

Alicante

A Pie de Calle



Detalle del talud de la Serra Grossa frente a la parte de atrás del hotel Albahía, con la carretera de la cantera en medio, una de la zonas más fracturadas. PILAR CORTÉS

La UA alerta del aumento de las grietas en la Serra Grossa por la erosión y las filtraciones

► Un grupo de investigadores trabajan junto a la Universidad de Lausana en determinar el grado de deterioro para tomar medidas de prevención y minimizar los riesgos ► El gran talud de la Sangueta detrás de la parada del TRAM y un tramo de la Cantera frente al edificio Rocafel son zonas de riesgo

F. J. BENITO

■ A la Albufereta le crecen los enanos. Los problemas de regresión de las arenas que se han acelerado en la fachada litoral del barrio alicantino, y en concreto, todo el borde de la finca Adoc suman ahora un nuevo riesgo natural que, según varios geólogos e ingenieros consultados por el periódico, obligan a aumentar las labores de prevención para evitar posibles sustos sobre la carretera de la Cantera y los edificios pegados a la sierra, cuya construcción fue, paradójicamente, la causa de que comenzaran los problemas.

La falta de mantenimiento, el avance de la erosión y las filtraciones de la lluvia han aumentado la fractura que sufre la Serra Grossa, donde se detectan grietas que están dejando, incluso, bloques de piedra en situación inestable, lo que puede provocar nuevos desprendimientos en la zona

y en la propia avenida de Villajoyosa, la carretera de la Cantera, por lo que expertos de la Universidad de Alicante recomiendan que se apliquen soluciones técnicas, que van desde los muros de contención al mallado de cables de acero para evitar que alguna roca rueda y pueda alcanzar a vehículos o personas. Hablamos de una sierra compuesta por un material geológico (calcoarenitas) fácilmente fracturable, por lo que incluso cualquier pequeño movimiento sísmico o vibraciones puede provocar fracturas.

La Serra Grossa es ahora mismo objeto de un proyecto de investigación en la Universidad de Alicante, que dirige el ingeniero Roberto Tomás Jover, en colaboración con la Universidad de Lausana (Suiza). En estos momentos, las zonas conflictivas y de mayor riesgo son el gran talud de la Sangueta que se hizo justo detrás de

Muros de contención, malla de cables de acero y limpieza integral de la zona, entre las posibles soluciones técnicas

la parada del TRAM –que ya sufrió un desprendimiento de rocas de hasta 2.800 toneladas de peso en 1984– y un tramo de talud de la cantera detrás del edificio Rocafel. La Universidad trabaja también en la zona de la Mina del Benacantil, que no pertenece a la Serra Grossa pero tiene la misma constitución geológica.

El equipo de Roberto Tomás emplea un láser escáner de última generación que permite obtener un modelo digital del terreno de alta resolución, lo que facilita comparar los modelos en fechas distintas. «Tras sucesivos escaneos podremos cuantificar los factores de seguridad de los talu-

des frente a la ocurrencia de fenómenos de desprendimiento, detectar movimientos precusores, es decir detectar un bloque susceptible de caerse antes de que se produzca el desprendimiento, o evaluar las dimensiones de los bloques que se hayan desprendido», apuntó ayer Roberto Tomás.

José Delgado, profesor de la Universidad de Alicante y experto en Geodinámica, explica que la sierra ofrece dos realidades. En la parte de los Jesuitas no hay ningún problema pero «si es cierto que en la otra parte del macizo hay problemas pero no por las últimas obras sino por todo lo que se hizo en su día para construir la carretera y los edificios. En la parte de la carretera los bloques de piedra son más grandes. En la otra zona son más pequeños, pero en ambos casos sería necesario actuar. Soluciones técnicas hay varias con más o menos coste económico e

UN PROBLEMA

Las vibraciones del tranvía por el túnel, afecciones futuras

► Paradójicamente, la desidia de la Conselleria de Infraestructuras para terminar la construcción del túnel excavado en el interior de la Serra Grossa, entre el apeadero de Sangueta y el edificio Gafner, ha contribuido a parar una nueva posible «agresión» a la sierra. Los expertos consultados por el periódico coinciden en que la futura circulación de los tranvías generará vibraciones que también afectarán a la estructura de una sierra muy castigada, pues de allí también se extrajeron toneladas de piedra para construir, por ejemplo, el puerto de Alicante. En definitiva, lo que sucede ahora con la sierra es, un poco, lo que ocurre con el mar en la fachada litoral de la Albufereta. La naturaleza responde a las agresiones del ser humano y obliga a tomar medidas más o menos urgentes, como recuerda el ingeniero Roberto Tomás que, no obstante, no duda de que soluciones hay. F. J. B.

impacto visual». El profesor Delgado tampoco descarta, entre las actuaciones, que se limpie la zona más inestable y después se actúe para protegerla mejor. Lo que es seguro es que ni la erosión, ni las filtraciones del agua de lluvia van a parar.

Las únicas actuaciones serias que se recuerdan en la sierra son una inversión de 350.000 euros del Ayuntamiento en 2001 y algunos desmontes para rebajar presión.