

4 y 6 de marzo de 2017

[Noticias Comunidad de Madrid](#)

[Noticias Nacionales](#)

[Noticias internacionales](#)

[Urbanismo activa una nueva operación asfalto: renovará 600 calles tras el verano... ABC, 6 de marzo](#)

["La buena ingeniería se hace bajo presión, sin adorno"... EL PAÍS, 4 de marzo](#)

Principales remodelaciones actuales en el centro



Barceló

El Consistorio está acometiendo actualmente la rehabilitación de sus jardines donde, entre otras cosas, se recuperará una estatua de Mesoneros Romanos. En su lugar había antes un mercado. El objetivo es dar continuidad al entorno, donde también existe un instituto público, además del Museo de Historia de Madrid.



Plan de choque para mejorar calzadas

Urbanismo activa una nueva operación asfalto: renovará 600 calles tras el verano

► El Ayuntamiento invertirá 40 millones para actuar sobre Príncipe de Vergara y el paseo de Extremadura, entre otras; pavimentará en agosto a partir de 2018

MARTA R. DOMINGO
CIUDAD

Más de 600 calles de los 21 distritos de Madrid volverán a desprender olor a asfalto derretido tras el verano. Por segundo año consecutivo, este «Plan de Choque» para mejorar calzadas y aceras se realizará después de las vacaciones estivales. El Consistorio comenzó el pasado octubre la primera parte de esta campaña que incluía la reparación de 500 vías, de las que el 70% ya han sido remozadas. Según adelantó a ABC el delegado del área de Desarrollo Urbano

Sostenible, José Manuel Calvo, el Ayuntamiento, de nuevo, sufragará la mayor parte de esta segunda fase de pavimentación con proyectos procedentes de las Inversiones Financieramente Sostenibles (IFS). Entre estas partidas y las extraídas del presupuesto ordinario, se invertirá un total de 40 millones en este ejercicio.

Grandes ejes

En esta segunda fase, las actuaciones afectarán a grandes ejes de la capital como la calle Príncipe de Vergara, que discurre por los distritos de Salamanca y Chamartín; el Paseo de Santa María de la Cabeza, que comienza en Atocha, en el distrito de Arganzuela, y ter-

mina en la plaza Elíptica, en Carabanchel; o el Paseo de Extremadura, que recorre el distrito de Latina, entre otras. «Además de estas grandes arterias de la ciudad, vamos a intervenir también en los viarios cotidianos de los barrios, que es al final lo que más usa la gente y es el que más se ha degradado últimamente», indicó el concejal de Ahora Madrid.

La ley obliga a los ayuntamientos a invertir el remanente de tesorería antes de cada 31 de diciembre en mejoras cuyos beneficios a los ciudadanos se prolonguen al menos cinco años; de lo contrario, este excedente se debe destinar a amortizar la deuda municipal.

El Consistorio reconoce que lo ideal hubiera sido llevar a cabo este plan en agosto, para «minimizar las molestias a los ciudadanos». Sin embargo, el gobierno municipal ha tenido que ejecutar estas partidas durante el otoño y el invierno por corresponder a proyectos procedentes de las IFS, cuyo presupuesto se aprueba en el mes de abril,

lo que hace imposible adjudicar los contratos antes de septiembre.

«Iniciaremos las actuaciones después del verano y se prolongarán hasta 2018. Más o menos, vamos a manejar los mismos plazos que este año por la dificultad en la gestión que supone intervenir con Inversiones Financieramente Sostenibles», explicó el delegado. «Y, también, y esto hay que recordarlo y recalcarlo, la demora se debe al retraso en la aprobación de los presupuestos, que esto siempre nos produce un perjuicio», justificó Calvo.

Año de «transición»

El gobierno municipal de Ahora Madrid trabaja en la redacción de un «acuerdo marco» que permita «hacer contratos de una manera más rápida» con la mirada puesta en recuperar la operación asfalto en verano de 2018. «El objetivo es poder llegar a tiempo para realizar estas actuaciones en los meses de verano, como era habitual, y que es cuando se tienen que hacer», reconoció el edil. No obstante, este año,



FOTOS: INMA FLORES



Azca
La obra de peatonalización en este punto ha consistido en la renovación de todo el suelo y en la colocación de bancos para que los viandantes puedan sentarse. El pavimento es ecológico.

