

Fomento admite que un tramo del AVE en Barcelona está en «terreno sin cohesionar»



ÁLEX GUBERN | BARCELONA

Sin determinar. El Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif) no descarta tener que realizar nuevas inyecciones de mortero para consolidar el terreno adyacente al túnel del AVE en la zona de El Gornal, del mismo modo que ya se ha tenido que realizar en dos ocasiones en los últimos días en sendos tramos donde se habían detectado «irregularidades», tal y como informó ayer ABC.

El Adif improvisó ayer una rueda de prensa de urgencia para explicar la campaña de controles que está llevando a cabo en el corredor ferroviario de L'Hospitalet, una campaña que ha servido para detectar que en al menos dos zonas el terreno no presentaba «suficiente cohesión», según precisó Antonio Fernández Gil, director de la línea AVE Madrid-Barcelona-frontera francesa. En concreto, se trata de dos zonas de unos 40 por 40 centímetros a las que se inyectó mortero desde la superficie a unos dos metros de profundidad, ambos puntos localizados uno próxima a la Gran Vía y otro a la carretera del Mig.

Tras una primera fase de sondeos, la prospección del terreno proseguirá en los próximos días, sin que pueda afirmarse que no se requerirá una nueva tanda de inyecciones. Las dos zonas de terreno sin cohesionar sólo fueron detectadas cuando el ente dependiente de Fomento encargó una campaña específica y exhaustiva de controles coincidiendo con el primer aniversario de la entrada en funcionamiento del AVE Barcelona-Madrid, el pasado 20 de febrero. Los controles rutinarios llevados a cabo durante estos doce primeros meses, centrados principalmente en el túnel, no consiguieron detectar las irregularidades ahora localizadas en el terreno adyacente.

En todo caso, tanto el Adif como las empresas contratadas para realizar estos sondeos señalaron que las dos zonas de terreno «sin cohesionar» no representan un peligro para la infraestructura del túnel, y que su presencia no había tenido aún afectación en la superficie. El Adif precisó que estos problemas detectados son de naturaleza distinta a los socavones de 2007, durante la fase de obras, ya que estos se debieron a la aportación de terreno al interior del túnel debido al mal sellado de sus pantallas, un defecto ahora ya resuelto. No obstante, tanto el Adif como las empresas encargadas de los sondeos no supieron explicar la causa de las dos zonas sin consolidar más allá de la ya sabida naturaleza deltaica del terreno, compuesto de limos y con un nivel freático muy alto.

Manuel Crespo, director de Obras Ferroviarias de Cavosa, reveló ayer que con motivo de la campaña de sondeos llevada a cabo entre noviembre de 2007 y febrero de 2008 -antes de la inauguración- también se detectaron cinco zonas con el mismo problema, que se resolvió de igual forma con la inyección de mortero. Añadió que «lo normal» es que en un plazo sin determinar «haya un momento en que no se tenga que consolidar ningún punto del terreno». El responsable de proyectos de Ineco-Tifsa, Moisés Gilaberte, insistió en que, hasta ahora, todas

las actuaciones llevadas a cabo «son preventivas, no correctivas», pero que a medida que se detecten más irregularidades se irá inyectando más mortero.

«Compactación buena»

Al margen de los dos puntos con problemas, el Adif calificó de «buena» en general la compactación del terreno. Con todo, nadie puso la mano en el fuego por la aparición de nuevos casos de «zonas sin cohesionar». El Ayuntamiento de L'Hospitalet mostró su «preocupación» y aseguró que no tenía conocimiento de esta situación y anunció que piensa exigir un informe a Adif sobre los problemas detectados. Desde el Adif se explicó que sí se había dado al Ayuntamiento un «planing general de las actuaciones», pero no concretamente el episodio de las inyecciones de hormigón.