transcurrido desde la compactación de la capa (Figura 5).
  - Cuando el ensayo se realiza a continuación de la compactación el criterio marca como zonas de compactación no válidas zonas con densidades de compactación correctas (por ejemplo el subtramo con 7 pasadas en los que la densidad alcanza valores válidos).
  - Si el ensayo se realiza entre 2 y 4 días tras la compactación, en general el criterio diferencia las zonas con 2 y 3 pasadas de la de 5 pasadas de compactador. Por el contrario en la zona de 7 pasadas (esta zona puede ser menos representativa por estar recompactada desde 3 pasadas), este criterio no da como válida la compactación del tramo con ensayos realizados a 6 días tras la compactación, con lo cual se puede interpretar que tampoco lo haría para un número menor de días (de 2 a 4)

- Por último, para más tiempo, por ejemplo a 9 y 20 días, el criterio ha dado como válidas todas las zonas lo que confirma la necesidad de incluir el tiempo transcurrido entre la compactación y la ejecución del ensayo en los criterios de aceptación.

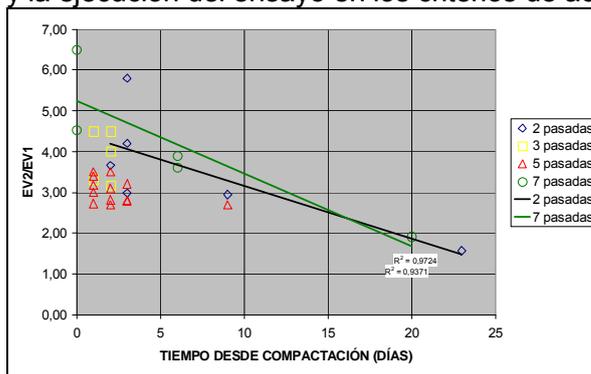


Figura 5.-  $E_{v2}/E_{v1}$ – Tiempo desde comp.

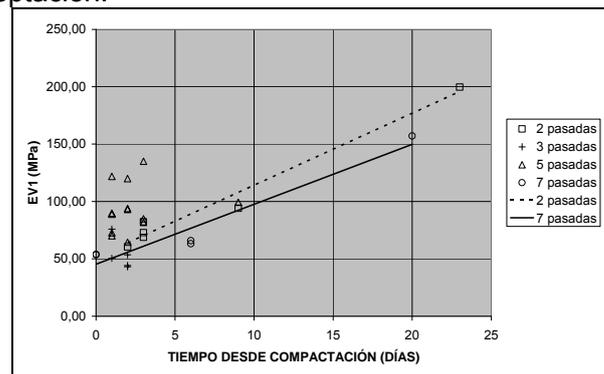


Figura 6.-  $E_{v1}$  – Tiempo desde comp.

- Se ha detectado un aumento en el valor de  $E_{v1}$  con el tiempo que en la primera campaña realizada parece dispersarse en el periodo comprendido entre las medidas a 9 y 20 días.

### 3.2 Ensayo de placa con carga de 600 mm.

La placa de 600 mm parece menos adecuada para el estudio de una capa de 30 cm de espesor que la placa de 300 mm debido a que el bulbo de presiones afecta en mayor medida a los niveles inferiores.

Los resultados obtenidos muestran que el valor  $E_{v2}$  para este ensayo es en general menor que el de la placa de 300.

Sin embargo se observa que los valores de  $E_{v1}$  son del mismo orden que los obtenidos en los ensayos con placa de 300 mm para el mismo tiempo transcurrido desde la compactación. Estos valores de  $E_{v1}$  están comprendidos entre 40 y 110 MPa.

Los ensayos se realizaron entre uno y tres días tras la compactación de los tramos y los valores obtenidos no diferencian entre las compactaciones de 2, 3 y 5 pasadas dobles.

### 3.3 Ensayo con el Portancímetro.

El portancímetro es un equipo de alto rendimiento que mide de forma continua la capacidad portante de las capas de terraplén. Ha sido desarrollado en el marco de un programa de investigación del LCPC. Una rueda vibratoria de pequeña amplitud, equipada con sensores, mide la curva fuerza - desplazamiento y permite determinar la rigidez de la estructura.

Según el artículo "The portancemetre: a new continuous control apparatus for capping layers and subgrades" de Guy Morel y Alain Quibel (1998), el portancímetro permite medir módulos elásticos entre 30 y 300 MPa.

