

Apertura al tráfico del nuevo Puente de los Franceses de Madrid

POR A. LECHA



Vista general del nuevo Puente de los Franceses.

El pasado 11 de mayo y en un acto presidido por el **Presidente de la Comunidad de Madrid, Sr. Ruiz Gallardón**, quedó inaugurado este nuevo paso elevado que ha supuesto una inversión de 812 Mpta, financiados por la Comunidad de Madrid y el Ayuntamiento de la capital, y que servirá para conectar la carretera de Castilla con la avenida de Séneca y el paseo de Ruperto Chapí.

Acompañaron al Sr. Ruiz Gallardón, su **Consejero de Obras Públicas y Transportes, Sr. Eduardo Cortés**; el **Alcalde de Madrid, Sr. Álvarez del Manzano**; y el **Concejal de Obras Públicas del citado ayuntamiento, Sr. Villoria**.

El primero en intervenir fue el Sr. Villoria, quien afirmó que "no estamos ante la simple inauguración de un esfuerzo, sino su-

perando un escalón más en la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos y preparando la capital para el desafío de los años 2000, en el camino de una Europa nueva con mayor competencia entre ciudades". Tras subrayar la colaboración habida con la Comunidad, destacó que unos 800 000 vehículos se verán beneficiados de una forma directa por esta obra y que el nuevo puente mejorará la relación y comunicación entre distintos municipios.

Por su parte, D. Luis Eduardo Cortés destacó el entorno del sitio, rodeado de zona verde, lo que servía para recordar que "Madrid es una de las primeras ciudades del mundo, la segunda en Europa, con más naturaleza y más verde".

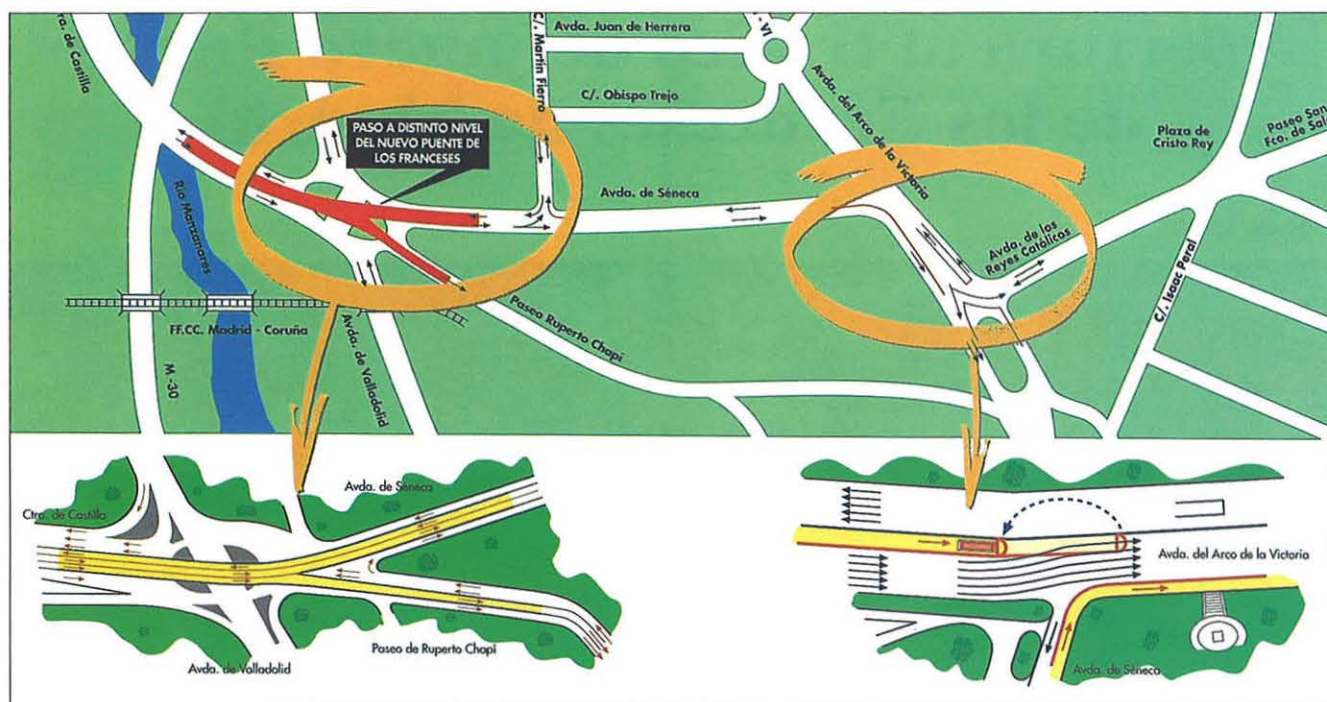
Para el Sr. Cortés se trataba de una obra inteligente y crucial,