Zurbarán

En esta zona, junto a la calle de Santa Engracia, los trabajos se están centrado en la construcción de un carril bici y en la consiguiente reducción de vías para la circulación de los vehículos.

Santa Engracia
El concejal de Urbanismo, José Manuel Calvo, observa las obras de pavimentación y del nuevo carril bici de la zona

aún será de «transición», apunta el delegado de Desarrollo Urbano Sostenible.

La oposición criticó que el hecho de realizar los trabajos de asfaltado en invierno suponía un «problema técnico», ya que el aglomerado no se puede extender en días de lluvia. Además, ejecutar estas obras en pleno curso implica un aumento de los desvíos por el incremento del tráfico. Calvo admitió estas dificultades, ya que «en una obra de estas características, todo está muy pautado» y tienen que darse unas «condiciones de temperatura y humedad concretas para poder llevarlas a cabo», de lo contrario, «los trabajos se tienen que interrumpir».

«Evidentemente, es más problemático que hacerlo en verano», afirmó. «Nuestro criterio es que es mejor sa-

carlas adelante, aunque tengamos que ejecutarlas en invierno, que no hacer estas obras porque la ciudad las necesita», subrayó.

Criterio mixto

Las calles sobre las que se actuará se han seleccionado según un criterio mixto que combina el número de quejas que registran los vecinos con el rodaje de la calzada, es decir, la intensidad media diaria de tránsito de vehículos y el peso de éstos coches.

La vida media útil del pavimento de las calzadas es de unos 15 años, mientras que de las aceras es de unos 25 años, por ello, es preciso, más allá de las labores puntuales de conservación, renovar las capas de rodadura. De esta manera, se reduce el ruido y el consumo de combustibles y emisiones a la



José Manuel Calvo

DELEGADO DE URBANISMO

«Además de estas grandes arterias de la ciudad, vamos a intervenir en los viarios cotidianos de los barrios»

Calendario

«Las actuaciones se prolongarán hasta el próximo año; la demora se debe al retraso en la aprobación de los presupuestos»

atmósfera hasta en un 5%. En algunos casos se utilizarán, además, materiales con propiedades «descontaminantes y fonoabsorbentes».

También se renovarán los pavimentos, se pintarán nuevos pasos de peatones, se acondicionarán paradas de autobús, se ensancharán aceras y se arreglarán los alcorques para adecuar las calles a la nueva normativa de supresión de barreras arquitectónicas que se va a aplicar en la capital.

Será, por lo tanto, dentro de un año y medio cuando el Ayuntamiento retome la tradicional operación asfalto para el mes de agosto. Desde que Ana Botella la suspendiera por falta de liquidez, los anteriores regidores siempre apostaban por asfaltar las calles de Madrid en verano, cuando menos molestias generan por las vacaciones.

Junto Nuevos Ministerios (Madrid)