La masa vibratoria es de 600 kg y el peso total de la rueda es de 1000 kg. La frecuencia de vibración es de 35 Hz y la velocidad de avance del vehículo es de 3,6 km/h.



Foto 1.- Portancímetro



Figura 7. Esquema de funcionamiento de la rueda vibratoria

De los datos tomados en la primera campaña se puede concluir que:

- Las medidas tomadas con el portancímetro se ven afectadas por el tiempo, produciéndose un aumento de unos 50 Mpa en 8-10 días. Posteriormente este aumento parece estabilizarse (Figura 8).

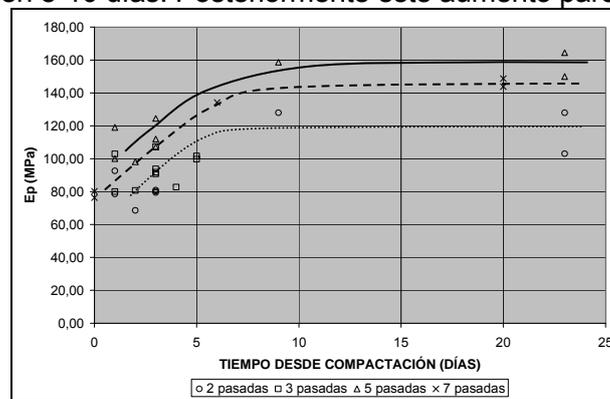


Figura 8.- Módulo medio del portancímetro en función del tiempo desde la compactación

- El portancímetro diferencia las zonas con distinto grado de compactación. A falta de más investigación del módulo obtenido con el portancímetro, unos límites en el entorno de los 120 MPa en medidas realizadas de 1 a 3 días tras la compactación, y 150 MPa en ensayos realizados para más de 3 días tras la misma, realizados sobre los ejes de vía, podrían separar los tramos aceptables de cara al control de la capa de subbalasto.
- La dispersión de las medidas aumenta también con el tiempo, posiblemente debido a la disgregación superficial de la capa de subbalasto.
- El portancímetro es capaz de diferenciar la evolución en el grado de compactación alcanzado según se van realizando las pasadas del compactador.

### 3.5 Ensayo dinámico de carga con placa de 300 mm.

El ensayo dinámico de carga con placa es utilizable para determinar la capacidad portante y la calidad de compactación de capas de suelo y de bases granulares. El procedimiento del ensayo es apropiado, en particular, para suelos y capas granulares cuyo contenido en partículas de tamaño superior a 63 mm sea inferior al 15%. En la norma española se indica que se puede aplicar a aquellos suelos cuyo contenido de partículas finas de tamaño inferior a 63  $\mu$  sea inferior al 40%. Estas condiciones se cumplen sistemáticamente en el subbalasto granular.

Es un procedimiento de ensayo en el cual el suelo recibe un impacto de fuerza,  $F_{max}$ , transmitida mediante la caída de un peso de 10 kg. sobre una placa circular de 300 mm. de diámetro. El equipo está calibrado para que la máxima tensión normal  $\sigma_{max}$  debajo de la placa de carga sea de 0,1 MPa en el ensayo. La duración del impacto es de 17 (+/-)1,5 milisegundos.

El módulo de deformación dinámico  $E_{vd}$  es un indicador de la deformabilidad del suelo bajo el impacto de la carga vertical definida y con una duración  $t_{max}$ . Su valor es calculado en términos de amplitud  $s_{max}$  del asiento de la placa de carga de acuerdo con la fórmula:

$$E_{vd} = 1,5 \times r \times \sigma_{max} / S_{max}$$

El rango de medida del módulo de deformación vertical bajo carga dinámica  $E_{vd}$  está comprendido entre 15 y 70 Mpa.

De los ensayos realizados con la placa dinámica de 300 mm, y a falta de una mayor investigación con medidas en otras localizaciones, puede concluirse que:

- El equipo no distingue entre tramos con diferente compactación si las medidas se realizan justo después de la compactación o a los pocos días de ejecutada la misma.
- Los valores del módulo obtenidos sufren una mejora con el tiempo que permitiría diferenciar entre tramos con diferente compactación. La mejora parece ser más acentuada en los tramos mejor compactados. En base a los resultados de la primera campaña, esto permitiría fijar un límite de aceptación en cuanto al grado de compactación del subbalasto,  $E_{vd}$ , en el entorno de los 60 MPa para un plazo de medida de unos 20 días tras la compactación (Figura 9).



