

GLORIETA EN LA INTERSECCIÓN ENTRE CALLE SEGOVIA Y AVENIDA DE BARCELONA (GUADALAJARA)



Actuación urbana destinada a conjugar una alta densidad de tráfico rodado con una mejora en la calidad urbana ligada a un aumento en la preferencia y seguridad de los peatones

Glorieta en las calles Segovia y Avda. de Barcelona

U2-1

INTRODUCCIÓN

El objetivo de la actuación que se muestra a continuación es la creación de un itinerario urbano accesible entre el Centro de Atención a Minusválidos Físicos de Guadalajara y el centro urbano de la Ciudad.

Este ejemplo presenta la modificación en diferentes grados de un recorrido de alrededor de trescientos metros, teniendo como último fin la mejora de la calidad urbana y como pilar fundamental la preferencia y seguridad del peatón. Este recorrido se inicia en el Centro de Atención a Minusválidos Físicos y finaliza en un cruce de dos de las vías principales de la ciudad resuelto mediante una rotonda, en cuyo diseño prima la seguridad vial.

La descripción se diferenciará en dos partes: el itinerario hasta alcanzar la glorieta propiamente dicha, y el análisis de la misma.

DESCRIPCIÓN

Itinerario hasta la rotonda

La principal dificultad de la actuación demandada consistía en conjugar el diseño de un itinerario continuo, sin barreras, confortable y seguro para todos los peatones, con la circulación del tráfico rodado propia de una arteria principal atravesada por otras vías y que se ramifica hasta incorporarse a la trama urbana de la ciudad.

La calle en la que se inicia el recorrido es la calle Alamín, vía de doble sentido, de escaso tránsito de vehículos y con un primer tramo recto donde deja a un lado el Centro y al otro un edificio de viviendas. La vía comienza a descender en suave pendiente y aparecen cruces como la Calle Zamora y la Avda. de Burgos hasta conectar con la Avda. de Barcelona, en la que se desarrolla un cruce de grandes dimensiones, abocando finalmente en el encuentro con la calle Segovia generando la rotonda ya mencionada.

En este itinerario se destacan los siguientes aspectos:

- El ancho libre de paso en la acera es superior a 1,50 metros en todo su recorrido.



CAMF de Guadalajara. Acceso principal



Paso de peatones con señalización vertical de fácil identificación





Aceras amplias con correcta distribución del mobiliario urbano



Banco de adecuado diseño



Paso de peatones rebajado

- La circulación peatonal en aceras es continua, sin barreras, disponiendo de un correcto pavimento en franjas y de características antideslizantes.
- Los elementos de mobiliario urbano se colocan alineados en la franja exterior de la acera combinados con arbolado.
- Los pasos de peatones están solucionados mediante rebaje de bordillo en la directriz del paso peatonal, con la banda de paso de anchura suficiente no afectada por el vado peatonal. La colocación de bolardos protege al peatón tanto en estos cruces como en zonas de descanso y rotondas. La distancia entre bolardos permite holgadamente el paso de una persona en silla de ruedas o con muletas.
- Algunos pasos de peatones están diseñados mediante elevación de calzada, planteando la transición de la misma con rampas de suave pendiente a fin de evitar una conducción incómoda, pero logrando amortiguar la velocidad de los vehículos, primando la prioridad peatonal.
- Existe una clara y correcta señalización que se une a una alta visibilidad de todos los cruces de calles y de pasos de peatones.
- Todos los elementos implantados en el pavimento como rejillas, tapas de registro, o cubiertas de los alcorques están perfectamente enrasados con el pavimento circundante sin que presenten holguras ni resaltes.
- En el recorrido se encuentran áreas de descanso colocadas de tal manera que no entorpecen la circulación peatonal. Ambas carecen de barreras y están dotadas de bancos, fuentes y zonas de sombra que permiten al peatón encontrar un espacio de confort y descanso.
- A lo largo del recorrido se reservan espacios de aparcamientos para personas con discapacidad, dos de ellos en zonas de viviendas y otro junto a una de las zonas de descanso.
- En el cruce situado al final del itinerario en la Avenida de Barcelona, la alta densidad de tráfico es contrarrestada con la amplitud cedida al peatón

Glorieta en las calles Segovia y Avda. de Barcelona

U2-1



Área de descanso



Señalización vertical y plaza de aparcamiento reservada

Se trata de crear un itinerario accesible entre el Centro de Atención a Minusválidos Físicos de Guadalajara y las zonas más céntricas de la ciudad



Vado en paso de peatones



Glorieta en las calles Segovia y Avda. de Barcelona

U2-1

La solución consiste en elevar la cota de la calzada en la confluencia de las dos calles, quedando ésta enrasada con la cota del acerado y prolongándose la elevación en forma de cruz hasta alcanzar los cuatro pasos peatonales que se separan de las esquinas aproximadamente 5 metros.