OFICINAS EN VENTA
100% REHABILITADAS

- Superficie: 1.758 m²
- 17 plazas de parking
- Venta directa propiedad

T. 607 90 01 57 - 91 575 04 62

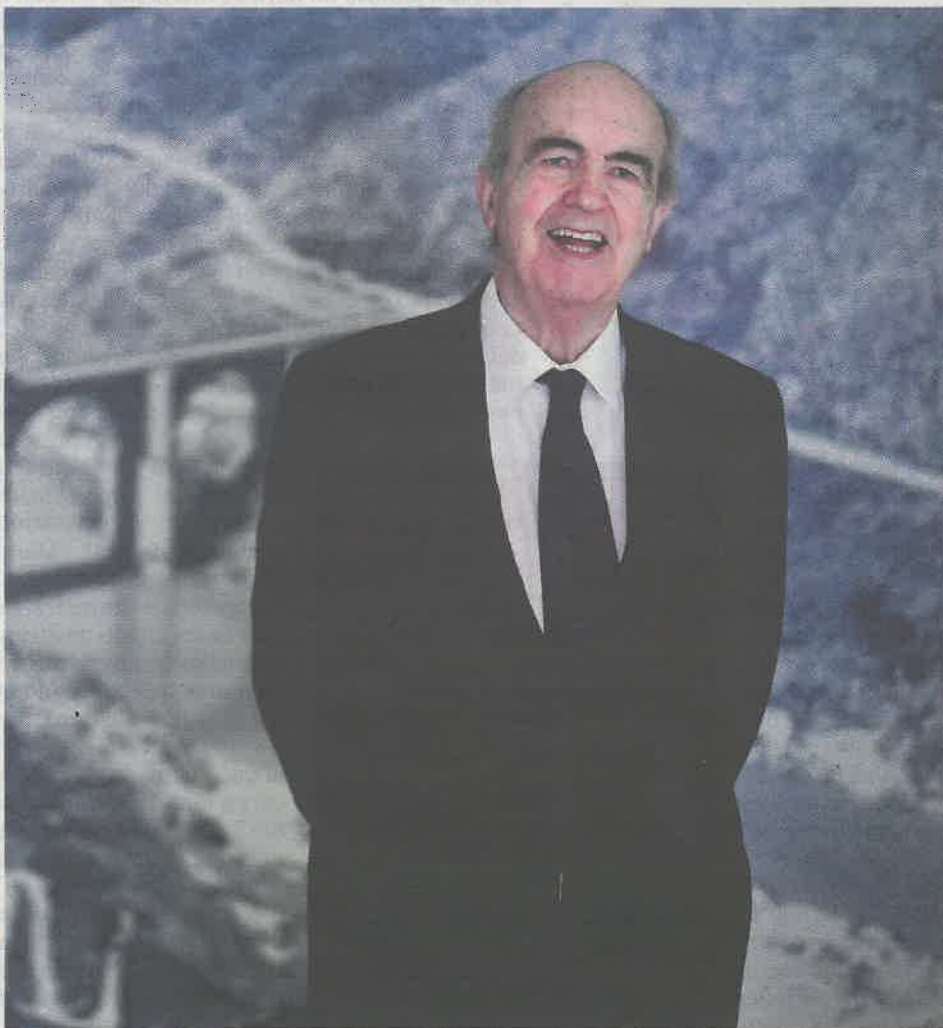


Rentabilidad 5,5%

INGENIERÍA ENTREVISTA



Puente de la Constitución de 1812 (Cádiz) durante su construcción. Debajo, su autor, Javier Manterola. ALVARO GARCÍA



Javier Manterola
 “La buena ingeniería se hace bajo presión, sin adorno”

Un libro y un documental repasan la trayectoria del autor de algunos de los puentes más importantes de la historia reciente, entre ellos el de la Constitución de 1812, en la bahía de Cádiz, el más largo de España

POR DAVID BESTUÉ

Javier Manterola Armisén (Pamplona, 1936) es uno de los grandes ingenieros españoles. Su última obra es el puente de la Constitución de 1812 en la bahía de Cádiz, el mayor del país, con 540 metros de luz en su tramo central. Aprovechamos la reciente publicación del libro y documental *Javier Manterola. El oficio de ingeniero*, publicado por el Círculo de Bellas Artes de Madrid, para charlar con su protagonista.

PREGUNTA. La mayor parte de su vida profesional ha discurrido en la oficina de Carlos Fernández Casado. Este ingeniero defendió la necesidad de la austeridad y lo estricto en sus obras, a diferencia del posicionamiento más creativo de Eduardo Torroja. ¿Su obra es una síntesis de la de estos dos ingenieros?

RESPUESTA. Es posible que yo sea un punto intermedio. Fernández Casado fue mi profesor y mi jefe, pero también he sido un gran admirador de Torroja, un ingeniero con un talento extraordinario. Ambos defendían una suerte de metafísica y trascendencia en sus obras. Hablar de la verdad estructural de los puentes en los años treinta era un posicionamiento contra todo lo anterior. Yo, en cambio, no creo en esa búsqueda de una supuesta pureza. Me siento mucho más físico que metafísico.

P. La inauguración del puente de Barrios de Luna el año 1983, un puente atirantado de hormigón armado de 440 metros de longitud, le convirtió en uno de los ingenieros más prestigiosos del país con apenas 40 años. ¿Cuál cree que es su aportación en el ámbito de las estructuras desde entonces?