puesto que resuelve un problema que afectaba de una forma directa a los madrileños. La obra "no sólo ahorra dinero y cientos de miles de horas al año, sino que, además, evitará los nervios y un gran desgaste de energía".

El Sr. Álvarez del Manzano, tras afirmar que las inauguraciones en realidad lo que hacen es poner fin a unas obras de las que nos sentimos orgullosos, destacó que "Madrid es la única ciudad donde cualquier persona puede llegar andando a un parque en menos de 15 minutos".

El Alcalde finalizó su intervención, subrayando que "para todos intentamos hacer una ciudad más humana en la que exista libertad y equilibrio entre los distintos medios de transporte, sin perder la personalidad".

Finalmente, el Sr. Ruiz Gallardón afirmó, en primer lugar, que



Esquema y posibles movimientos de la zona.

“lo bueno de una obra es que se acaba”. Posteriormente, alabó el hecho de que este nuevo puente fuera realizado por técnicos españoles y no por franceses, razón por la cual se le denominó de esta forma.

Tras destacar la continua colaboración entre Ayuntamiento y la Comunidad, finalizó su intervención afirmando que todo se dirige “hacia la creación de un Madrid que supere las fronteras de los términos municipales, en este caso del noroeste, ya que en el siglo XXI las distancias se medirán en tiempo y no en kilómetros”.

Descripción

El viaducto proyectado tiene una longitud total de 290 m, de los que 34 m corresponden al estribo del lado de la carretera de Castilla, 190 m al viaducto propiamente dicho, 66 m al estribo de la avenida de Séneca y 42 m al paseo de Ruperto Chapí.

La estructura comienza en la carretera de Castilla con tres carriles de 3,5 m de anchura cada uno, que van unidos en origen, hasta que se separan en dos calzadas: una de 7 m de ancho, con dos carriles (entrada y salida), que discurre por la avenida de Séneca;

ca; y, otra de 4,5 m de ancho, con un único carril, que permite acceder desde la carretera de Castilla al mencionado paseo (sentido de entrada en dirección al paseo del Pintor de Rosales).

El puenté se ha resuelto mediante una estructura mixta, con losa de hormigón sobre tablero metálico, lo que ha reducido los plazos de ejecución. La sección transversal del tablero es “casi triangular” de 1,2 m de canto total, acentuada aún más con el complemento en los bordes de dos impostas metálicas también triangulares.

El vano de mayor luz alcanza los 42,85 m y está apoyado sobre dos pilas metálicas con forma de trípode invertido, con un solo brazo hacia delante y dos hacia atrás.

Las siete pilas restantes, de di-

seño vertical, son también metálicas exteriormente y varían desde una sección octogonal en la parte superior a una cuadrada en la inferior, con alturas entre 4 y 6 m.

Los estribos son de altura moderada. El más elevado, que corresponde a la avenida de Séneca, tiene en total 4,4 m y 3,2 m bajo el dintel.

La cimentación de pilas y estribos es profunda, realizada mediante pilotes de 0,80 m y 1 m de diámetro en los estribos, y de 1,5 m de diámetro en las pilas, como solución general, excepto en las P-2 y P-3, que soportan el vano central, en donde se ha realizado una cimentación por micropilotes inclinados, de 100t de carga útil; y bajo la P-9, en donde se sitúa uno de los tres colectores visitables existentes en la zona. Para reducir el coste económico y los problemas de tráfico que hubiera supuesto su desvío a cielo abierto, el proyecto mantiene el trazado actual de dicho colector.