Las esquinas se redondean y se configuran por medio de jardineras en cuarto de círculo (interrumpidas en las esquinas debido a la escasez del ancho de acera). Estas jardineras además de proporcionar un entorno más agradable, evitan que los vehículos aparcen en los cruces y que los peatones crucen de manera indebida.

La transición para los vehículos desde la cota habitual de la calzada a la de acera se lleva a cabo mediante tramos en plano inclinado de suave pendiente que obliga a los vehículos a desplazarse a una velocidad inferior a 20 Km/h. Esta situación se preavisa mediante señalización en la calzada indicando la velocidad máxima permitida. El conductor queda así informado de que se encuentra en una zona de prioridad peatonal.

Otro elemento de aviso de reducción de velocidad debido a la llegada a un cruce de calles, es la colocación de balizas luminosas de color azul instaladas en la calzada, delimitando el perímetro de la rotonda y la línea que separa los dos sentidos de las calles. Además, un gran báculo de iluminación situado en el centro de la rotonda mejora la visibilidad del cruce, tanto a peatones como a vehículos.

Las esquinas quedan protegidas mediante barandillas delimitadoras que protegen al peatón y evitan el cruce indebido de peatones.

Al igual que en el itinerario de llegada, los pavimentos forman bandas de aviso en los pasos de peatones con cambios de textura y color con una cuidada ejecución.



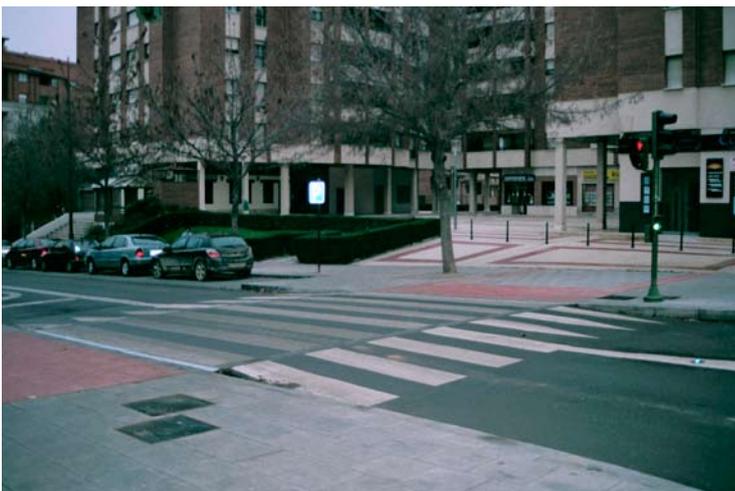
Paso de peatones a nivel de acera señalado con pavimento de botones



Jardines delimitadores que impiden el aparcamiento indebido de vehículos



Aviso de reducción de velocidad



Paso de peatones mediante elevación de calzada



Detalle de canalización lateral para la evacuación de aguas



Glorieta en las calles Segovia y Avda. de Barcelona

U2-1



Vista de conjunto de la rotonda

La solución consiste en elevar la cota de la calzada en la confluencia de las dos calles



Baliza luminosa integrada en el pavimento



Valla delimitadora para evitar el cruce indebido de peatones

PASAJE DE LODARES, (ALBACETE)



Proyecto que conjuga el respeto a un bien cuyo valor artístico debe ser conservado actuando de manera que perdure en el tiempo

Pasaje de Lodares

U2-2

INTRODUCCIÓN

La realización que se presenta a continuación se muestra como un modelo de actuación en el patrimonio histórico. Su importancia radica no en la magnitud de la intervención sino en la actitud de respeto que se extrae de la misma hacia uno de los lugares más emblemáticos de la ciudad de Albacete, compaginándola con la necesidad de hacer posible el uso y disfrute del patrimonio cultural por todas las personas.