Foto 2.- Placa dinámica de 300 mm

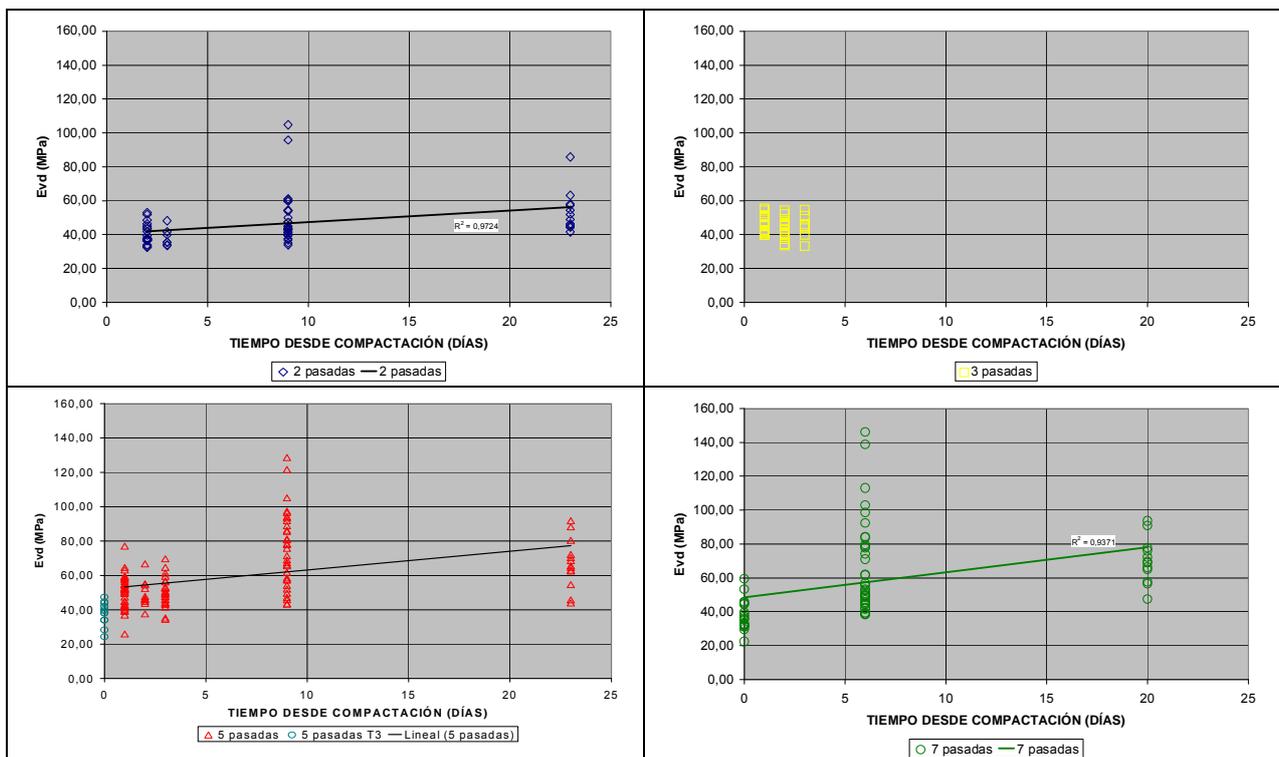


Figura 9.- Módulo  $E_{vd}$  en función del tiempo desde la compactación y el número de pasadas del compactador

### 3.6 Ensayo dinámico de carga con placa de 600 mm.

La placa dinámica de 600 mm ("Dinaplaca") fue desarrollada por primera vez en 1976 en el Laboratoire Central des Ponts et Chaussées (LCPC). Permite la medida directa del módulo dinámico a partir de los registros de la fuerza aplicada en función del tiempo y de la deflexión correspondiente.

Recientemente ha sido aprobada la Norma Española UNE 103807-1:2005, sobre el ensayo de carga vertical de suelos mediante placa dinámica.

De acuerdo con esta norma, el ensayo se puede aplicar en aquellos suelos o capas granulares cuyo tamaño máximo de partícula sea inferior a 200 mm. El rango de medida del módulo de deformación vertical bajo carga dinámica  $E_{vd}$ , determinado según la norma a la que se hace referencia, está comprendido entre 20 y 250 MPa.