R. Durante la construcción de Barrios sufrí mucho. Veía la otra orilla y pensaba, ¿cómo voy a llegar allí? Pero esa tensión, ese atreverse a ir más allá, no saber cómo lo vas a hacer pero hacerlo, es lo heroico de la ingeniería. Toda la buena ingeniería se ha hecho bajo presión, sin adorno, porque el adorno pesa. Yo soy ortodoxo con lo resistente, pero a lo largo de mi carrera he intentado investigar tipos estructurales nuevos a base de reinterpretar estructuras clásicas. El puente de Euskalduna en Bilbao, por ejemplo, es una celosía curva que trabaja a torsión y flexión, una estructura única en el mundo.

P. El puente del AVE sobre el río Ebro es una viga en celosía cerrada de hormigón pretensado. En su libro usted usa el concepto de penetración al describir el modo en el que el tren entra en la estructura, lo que parece remitir a cierta connotación sexual, ¿es así?

R. Claro, tiene un concepto sexual completo. Cuando proyecto tengo en mente 200.000 ideas, que son las que me han construido como ingeniero. No es una ocurrencia, sino un legado que llevo encima y que tiene que ver con mi vida o con mi pasión por el arte y la música.

P. También ha trabajado con muchos arquitectos como Rafael Moneo o Sáenz de Oiza, para quien calculó Torres Blancas.

R. Sí, pero yo prefiero la libertad cuando proyecto mis puentes. Muchas veces los arquitectos nos ven como alguien que soluciona sus problemas. Pienso en el pabellón puente de Zaha Hadid en Zaragoza. A mí me

gustó su proyecto, pero, a la hora de la verdad, para construirlo, tuvo que contar con un gran equipo de ingenieros y ocultar la estructura original. Eso no me gusta porque creo que le quita autenticidad a la obra.

P. Llegamos al puente de Cádiz. El más grande de su carrera. En cambio, apenas aparece en el libro y se refiere a él sin gran entusiasmo.

R. Lo aprecio muchísimo y es original, pero quizás no me ha hecho sufrir lo que otros puentes. El esfuerzo a veces no tiene relación con el tamaño. Recuerdo puentes muy pequeños porque me han costado sangre, sudor y lágrimas.

P. En el libro comenta que la gente solo ve la ingeniería como algo utilitario, pero en estos últimos años también se ha erigido como un ejemplo de mala planificación y corrupción.

R. En las obras se mueve mucho dinero y las personas corruptas ven una oportunidad allí para enriquecerse, pero eso no significa que la ingeniería sea una profesión corrupta. Siempre me he mantenido al margen de todo eso. Para mí un puente es un problema resistente y mi tarea es resolver ese problema. Si el puente va a unir dos pueblos o si va a costar más o menos, eso no me afecta.

P. ¿Ha construido puentes que no fueran necesarios?

R. No lo creo, pero sí que he evitado que se construyeran. Hace años me pidieron que hiciera una pasarela en la desembocadura del río Urdabai, en Bizkaia, y yo les dije que si lo hacía nos cargábamos el lugar. Al final nunca se construyó y todavía hoy me lo agradecen.

P. Los ingenieros más relevantes del país, como Juan José Arenas, Julio Martínez Calzón o usted mismo, comenzaron a trabajar en los años sesenta y han mantenido su hegemonía hasta la actualidad. ¿No teme que su generación haya frenado la progresión de ingenieros más jóvenes?

R. Soy de la promoción de 1962, y los que nos formamos entonces hemos acabado teniendo puestos relevantes en el ámbito de la ingeniería, pero también en el seno de las constructoras y de la política. El boom constructivo de los sesenta nos permitió trabajar mucho, adquirir experiencia, y el resultado es que actualmente la ingeniería española es buena, buena internacionalmente. Respecto a lo del relevo generacional, pues no sé. Con los años que llevo de profesión debería haber tenido chavales que me mordieran para quitarme del medio, y no ha ocurrido.

P. Hace años se refería al uso de nuevos materiales sintéticos como una revolución en el ámbito de la ingeniería. Se han construido pasarelas y puentes, pero el uso de ese tipo de materiales no se está generalizando.

R. Es cierto, pero el germen del cambio está allí. La aparición del hierro o del hormigón lo cambió todo en la arquitectura y la ingeniería, pero el de los nuevos materiales está por ver. A mí ya no me ha dado tiempo de trabajar con ellos.

P. ¿Cree que sus obras simbolizan una época?

R. Eso no es algo que me toque decir a mí, pero ojalá. Lo que he hecho es intentar poner al límite la técnica de mi momento, y ese es el motor fundamental del ingeniero.