DESCRIPCIÓN

Esta singular referencia de la ciudad de Albacete se construyó en el año 1925 por el arquitecto Buenaventura Fernando Castells y representa junto con el pasaje Gutiérrez de Valladolid los dos ejemplos más importantes de este «capricho» urbano, dado el reducido número de ejemplos existentes en España. El pasaje funciona a modo vía peatonal de uso público, uniendo la calle Tinte con la calle Mayor. Se cubre por medio de una estructura de hierro y vidrio proporcionando iluminación natural en su interior.

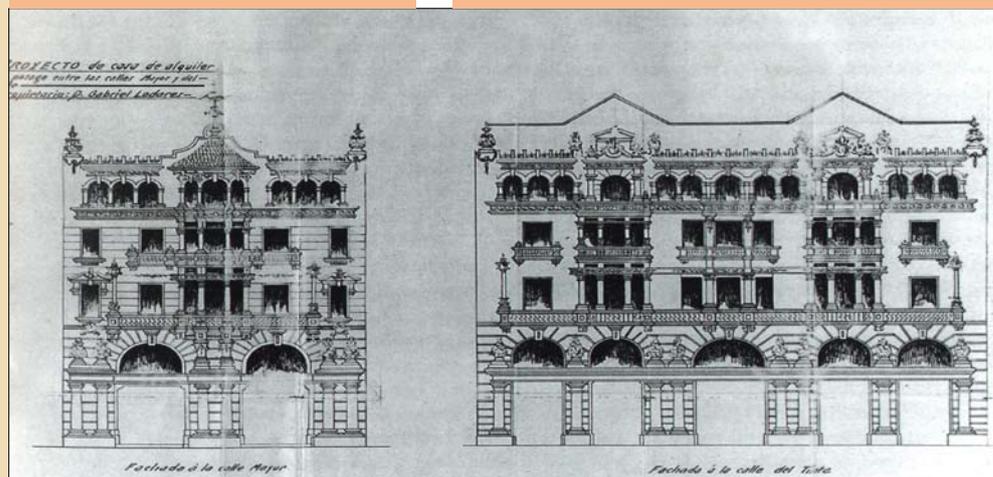
Esta obra singular fue realizada por encargo de Manuel Lodares, por lo que sus iniciales están representadas en la parte superior de las verjas de entrada al recinto. Esta referencia anuncia la notabi-