**Con esta inauguración
se espera
que los madrileños
ahorren 324 000
horas y unos
534 Mpts.**

Remodelación de la avenida de Séneca

La remodelación de la citada avenida consiste en ensancharla desde la glorieta y la calle de Mar-



Foto nocturna del nuevo paso elevado.

tín Fierro, hasta los 16,5 m de calzada, y dividirla en cuatro ca-

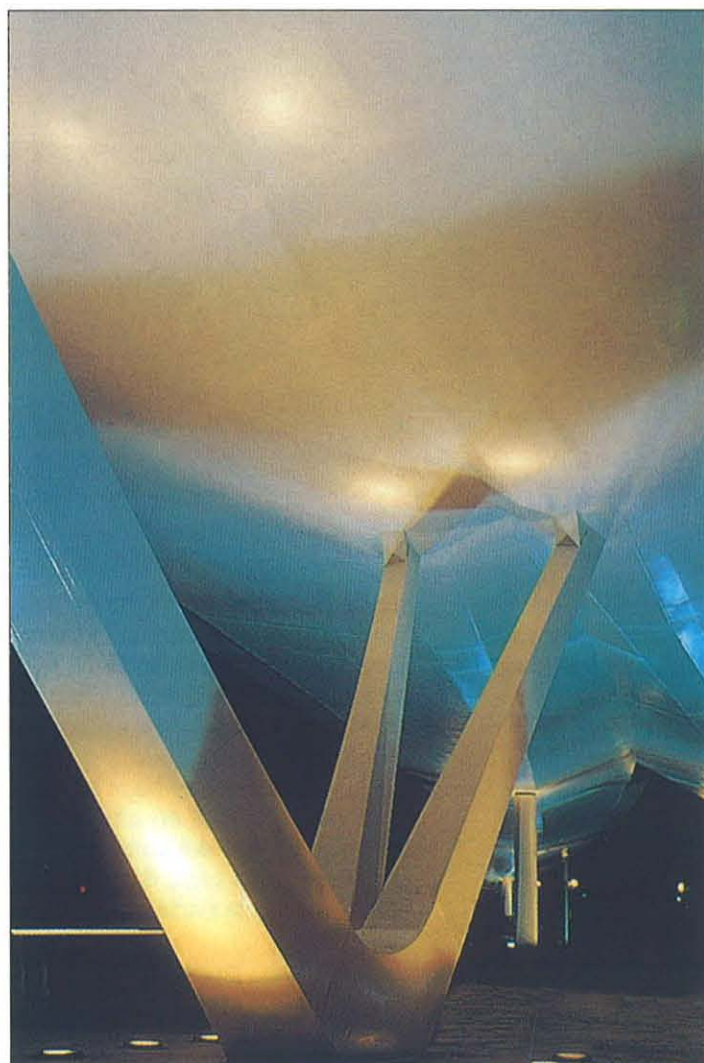
rriles: dos para el nuevo puente, uno de entrada y otro de salida;

y otros dos, uno de subida de 4,5 m y otro de bajada de 4 m, para seguir canalizando en el futuro el tráfico superficial de la plaza con esta avenida.

Esta actuación permitirá el paso del tráfico a lo largo de toda la vía, que discurrirá, a través de la avenida del Arco de la Victoria, en dirección obligatoria a la calle de la Princesa, sin posibilidad de incorporación a la avenida de los Reyes Católicos.

Para ello y para evitar el trenzado de los vehículos hacia la plaza de Cristo Rey, se instalará una barrera rígida. El radio y la anchura de esta incorporación son los adecuados para facilitar la maniobra del tráfico pesado.

Esta nueva entrada anula un carril en la avenida de la Victoria. Para restituirlo y mantener los cinco actuales, además del nuevo carril separado físicamente de los anteriores, procedente de la avenida de Séneca, se prolongará el paso inferior del carril bus, retrasando unos 40 m la parte cubierta hacia la plaza del Cardenal Cisneros. ■



Detalle de la estructura.

Unidades de obras principales

Movimiento de tierras	29 500 m ³
Encofrados	6 800 m ²
Hormigones	5 500 m ³
Acero en redondos	270 t
Mezclas bituminosas	7 500 t

A. Lecha Redacción de la revista RUTAS