Foto 3.- Dinaplaca

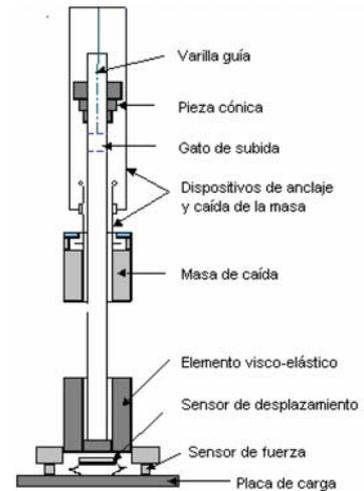


Figura 10. Esquema

La carga dinámica ejercida sobre el suelo debe ser equivalente al paso de un eje de 130kN de peso a una velocidad de 60 km/h (UNE 103807-1:2005). El equipo está calibrado para que la máxima tensión normal  $\sigma_{max}$  debajo de la placa de carga sea de 0,25 MPa en el ensayo. La duración del impacto es de 15 (+/-)5 milisegundos.

Como resumen de los datos recabados con la placa dinámica de 600 mm se puede indicar:

- En el tramo de ensayo la dinaplaca no ha permitido distinguir la evolución de la compactación inmediatamente después de realizarla. En los ensayos del tramo 5+470 a 5+560 el valor del módulo medido por el equipo no aumentaba al aumentar el número de pasadas, de forma semejante a lo ocurrido con la placa alemana. De los cuatro puntos estudiados sólo en uno el valor del módulo aumentó, en el resto el valor del módulo fue menor tras 5 pasadas. Tras estudiar el módulo  $E_{d2}$  correspondiente al segundo ciclo de carga tampoco se apreció que presentase un aumento con el número de pasadas.
- Los valores del módulo experimentan una mejora en el tiempo que parece ser mayor en las zonas mejor compactadas. Este fenómeno podría permitir diferenciar entre zonas con distinta compactación si los ensayos se realizan transcurrido un periodo desde la compactación. En cualquier caso el límite debería ser confirmado y validado con más experimentación pudiendo localizarse en el entorno de los  $E_{d3}=130$  MPa según los datos provenientes de esta campaña (Figura 11).