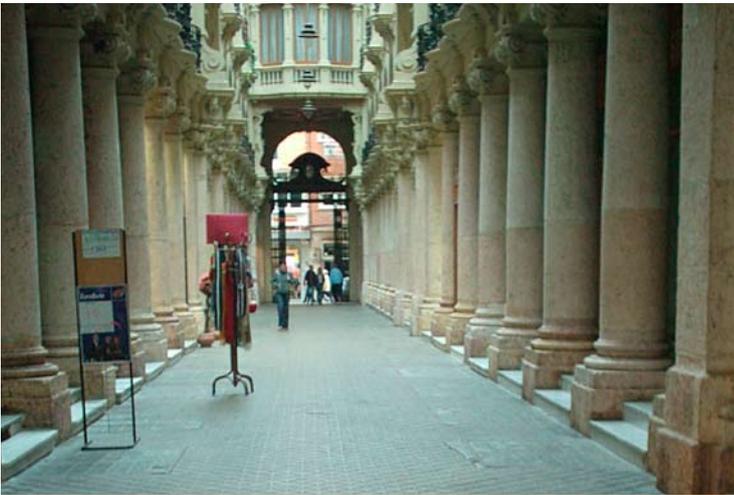


Puerta de acceso al pasaje

Alzado a calle Mayor

Alzado a calle del Tinte

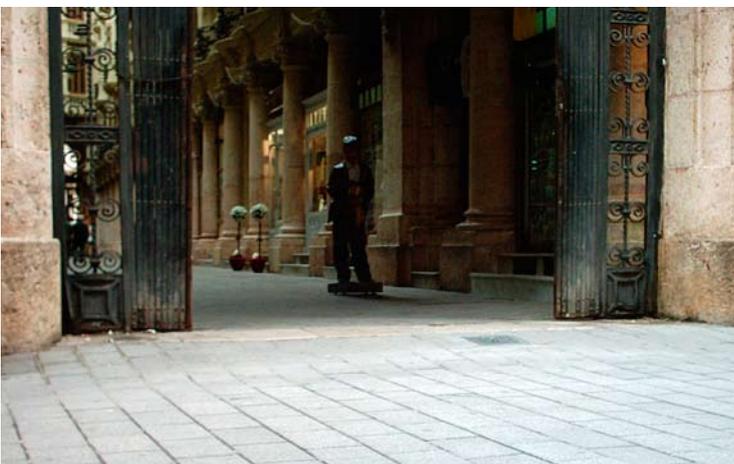




Interior del Pasaje



Detalle de un establecimiento en el interior del Pasaje de Lodares. El doble escalón impide la accesibilidad. Una rampa en madera de quita y pon podría solucionar este problema



Elevación de la acera para eliminar el escalón de acceso desde la calle Mayor

lísima y variada presencia de elementos ornamentales que cubren sus fachadas tanto interiores como exteriores originada por su estilo modernista.

Sus fachadas interiores se estructuran en cuatro plantas y sótano. En planta baja se ubican los locales comerciales y la entrada a las viviendas, y, en los pisos superiores, viviendas hasta tres alturas y ático. Llama la atención el orden de las columnas de la galería de la planta baja complementado con la iconografía característica de estos pasajes alusiva al comercio, la industria, etc

ANÁLISIS DE LA ACCESIBILIDAD

Debido a su situación de conservación, dado el mal estado de la cubierta, la necesidad de limpieza y reparación de sus fachadas, las condiciones en las que se encontraba la instalación eléctrica etc. se planteaba la exigencia de una actuación del Ayuntamiento de Albacete mediante un proyecto de rehabilitación total del Pasaje.

En relación con la accesibilidad, el Pasaje, presentaba dos problemas fundamentales, la entrada por la calle Mayor en la que existía un escalón de 10 cm que impedía el paso por esta vía y por tanto el hecho de atravesar de una calle a otra por un usuario con problemas de movilidad; y el acceso a los locales y portales de las viviendas situados en la galería que se realiza por medio de dos escalones ubicados entre los intercolumnios.

Desgraciadamente el proyecto de rehabilitación no acabó contemplando la actuación en portales y comercios con lo que el interés se centra en la realización llevada a cabo en la calle Mayor.

ACTUACIONES REALIZADAS EN CONSERVACIÓN Y ACCESIBILIDAD

En el proyecto inicial se propuso el rebaje del escalón de la entrada realizado en piedra caliza. Esta solución no fue autorizada por la Comisión Provincial de Patrimonio por lo que se vio la necesidad de cambiar el planteamiento; si no se podía modificar el escalón que suponía la

Pasaje de Lodares

U2-2

barrera, habría entonces que modificar su entorno. De esta manera se elevó el pavimento adoquinado utilizado en la calle Mayor hasta el nivel del escalón mediante una suave pendiente. El Pasaje se convirtió así en una continuación espacial de la peatonal Calle Mayor a través de una suave transición en el pavimento, en el que la cuidada colocación de su despiece da lugar a una solución totalmente integrada en el entorno.

Queda por tanto sin resolver el acceso a las viviendas así como a los locales comerciales; estos últimos, debido a la altura a la que están elevados (40 cm sobre la cota del pasaje) y a sus reducidas dimensiones (de 20 a 40 m²) resulta difícil su adecuación a los parámetros de accesibilidad.

Aun así en un primer proyecto de rehabilitación integral del Pasaje, se tenía previsto la actuación en materia de accesibilidad a portales y algunos locales; este proyecto, redactado por el arquitecto José Luis Calero Gil finalmente no se llevó a cabo.

FICHA TÉCNICA DE LA ACTUACIÓN

Promotor:

Ayuntamiento de Albacete.

Autor del proyecto:

Ruben Vega Cardo. *Arquitecto.*

Fecha de terminación: agosto 2006.



