

La rehabilitación del tramo de Montblanc frenará el AVE

Adif adjudica la rehabilitación del viaducto de Candi por más de 43,6 millones y las obras se alargarán durante 24 meses

Francesc Peirón | Barcelona | 31/01/2009 | Actualizada a las 03:31h | **Ciudadanos**

El trazado del AVE entre Barcelona y Madrid también tiene su punto negro. Pese a ser una obra reciente, el problema de circular por el entorno del municipio de Montblanc se arrastra de nacimiento, incluso antes de la puesta en marcha parcial de la línea entre la capital española y Lleida en octubre del 2003. Adif, el ente del Ministerio de Fomento que gestiona la infraestructura ferroviaria, anunció ayer la adjudicación de las obras de rehabilitación de la vaguada del viaducto del Candi, lo que implicará, según fuentes oficiales, que el tren veloz deba aminorar su marcha al paso por esta zona.

MÁS INFORMACIÓN



Estas fuentes explicaron que todavía falta un tiempo para el inicio de estos trabajos - le ha correspondido a FCC y Comsa, por un importe superior a los 43,6 millones de euros-y, por tanto, todavía no se ha diseñado cómo se ejecutará la obra. Sin embargo, descartaron de forma tajante que se vaya a corta la línea de alta velocidad para su ejecución. En todo caso, los convoyes se verán obligados a frenar a su paso por este enclave durante los 24 meses que se prevén de obras.

Este punto negro tiene su miga. A finales del 2002, en plena crisis por los socavones detectados en el área de Zaragoza, se tuvieron que rehacer los tres túneles que jalonan este tramo. Se movían a causa de la inestabilidad del territorio. La reforma de estas infraestructuras, ubicadas entre Montblanc y La Riba, obligó a hacer una inversión de 70,6 millones, gastó que tuvo que asumir el recién estrenado Gobierno de José Luis Rodríguez Zapatero.

Esta reparación supuso un gasto de 12,5 millones por encima de lo que de entrada había costado la construcción de estos tres túneles al ministerio de Fomento que entonces encabezaba Álvarez,pero Francisco Álvarez-Cascos. La maldición, sin embargo, no se quedó ahí. Sólo cuatro años después de su puesta en servicio, el viaducto del Candi, que es el que se encuentra entre los

citados tres túneles - el de Camp Magre, de 983 metros; el del Lilla, de dos kilómetros; y el de Puig de Carbrer, de 600 metros-se tuvo que someter a una intervención de envergadura. Entonces, el AVE tuvo que reducir su velocidad a 80 km/ h cuando por ahí puede alcanzar los 300.

Esta intervención de mantenimiento no fue suficiente para solventar el problema estructural, que, insistieron las fuentes oficiales, en ningún momento pone en peligro la seguridad de la circulación ferroviaria, donde, además, se hace una investigación geotécnica exhaustiva. Los trabajos que se harán a partir de ahora consistirán en un relleno parcial en la zona medio-baja del valle sobre el que se alza el viaducto. Finalizados los trabajos se desarrollará una campaña de instrumentación y auscultación, de la que se deducirá la idoneidad de hacer obras adicionales.

De forma complementaria se ejecutará una operación de drenaje, consistente en una estructura de 330 metros de longitud, 4,5 de altura y 2,5 de anchura que permitirá el paso del agua del barranco del Pont de Candi. En la boca de entrada se construirá un enrejado como medida de protección ante los arrastres de sedimentos que arrastra ese flujo.