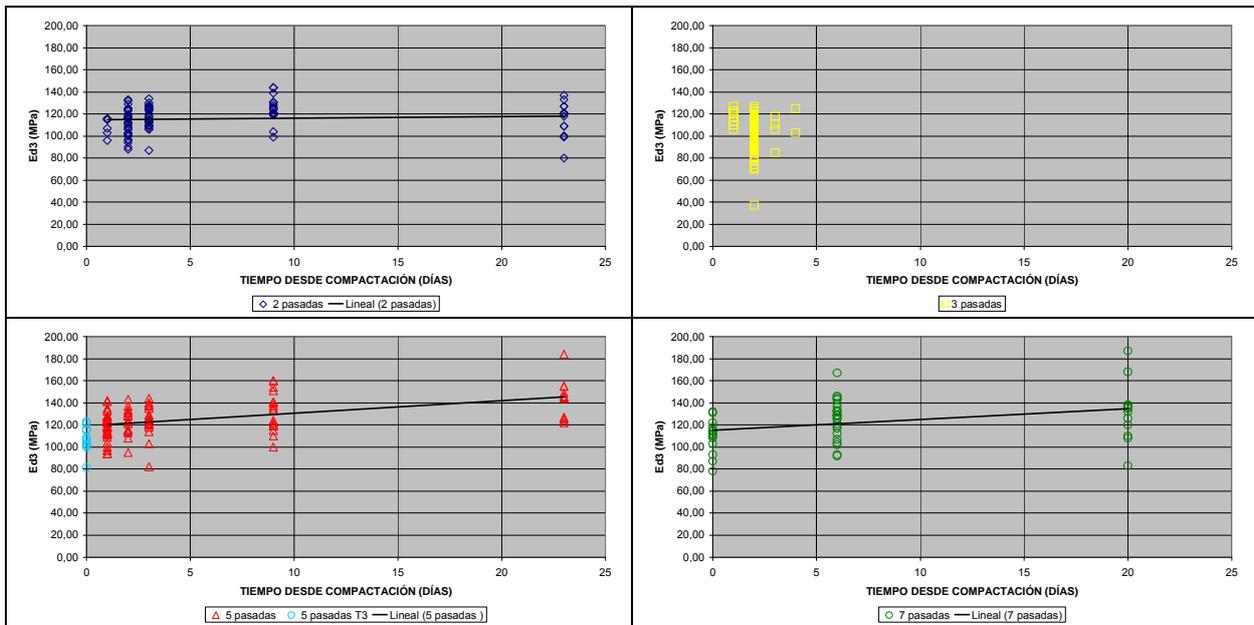


Figura 11.- Módulo  $E_{d3}$  en función del tiempo desde la compactación y el número de pasadas

### 3.7 Ensayo con el Geogauge

El GeoGauge es un medidor portátil de la empresa Humboldt Manufacturing Company, que proporciona una medida "in situ" inmediata y precisa de la rigidez estructural y del módulo dinámico del suelo. Aplica una fuerza vibratoria en la superficie del suelo y mide el desplazamiento que se produce.

El peso del equipo es de 10 kg. El tiempo de duración de la carga es de 75 segundos. El aparato se apoya en el suelo sobre un pie de forma anular, cuyo diámetro exterior es de 114 mm y su diámetro interior es de 89 mm. El geogauge dispone de un vibrador que introduce una sollicitación de 100 a 196 Hz en incrementos de 4 Hz (25 niveles de frecuencia), generando una fuerza de unos 9 N. El Geogauge tiene sensores que miden la fuerza ( $F$ ) y la deformación ( $\delta$ ) del pie. La magnitud del desplazamiento vertical inducido en la interfase suelo-anillo es generalmente inferior a  $1.3 \cdot 10^{-6}$  m (se mide mediante geófonos). Un microprocesador calcula la rigidez para cada una de las 25 frecuencias, y se presenta el valor medio junto con la desviación estándar.



Foto 4.- Realización del ensayo con el geogauge

El equipo mide rigideces de 3 a más de 70 MN/m y módulos de Young de 26 a más de 600 MPa. La profundidad de la medida es de 220 a 310 mm.

A partir de los trabajos de campo realizados puede concluirse que:

- Los valores en el módulo medido con el geogauge evolucionan tras realizar la compactación, mejorando en principio en las zonas mejor compactadas (Figura 12). Este aspecto debe estudiarse con mayor detalle debido a que en algunas de las zonas compactadas con 5 pasadas esta mejora no se produjo.
- Si bien las medidas realizadas sobre eje de vías transcurridos unos 9 días tras la compactación parecen indicar que podría marcarse una zona de aceptación de la compactación en el entorno de 120 MPa, existen resultados que aconsejan un mayor estudio. Nos referimos a la gran dispersión en las medidas y la existencia de valores del módulo altos para alineaciones en teoría con peor compactación en los bordes. Por tanto se recomienda un estudio más profundo de estos aspectos antes de determinar un criterio de aceptación para la capa de subbalasto.

