

Inaugurado el nuevo puente de Ventas sobre la M-30 de Madrid

POR A. LECHA

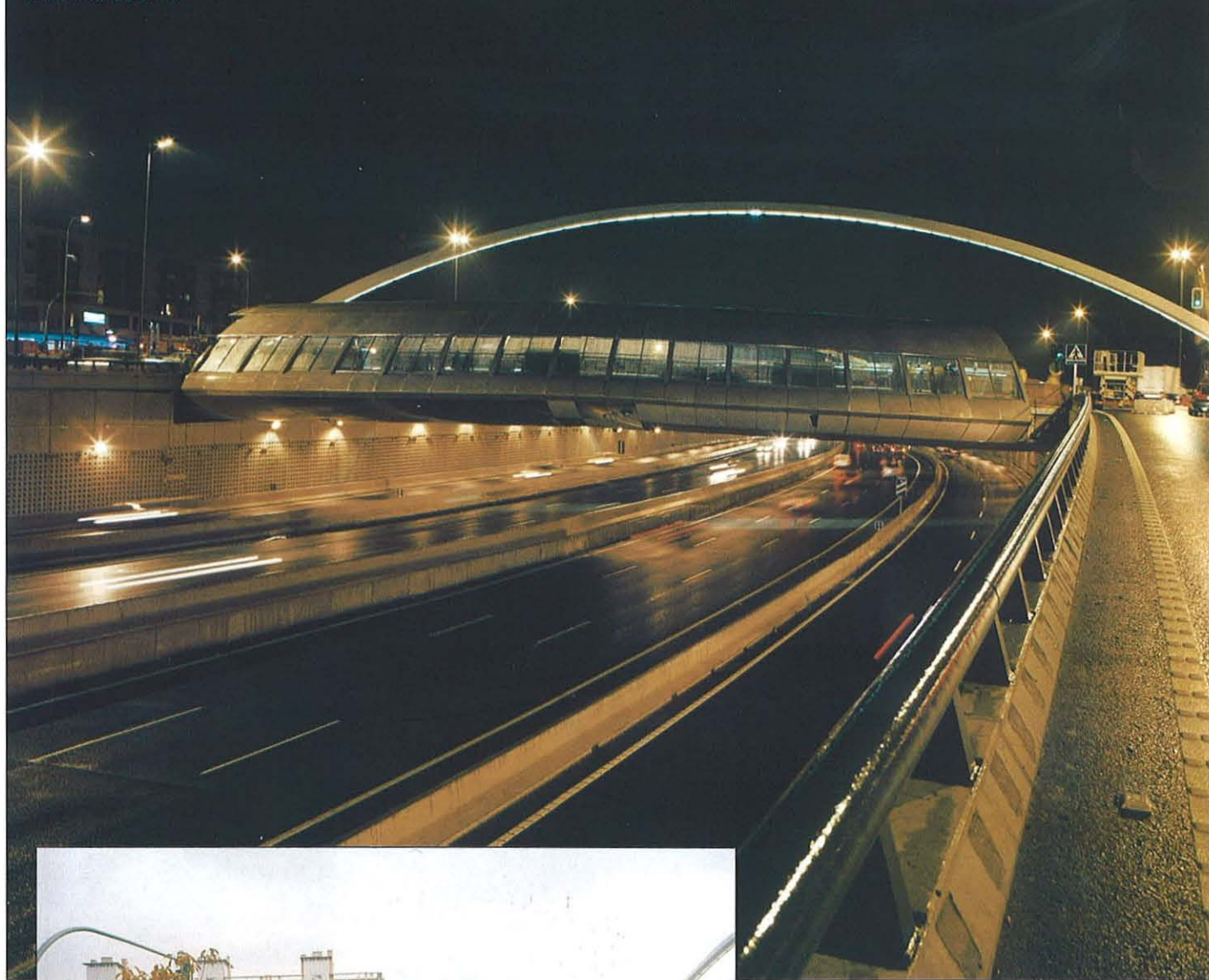


Foto superior: Vista general del nuevo Puente de Ventas. Sobre estas líneas: Distintas personalidades en el momento de la inauguración.

El pasado 29 de septiembre y en un acto presidido por el *Ministro de Fomento, D. Rafael Arias-Salgado* y el *Alcalde de Madrid, D. José M^a Álvarez del Manzano*, fue inaugurada esta obra que ha supuesto una inversión total de 2 644 378 267 ptas, y que han sido financiadas conjuntamente por el Ministerio de Fomento y el Ayuntamiento de Madrid, con un plazo de ejecución de 13 meses.

El Ministro subrayó la importancia de esta obra para la ciudad y añadió que la colaboración de su Departamento con el Ayuntamiento madrileño "va dando respuesta al gran reto que nos plantea el desarrollo de Madrid". Asimismo, anunció que el Ministerio de Fomento invertirá alrededor de 11 000 Mpta en el área metropolitana de Madrid durante el próximo ejercicio, para infraestructuras de cierre, "infraestructuras que tratan de completar una red y dar una mayor fluidez a la canalización de un tráfico cada vez más intenso". Y añadió que "una de las características con las que se enfrenta la economía productiva es que son cada vez más importantes las infraestructuras en las grandes áreas metropolitanas".

Álvarez del Manzano también señaló la importancia del nuevo Puente de Ventas, al encontrarse en unas vías tan congestionadas como la M-30 y la calle de Alcalá, y por su proximidad al coso de Las Ventas, sitio típicamente turístico y muy concurrido.