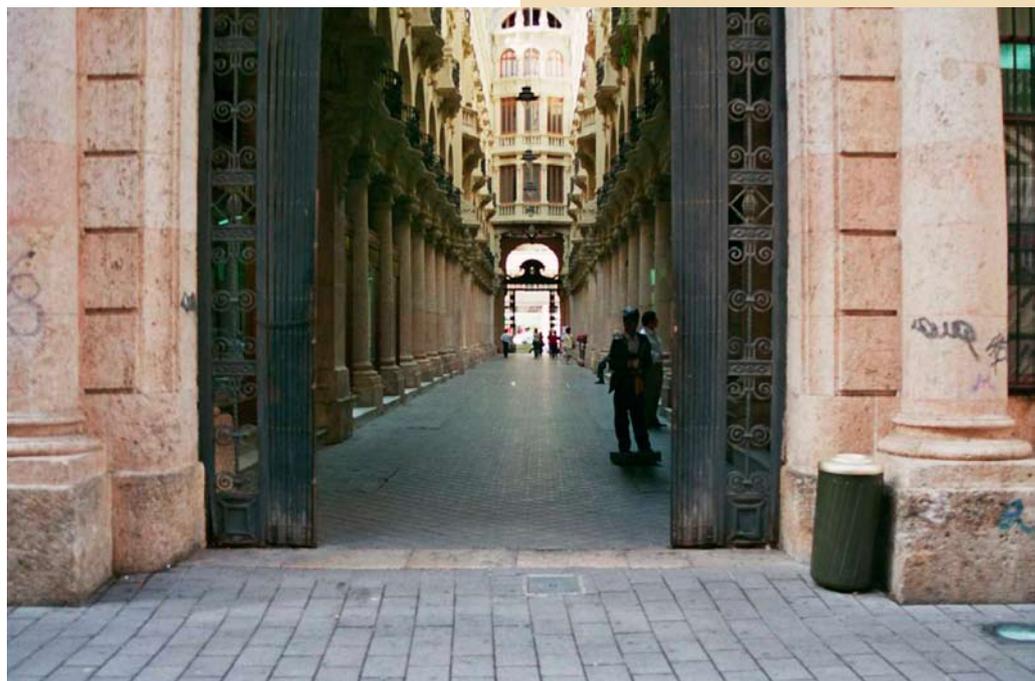
El pasaje proporciona un recorrido peatonal accesible y resguardado de una climatología adversa



Nótese el claroscuro debido a la captación de luz natural por cubierta



El Pasaje de Lodaes es una obra monumental de interés artístico, accesible en su tránsito, que no en sus accesos interiores. El paseo permite contemplar múltiples detalles, en las fachadas exteriores e interiores como un notable exponente del modernismo que arraiga en diversas manifestaciones arquitectónicas en la ciudad de Albacete.



Pasaje de Lodaes

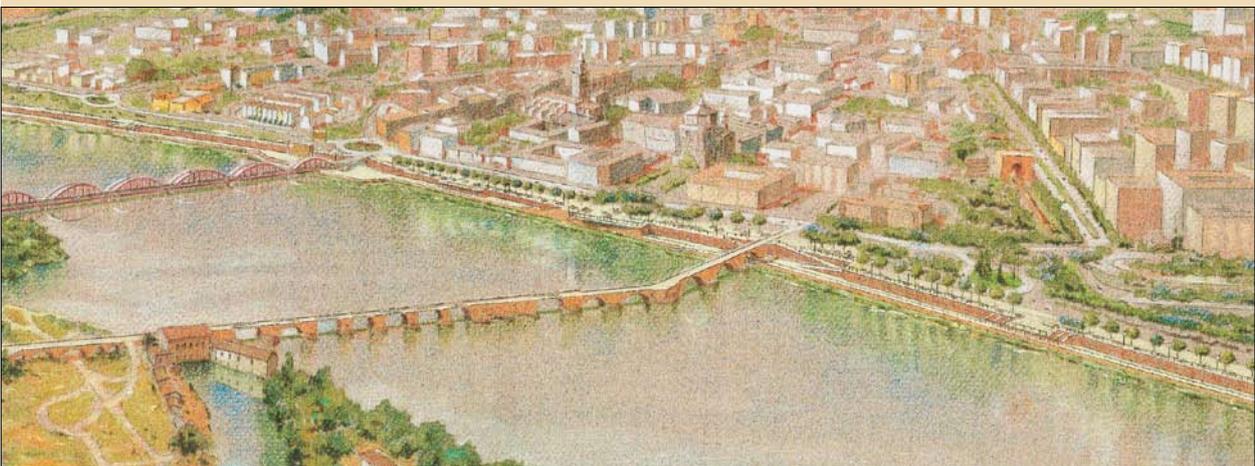
U2-2



ORDENACIÓN HIDRÁULICA DEL RÍO TAJO TRAMO DE TALAVERA DE LA REINA, [TOLEDO]