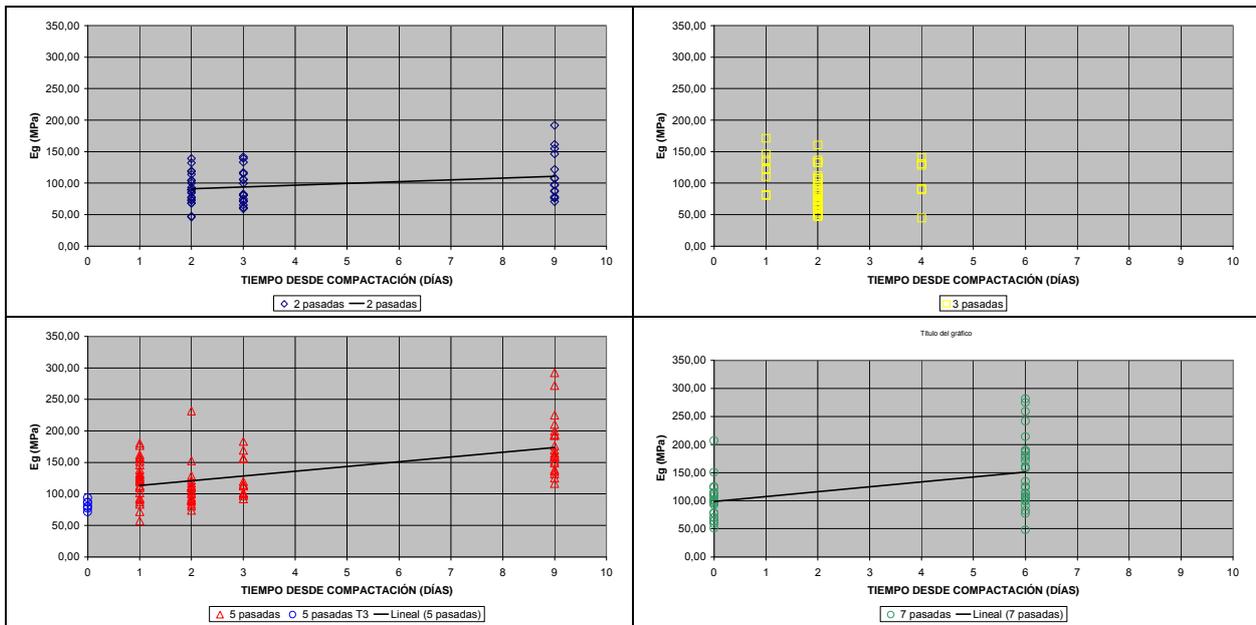


Figura 12.- M3dulo  $E_g$  en funci3n del tiempo desde la compactaci3n y el n3mero de pasadas

### 3.8 Ensayo con el penetr3metro din3mico Panda.

La utilizaci3n de este equipo est3 regulada en Francia por la norma "Contr3le de la qualit3 du compactage. M3thode au p3n3tr3m3tre dynamique 3 3nergie variable" XP P 94-105 (Mai 2000).

El penetr3metro Panda es un penetr3metro din3mico ligero (masa de la maza de 2 kg, altura de ca3da variable y puntazas de 2, 4 y 10  $\text{cm}^2$ ). Desde su primer dise1o en 1991 este equipo ha sido utilizado para el control de compactaci3n de rellenos.

Como conclusiones del estudio llevado a cabo con el penetr3metro Panda se pueden enumerar las siguientes:

- Debido a las caracter3sticas de la salida de datos que proporciona el equipo se ha realizado un post-proceso de la informaci3n obtenida en campo, consistente en considerar la media de la resistencia obtenida entre los 10 y 25 cm de profundidad de la capa de subbalasto (despreciando los 5 cm superiores e inferiores de la capa). Este post-proceso se podr3a automatizar de forma sencilla.
- Se aprecia un aumento de la resistencia a la penetraci3n seg3n aumenta el tiempo de realizaci3n del ensayo respecto a la fecha de compactaci3n. Este efecto es m3s acusado cuanto mayor es la compactaci3n conseguida en el tramo (Figura 14).
- Se han se1alado dos l3mites que parecen separar los tramos compactados deficientemente (con 2 y 3 pasadas dobles de compactador) de los tramos mejor compactados (con 5 y 7 pasadas dobles de compactador). Se han fijado dos l3mites para distintos plazos desde la compactaci3n para considerar el efecto tiempo. Estos l3mites son 25 MPa para ensayos realizados hasta 3 d3as desde la compactaci3n y 35 MPa para ensayos realizados al menos a 9 d3as desde la compactaci3n.
- Un aumento en el grado de humedad a la hora de ejecutar los ensayos, provocado por un riego sobre la zona, no parece afectar al valor obtenido por el equipo.
- El tiempo de ejecuci3n de cada ensayo es superior al obtenido en el resto de los equipos din3micos utilizados.

