

ESTUDIO GEOMORFOLOGICO DE LAS MINAS DE ITSASONDO (TRAMO ORDIZIA-ITSASONDO)

A petición de varias personas contrarias a la construcción del Tren de Alta Velocidad (TAV), Urdaspal Alberdi Uria, ingeniero técnico de minas, colegiado numero 1956 de Bilbao, realiza este estudio geomorfológico del área de las minas de Itsasondo afectada por la construcción del TAV. Para la realización del presente estudio se visito la zona en cuestión (septiembre del 2007), se ha revisado el Proyecto Constructivo del tramo afectado así como la publicación Geomorfología y edafología de Gipuzkoa.

VISITA A LAS MINAS DE ITSASONDO

El proyecto del TAV en el tramo Ordizia-Itsasondo discurre a través de una zona que tuvo una intensa actividad minera extractiva de pizarra mediante trabajos de interior. La minería se desarrollo entre los años 40 y 70, aunque algunas concesiones continuaron hasta el año 1980.

El estado actual de las minas es de abandono, en algunos casos debido a la vegetación y en otros a que se encuentran anegadas de agua no es sencillo el estudio de las mismas ni conocer el desarrollo que tuvieron.

En las diferentes minas visitadas se observa a simple vista el desplome de grandes bloques que sugieren la posibilidad de grandes hundimientos. Se observan vigas de hierro muy corroídas colocadas como sostenimiento y zonas donde el hormigón se encuentra en un estado lamentable. En el exterior de alguna de las minas se observan grandes escombreras lo que hace suponer que tuvieron un gran desarrollo y que pudieran alcanzar el trazado del túnel del TAV.

Si a esto le unimos la perforación mediante explosivos del túnel Ordizia-Itsasondo es probable que se vuelva a dar el colapso gravitacional de la bóveda de alguna de las galerías mineras como ya ocurriera con una de las galerías abandonadas de Itsasondo.

INVENTARIO DE TRABAJOS MINEROS DEL PROYECTO CONSTRUCTIVO

La UTE IDOM-Geoconsult que firman el proyecto constructivo realizo un inventario de indicios mineros con la finalidad de conocer la influencia de estas explotaciones en la obra del TAV. El inventario reconoce que debido a las dificultades para el acceso no han podido determinar con exactitud el desarrollo de ninguno de los indicios mineros. Asimismo, se admite que al consultar los archivos mineros del Gobierno Vasco los planos encontrados no pertenecen al momento del cierre de las minas y no resuelven las dudas sobre el verdadero alcance de los trabajos mineros.

Finalmente, como conclusión, señalan que se desconoce si las cavidades mineras abandonadas vayan a ser afectadas por el trazado.

ESTUDIO GEOTECNICO DEL PROYECTO CONSTRUCTIVO

Tanto para la realización del proyecto básico como para el proyecto constructivo se propusieron realizar una serie de prospecciones para la adecuada caracterización geotécnica de los materiales.

En Mayo de 2004 se proponen 11 sondeos de los que solamente se realizan 2 (uno de ellos corresponde al túnel de Ordizia de 79 metros lineales perforados).

En Junio de 2004 se propone, a petición del cliente (Gobierno Vasco) una campaña consistente en la realización de 37 sondeos (entre los que se incluyen sondeos no realizados del proyecto básico). Al igual que en el proyecto básico, la campaña del constructivo, no se llevó a cabo en su totalidad, habiéndose realizado únicamente 1 sondeo (15 metros lineales perforados).

Finalmente se admite la escasez de trabajos de reconocimiento y la falta de indicios para poder caracterizar adecuadamente los materiales del trazado.

GEOMORFOLOGIA Y EDAFOLOGIA DE GIPUZKOA

En la publicación mencionada (Diputación Foral de Gipuzkoa) se hace un inventario del medio físico de la provincia señalándose la constitución, potencialidades y limitaciones del territorio. Se menciona la necesidad de conocer el territorio para una adecuada planificación así como la existencia de diferentes factores que limitan la capacidad de acogida.

Se pretende como objetivo general crear una infraestructura cartográfica geoambiental que facilite la toma de decisiones y la ordenación del territorio en lo que afecta al uso del medio natural. El mapa geotécnico aporta información preliminar sobre las características mecánicas del territorio y establece una clasificación de los problemas constructivos que se pueden presentarse. La escala del mapa es 1:25.000 y la información contenida no puede ser exhaustiva ni pretende suplir los trabajos de campo necesarios en cualquier proyecto constructivo.

En el caso de Itsasondo menciona la posibilidad del colapso gravitacional de la bóveda de una galería minera y sus posibles efectos.

CONCLUSIONES

En Itsasondo las obras del TAV se pretenden abrir paso por una antigua zona minera de unos 1000m de longitud y 600m de ancho. Para ello, la subdelegación del gobierno autoriza el empleo de 226.000kg de Dinamitas, Riogeles y Anfos; 61.000 metros lineales de cordón detonante y 81.000 unidades de detonadores con un consumo diario máximo de 6.000kg. El plazo para la finalización de los trabajos es de seis meses hasta el 14 de febrero de 2009. Estas cifras por si mismas hablan claro sobre la magnitud de la obra proyectada.

Las características físicas de la zona minera parecen incompatibles con la construcción del túnel Ordizia-Itsasondo por las consecuencias catastróficas que se derivarían, tanto para los trabajadores como para los posibles usuarios, debido al riesgo de colapso gravitacional.

Como conclusión señalar que vista la manifiesta ausencia de datos técnicos que avalen la capacidad de la zona minera de Itsasondo para acoger actividad constructiva alguna parece una irresponsabilidad empeñarse en construir el TAV.