

COSTA

«No son cosas que se solucionen en dos o tres días»

Dos especialistas de la Universidad de Granada analizan las posibles técnicas que se podrían aplicar para salvar el deslizamiento de la ladera

04.02.09 - 08:49 - A.G. PARRA | GRANADA

Los deslizamientos en carretera tienen solución. Prácticamente todos los problemas de ingeniería en infraestructura se pueden solventar, con un mayor o menor coste, pero se solucionan. Son las valoraciones que hacen dos ingenieros de caminos y profesores en la Escuela de Ingeniería de Caminos, Canales y Puertos de la Universidad de Granada (UGR). Estos docentes del departamento de Ingeniería Civil son Juan de Oña y Juan Carlos Hernández del Pozo. Juan de Oña explica que el problema de la A-7 es que está en un terreno «muy complicado. Si se construye en este tipo de terrenos siempre se tiene ese riesgo».

Asimismo, añade que le consta que «están tomando las medidas oportunas para resolverlo». Este especialista del departamento de Ingeniería Civil argumenta que el terreno en que se construyó esa vía no es el de «Castilla la Mancha que es más suave. Aquí la tensión es mayor y hay más problemas». A esto agrega que «el terreno es el que hay y había dos soluciones, o hacer la carretera o no hacerla y se optó por lo más valiente».

Del mismo modo, el profesor Juan de Oña apunta a que el coste tanto de la construcción como de las reparaciones es elevado. «No cuesta lo mismo un kilómetro de la A-7 que el de una carretera que se haya hecho en La Mancha». Sobre las soluciones a lo que ha ocurrido ahora en la ladera donde se apoya el viaducto de La Alcazaba –cerca de Adra– dice que no sabe cuáles serán exactamente, pero las «hay desde el punto de vista geotécnico».

El tiempo que se pueda tardar en dar con las técnicas adecuadas dice que es difícil de determinar. «Se está viendo el alcance del problema y sí puedo decir que no suelen ser cosas que se solucionen en dos o tres días. Más bien serán unos meses lo que se tarde, al igual que el poder abrir de nuevo ese tramo de carretera».

Sobre las medidas a adoptar, el especialista en ingeniería civil explica que puede haber soluciones que se puedan acometer en menos tiempo, pero advierte de que sería necesario y conveniente que «la medida que se decida sea la más óptima desde el punto de vista económico y del tiempo y que garantice la seguridad de los usuarios de esta vía». No sería de recibo que se opte por una salida más rápida y económica.

Un experto

El doctor ingeniero de Caminos Juan Carlos del Pozo, que ha realizado diferentes estudios y ha estado al frente de varias obras en carreteras de la Junta, dice que no conoce el caso concreto de la A-7, pero sí esgrime que «hoy por hoy los deslizamientos en las carreteras tienen todos solución». Argumenta que hubo un momento de inflexión en los años 1995, 1996 y 1997 en los que se desarrollaron, no sólo los estudios, sino también los materiales y las técnicas. Así, recuerda que en 1983 se movieron hasta un millón de metros cúbicos en Marina del Este y se solucionó.

En esta línea, el especialista expone que el tiempo que se puede tardar en arreglar un deslizamiento depende siempre del volumen de tierra movilizada. Del mismo modo, dice que en ocasiones el coste de las obras también lleva a las administraciones a tomar la decisión de hacer una variante y no aplicar las técnicas que se tienen en la actualidad. Es cuestión de dinero. A veces es más barato hacer una variante que llevar a cabo una actuación donde ha habido los problemas.

Sobre las técnicas que se están aplicando en la actualidad en los lugares que está habiendo desplazamientos de tierras, el profesor Hernández del Pozo destaca que son los anclajes y los micropilotes. Son dos técnicas que proceden de la Escuela de Caminos de París y que están explicando en la Escuela de Caminos de Granada desde hace unos ocho o nueve años.

El del anclaje se fundamenta básicamente en hacer una perforación, que puede ser de hasta cincuenta metros, y después se introduce cable de acero, cemento y con un gato se tensa. En el caso de los micropilotes no se les da tensión y es «como si las hojas de un libro se cosieran con unos hilos o cuerdas para que se quede fijo». El profesor Hernández del Pozo recuerda que la más tradicional es la de las escolleras, las piedras grandes que se pueden ver en alguna de las carreteras de la provincia que lo que hacen es sujetar y mantener el terreno. Por tanto, tiempo, dinero y técnicas son las claves.