

Las obras en la M-30 están causando destrozos irreversibles en el puente de Toledo con actuaciones que preocupan a todo el mundo menos al alcalde, Alberto Ruiz-Gallardón. Los problemas de conservación del puente de Toledo no son una novedad que se haya descubierto ahora con las obras de ampliación y soterramiento de la M-30 en el río. Se conocen desde hace más de 50 años y han sido piedra angular de los trabajos que en una y otra época se han hecho sobre el puente. Así consta en informes y memorias de las obras que sobre él se han realizado en las últimas décadas.

En 1952, Carlos Fernández Casado, ingeniero de Caminos y una de las mayores autoridades españolas en puentes, elaboró un anteproyecto de desdoblamiento para descargarlo de tráfico y poder conservarlo. Sus explicaciones fueron: "No cabe tocar el puente de Toledo. Es preciso dejarlo en su acabada perfección. Precisamente ahora que la nueva canalización va a remediar el desafuero de la antigua, desenterrando sus pilares, construir un puente paralelo para servir el puente actual, proporcionaría la distancia precisa para contemplarlo en su total desarrollo. Pero la solución más adecuada sería construir dos, uno para cada dirección, aguas arriba y aguas abajo del actual. De este modo se conservaría el eje tradicional y se daría cumplido remate a la fisonomía urbana radical de esta zona".

De la propuesta de Fernández Casado hay tres aspectos que nos parecen destacables:

— El puente no soportaba el tráfico.

— El puente no debía tocarse "en su acabada perfección".

— Sus pilares desenterrados permiten contemplar su total desarrollo y rematar la fisonomía de la zona.

En 1956, el puente fue declarado Monumento Nacional y más

## EL URBANISMO, A DEBATE

# ¿Qué están haciendo con el puente de Toledo?

FÉLIX ARIAS, ÓSCAR IGLESIAS y PEDRO SANTÍN



Obras de la M-30 bajo el puente de Toledo. / CRISTÓBAL MANUEL

Los autores creen que las obras de la M-30 están dañando el monumento y que se está desperdiciando la oportunidad de reforzarlo.

tarde en 1992 Bien de Interés Cultural. En 1972 se iniciaron las obras de los dos puentes paralelos, dentro de las obras de la red arterial para el tercer cinturón, lo que permitió eliminar el tráfico sobre la estructura y mejorar la fisonomía de los arcos que se recuperó gracias a las obras de canalización del río.

Aun así, en los diagnósticos hechos por Patrimonio Histórico del Ayuntamiento con motivo del Plan de Saneamiento Integral a principios de los ochenta, con la colaboración de Carlos Fernández Casado, se dice que el puente había "sufrido alteraciones en su aspecto funcional y estético... se

apreciaba una falta de sensibilidad del perfil genuino del valle natural, al haber enterrado y escalonado las pilas para la formación de laderas de rellenos, con el trazado de la M-30 y los muros de contención del río para las obras de canalización". Al realizar este plan se hizo un Estudio de Recalce y Consolidación de las pilas.

Gallardón y su equipo contaban ya en 2003, a la hora de elaborar los proyectos de ampliación de la M-30, con diagnósticos contundentes sobre las dificultades estructurales y los problemas estéticos causados por las obras públicas en torno del puente.

La ampliación de la M-30 se está ejecutando, como ya todo el mundo sabe, sin los trámites legales exigibles: una evaluación estratégica ambiental y la declaración de impacto ambiental de los proyectos de obra para los bienes de interés cultural como el puente de Toledo. Las obras que se llevan a cabo en estos momentos están produciendo alteraciones estructurales y de composición muy importantes en el puente:

— Demolición de las bases piramidales de las pilas del puente en seis de sus ocho pilares para introducir los cajones de los túneles de 11 metros de ancho.

— Los arcos del puente están quedando reducidos a una altura máxima de cinco y siete metros por encima de los túneles que pasan bajo los arcos. Se pierde, así, la oportunidad de recuperar una mayor esbeltez para los arcos que desde su base tienen una altura de 9,5 metros. Los arcos se quedan chatos.

— Los colectores que discurrirán a ambos lados de los túneles perforarán los estribos con cajas de nueve metros cuadrados, cuando los autorizados por la Comunidad eran bastante menores.

La autorización de la Comunidad se realizó sin que existiera un proyecto de actuación integral en el puente de Toledo que garantizara su protección y conservación, ni tampoco se hizo una valoración de los daños irreversibles que podían suponer los trabajos tal y como los aprobó el Ayuntamiento. El proyecto autorizado tan sólo trata de los recortes de las bases de los pilares y de los refuerzos estructurales necesarios para el paso de los túneles, pero no de la conservación y la restauración integral del puente. La Comunidad autorizó las obras reclamando que después se presentara un proyecto integral (previo a su restauración). Este proceder no cumple la legalidad en materia de protección de patrimonio.

El mantenimiento del tráfico por debajo de los ojos del puente, a través de los túneles de uno y dos niveles, que se están realizando, supone un riesgo futuro para el puente:

— Por las vibraciones consecuencia del tráfico (que es una de las principales causas de su deterioro actual). Las vibraciones del tráfico se propagan por el terreno afectando a los sillares. Hasta el momento, las vibraciones se amortiguaban, en cierta medida, por la incoherencia del terreno de aluvión, pero si se realizan los túneles, en contacto con las pilas, ya no producirá esta amortiguación y los efectos de las vibraciones serán mayores.

— La contaminación atmosférica también es un factor de riesgo importante por el ataque ácido de la piedra. En el proyecto hay al menos 12 chimeneas de salida de humos de los túneles en torno al puente, por los que se extrae la contaminación del tráfico de una M-30 ampliada (con mayor generación de contaminantes de la que se produce ahora).

La Comunidad acaba de rechazar las modificaciones que el Ayuntamiento ha propuesto para ampliar los túneles de dos a tres carriles. Los túneles de tres carriles habrían dañado aún más gravemente el monumento, ya que tendrían que romper las pilas entre los arcos, además de sus bases piramidales.

Lo que se está ejecutando en la M-30 supone un enorme atropello contra el puente de Toledo. La canalización del río y la peatonalización del puente fueron considerables mejoras para su conservación. Las obras actuales, sin embargo, le infligen destrozos irreversibles.

Madrid disfruta del puente de Toledo desde el siglo XVIII y los madrileños vamos a seguir defendiendo su conservación. No vamos a permitir que lo sustituyan por réplicas del original. Esto es lo que Gallardón pretende si nadie se lo impide.

Félix Arias es edil de Urbanismo. Óscar Iglesias es edil del distrito de Arganzuela. Pedro Santín es edil de Medio Ambiente. Los tres pertenecen al Grupo Municipal Socialista de Madrid.

**S** EL PAÍS DEL SUSCRIPTOR te invita

**Ciclo de Conciertos**

**"Música de Hoy" 2006**

EL PAÍS DEL SUSCRIPTOR te ofrece la oportunidad de asistir durante los meses de enero a junio al prestigioso ciclo de conciertos "Música de Hoy", en el Auditorio Nacional de Música. Si eres suscriptor, llama ahora al **902 11 91 11** y participa en el sorteo de **6 abonos dobles**.

EL PAÍS del suscriptor **S** Está en tu dirección

Si todavía no eres suscriptor de EL PAÍS, llama ahora al 902 11 91 11. Seguiremos informándote de todas las ventajas de pertenecer a EL PAÍS DEL SUSCRIPTOR.