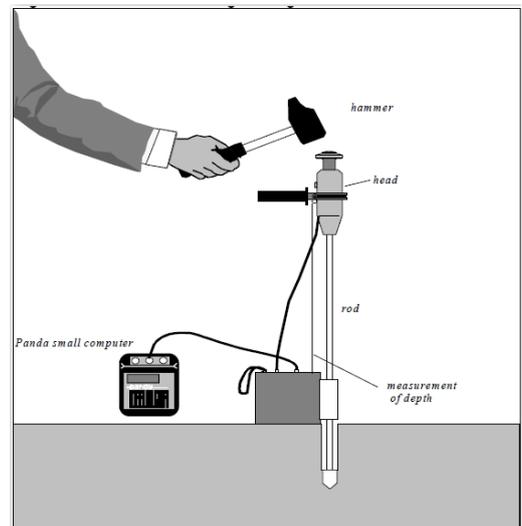


Figura 13

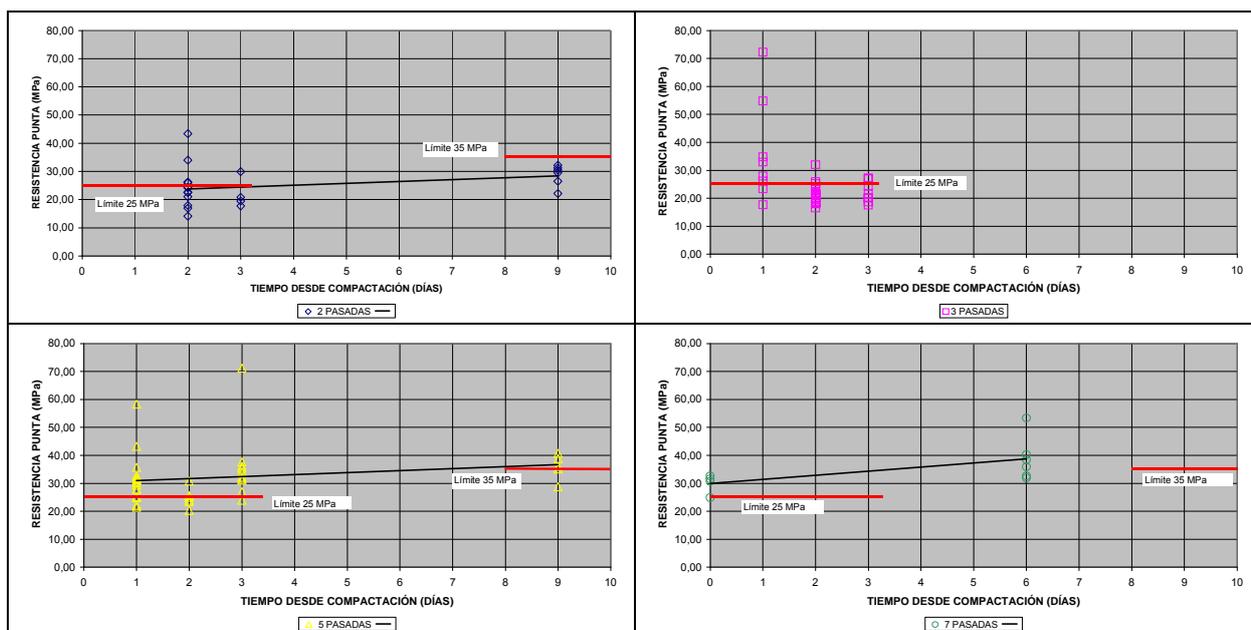


Figura 14.- Resistencia a la penetración en función del tiempo desde la compactación y el número de pasadas del compactador

#### 4 CONCLUSIONES

En los puntos siguientes se recogen las conclusiones principales del estudio realizado.

- En relación con la placa de carga estática, el criterio referido al módulo  $E_{v2}$  no parece proporcionar información sobre el grado de compactación del subbalasto alcanzado ya que se cumple para tonzadas de subbalasto muy deficientemente compactadas. Por otro lado, el criterio contemplado en el anterior Pliego PGP 2006 referente al parámetro  $E_{v1}$  es más adecuado que el definido en el pliego PGP-2008. Según este último pliego del año 2008 puede ser prácticamente imposible conseguir cumplir los criterios de compactación basados en la placa estática (es difícil cumplir el criterio referente al cociente  $E_{v2}/E_{v1}$ ), mientras que el pliego PGP-2006 permite justificar la validez de la compactación, en tramos en los que se ha alcanzado la densidad adecuada, cuando  $E_{v1} > 75$  MPa.
- Todo esto hace pensar que el criterio basado en la placa de carga estática debiera replantearse intentando encontrar métodos alternativos más adecuados tanto por la relación de los parámetros medidos con el comportamiento de la capa como por su rendimiento, permitiendo disponer de métodos más representativos y que permitan disponer de una mayor densidad de puntos para evaluar la homogeneidad del parámetro investigado.
- Los ensayos de control de compactación deberían efectuarse bajo eje de vías y no sobre el eje o los bordes de la plataforma. En los bordes de plataforma la compactación no es representativa por las características propias de borde de esas zonas, mientras que en el eje de la plataforma la lima-tesa necesaria para facilitar el bombeo de la sección provoca una zona singular, no representativa del comportamiento del subbalasto bajo las vías.
- En el estudio se ha constatado la importancia del tiempo transcurrido desde la compactación hasta la ejecución del ensayo en el valor del parámetro obtenido. Esto justificaría la definición en el pliego de condiciones de un tiempo desde compactación junto con la definición de los valores límite de cada ensayo.
- Se ha apreciado que la evolución de los parámetros registrados con el tiempo es mayor en los tramos de mayor compactación.
- Los trabajos realizados indicarían que alguna de las técnicas propuestas es más sensible al grado de compactación que el control mediante placa de carga estática recogido actualmente en los pliegos de condiciones.
- La experiencia adquirida en los trabajos realizados ha permitido fijar unos primeros valores de