El Alcalde recordó

que el Ayuntamiento está "realizando obras importantes en todo el conjunto de la ciudad", sin hacer distinción entre una zona u otra; y destacó que en el proyecto del nuevo Puente de Ventas "se han aunado muchas voluntades" con el objeto de dar "calidad de vida, así como de circulación" al ciudadano.

Asimismo, el *Concejal de Infraestructuras del Ayuntamiento de Madrid, Enrique Villoria*, subrayó el esfuerzo que se ha tenido que realizar para "demoler el viejo puente, construir el nuevo, y, todo ello además, sin interrumpir el tráfico de la M-30". Para conseguir este propósito y para "evitarle molestias al ciudadano", se han trabajado muchas horas "de la noche y de la madrugada".

Comentó que la obra había sido un gran reto y un "desafío permanente" desde el punto de vista técnico". De esta forma, ha sido posible ofrecer a los ciudadanos "una nueva infraestructura fundamental en un gran ciudad", en el plazo de menos de un año. Dijo también que la ejecución del nuevo puente supone "dar respuesta a una necesidad real".

**El nuevo
Puente de las Ventas
ha supuesto
una inversión
cercana
a los 2 650 Mpta
con un plazo de
ejecución de
trece meses**

Situación anterior

La finalidad de esta obra consistía en resolver los problemas existentes en torno al antiguo puente, en donde se producían constantes retenciones de circulación motivadas por la falta de continuidad de las vías de servicio de la M-30 y la situaciones confusas que se daban debidas a los extraños giros a la izquierda que se daban en la calle de Alcalá, además de la gran inseguridad e incomodidad que sufrían los peatones para salvar la M-30 por medio de dos túneles y dos pasarelas.



Lo nuevo y lo viejo: el nuevo Puente de Ventas y la plaza de toros.

UNIDADES DE OBRA

Excavación	20 701 m ³
Encofrado	15 518 m ²
Hormigón	12 336 m ³
Acero laminado AE-355D en chapas y perfiles	1 300 000 kg
Acero AEH-500 S	1 500 000 kg
Mezclas bituminosas	126 138 m ²
Pilote	1 682 m
Pantallas	3 463 m ²
Micropilote	4 233 m

FICHA TÉCNICA

Financiación de las obras: Ministerio de Fomento y Ayuntamiento de Madrid.

Autor del proyecto: Carlos Fernández Casado, S.L.

Dirección de las obras: D. Fernando Catalá Moreno (Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos), D. Francisco Javier Rodríguez Bernardo (Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos) y D. Antonio García Acevedo (Ingeniero Técnico de Obras Públicas).

Empresa constructora: Dragados.

Solución adoptada

La solución de los problemas, en consecuencia, consistía en dar continuidad a las mencionadas vías de servicio, simplificar los giros -cosa que se ha hecho dándole forma de una glorieta partida- y dotando a la zona de un nuevo espacio urbano en la superficie, cómodo y seguro, para sus movimientos eliminando los túneles y pasarelas anteriores.

La solución se ha resuelto con la ejecución de un nuevo tablero, al que acuden cuatro rampas de conexión con la M-30, y sobre el que se ha situado una cubierta peatonal y un arco de iluminación metálico de 96 m de luz.

El nuevo puente

La estructura mixta del nuevo puente que se apoya únicamente en los estribos y que no posee ningún apoyo intermedio sobre la M-30, está formada por 14 vigas cajón metálicas y una losa de hormigón. Las zonas curvas constan de cuatro vigas cada una y la central de seis vigas.

La solución elegida posee, además, una buena razón constructiva porque era absolutamente necesario una reducción en los plazos de ejecución y minimizar las posibles molestias al tráfico, tanto en la M-30 como en la calle

de Alcalá, pues el punto tenía una intensidad media diaria de 330 000 vehículos.

El nuevo puente tiene tres zonas bien diferenciadas: dos exteriores y curvas, situadas en los extremos, cuya misión es posibilitar los giros, y otra central que da continuidad a la calle Alcalá sobre la M-30.

Arco de iluminación

Como ya hemos informado, se trata de un arco metálico de 96 m de luz cuya sección tiene forma de triángulo equilátero de lado variable, entre 1,6 m en el empotramiento y 1 m en el centro de la luz. En su parte interior está provista de una serie de focos, cuya función primordial es la de iluminar la calzada central.

Cubierta peatonal

Constituida por unas costillas separadas 3 m entre sí y cubiertas en su parte superior por paneles lisos de acero inoxidable con un tratamiento especial que evitará los reflejos a los conductores de la M-30, y en la parte interior por paneles perforados de acero

inoxidable. Además, se han dispuesto una carpintería de vidrio laminado para la protección contra el ruido producido en la M-30.

Rampas de acceso

La calle de Alcalá y el cinturón estarán comunicados por cuatro rampas de losa de hormigón sobre pilas circulares, cimentadas *in situ* mediante pilotes.

Urbanización

La mejora de la zona se hace patente gracias a la dotación de un nuevo espacio urbano, más cómodo y seguro para los peatones, así como a una nueva imagen, con un cambio estético singular y en un punto clásico de la ciudad como es el caso de Las Ventas.

Por tanto, no sólo se ha mejorado el tráfico notablemente, tanto en la calle de Alcalá como en el tercer cinturón de la capital, sino que, además, se ha recuperado y embellecido un entorno del que sin duda también disfrutará el ciudadano. ■

A. Lecha. Redacción de la revista Rutas.



La misión de las dos zonas curvas exteriores es facilitar los giros.