aceptación para cada equipo (valores obtenidos y plazos desde compactación). Estos valores separarían zonas de compactación adecuada respecto de zonas de compactación deficiente para los distintos equipos estudiados.

- No todos los equipos permiten diferenciar tramos con distinto grado de compactación justo después de la compactación o a los pocos días de ésta.
- En la actualidad se están efectuando ensayos de laboratorio sobre muestras de subbalasto procedentes de la zona estudiada para intentar reproducir y explicar alguno de los comportamientos observados en los que el tiempo transcurrido desde la compactación ha tenido una importante repercusión.

## AGRADECIMENTOS

Los autores quieren agradecer la ayuda facilitada por ADIF, a las empresas constructoras COPASA y Sarrión - Joca, adjudicatarias de los tramos, y a la empresa TYPESA, que han permitido la realización de este estudio.

## REFERENCIAS

- Abu-Farsakh M., Alshibli K.A., Nazzal M., Seyman E. *Evaluating the Stiffness Modulus of Highways Materials from the Geogauge Device*. Geotechnical Practice Publication. 2004.
- ADIF. *Pliego de Prescripciones Técnicas para los proyectos de plataforma (PGP-2006 y PGP-2008)*.
- Alshibli K.A., Abu-Farsakh M., Seyman E. *Laboratory Evaluation of the Geogauge and Light Falling Weight Deflectometer as Construction Control Tools*. Journal of materials in civil engineering. ASCE 2005.
- Briaud J.L., Seo J. *Intelligent Compaction: Overview and Research Needs*. Texas A&M University. 2003.
- Cabrita E.M. *Renovacao de plataformas ferroviarias: Estudos relativos a capacidade de carga*. A thesis submitted to the Do Porto University. 2005
- De Hita J., Sánchez F. *Utilización de la placa de carga dinámica para la recepción de explanadas*. Euroconsult. 2004.
- Fleming P., Frost M., Lambert J. *A Review of the Lightweight Deflectometer (LWD) Routine Insitu Assessment of Pavement Material Stiffness*. TRB 2007 Annual Meeting CD-ROM. 2007.
- Ministerio de Fomento. *Pliego de Prescripciones Técnicas Generales de materiales ferroviarios (PF)*, recogido en la Orden FOM 1269/2006.
- Morel G., Quibel A. *The Portancemetre: a new continuous control apparatus for capping layers and subgrades*. 1998.
- NGT 39. *Guideline to Using the Lightweight Drop-Weight Tester in Railway Construction*. Deutsche Bahn.
- Peterson D.L., Siekmeier J., Nelson C.R., and Peterson R.L. *Intelligent Soil Compaction Technology, Results and Roadmap toward Widespread Use*. presented at the 85th Transportation Research Board meeting, National Research Council, CD-ROM, Washington DC, USA, 2006.
- Saldaña F., Crespo R., Fernández C. *Comparación entre ensayos de carga con placa y ensayos con deflectómetro de impacto portátil*. 2004.
- Seyman E. *Laboratory evaluation of in-situ tests as potential quality control/quality assurance tools*. A thesis submitted to the Graduate Faculty of the Louisiana State University. 2003.
- TP BF-StB Part B 8.3. *Dynamic plate pressure test with the help of the light drop weight device*. FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen).
- ZTVA-StB 97. *Supplementary Technical Terms and Conditions of Contract and Guidelines for Excavations and Digging-up in Traffic Areas*. FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen)
- ZTV-StB LAS ST 96. *Pavement. Sub-bases*. Land of Saxony-Anhalt.