Esta actuación supone un buen ejemplo de integración urbanística accesible. Se aprovecha el concepto de accesibilidad universal para embellecer la ciudad de Talavera de La Reina en su vínculo con el río Tajo



Ordenación Hidráulica del Río Tajo

U3-1

INTRODUCCIÓN

La necesidad del tratamiento de una de las márgenes del río Tajo a su paso por la ciudad de Talavera de la Reina es el objetivo fundamental del Proyecto de Ordenación Hidráulica.

En los últimos diez años el crecimiento de la ciudad se ha concentrado junto a esta margen del río. La zona objeto de tratamiento limita al oeste con las nuevas instalaciones universitarias.

La intención del proyecto consistió en diluir la barrera que existía entre el casco urbano y el curso fluvial superando la yuxtaposición entre río y ciudad, estableciendo un vínculo entre ambos. La solución elegida fue el diseño de paseos descendentes hacia la orilla que fuesen respetuosos con los parámetros de accesibilidad.

La restauración del puente romano subraya la conexión entre el río Tajo y la ciudad.

DESCRIPCIÓN

Esquema Urbanístico y arquitectónico

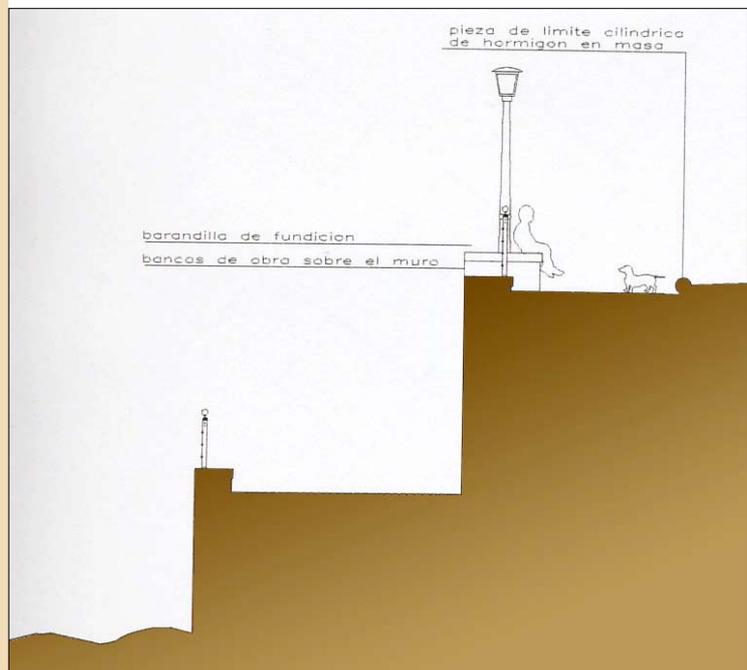
El propósito del Proyecto de Ordenación Hidráulica del río Tajo es formalizar una actuación tanto urbanística como edificatoria que aumente la calidad ambiental y paisajística de la ribera del Tajo a su paso por Talavera de la Reina.

La anterior solución consistente en un muro de contención suponía un límite duro que impedía la permeabilidad. La propuesta tenía como base el desdoblamiento del muro en dos cotas de nivel que atenuaran el tránsito hacia la ribera del río.

La integración en el entorno paisajístico y arquitectónico se consiguió mediante la utilización de materiales tradicionales.

Para lograr un acceso fácil a los bordes naturales del río se generaron dos paseos, uno inferior más cercano física y cualitativamente al río, y otro superior, más cercano a la ciudad y de carácter más urbano.

La conexión entre los dos caminos se concretó con la combinación de rampas



Sección transversal de los dos paseos



Vista del paseo en dos planos, enlazados por rampa de pendiente adecuada. Nótese que el adoquín empleado no es una adecuada solución de accesibilidad al dificultar la circulación a personas en silla de ruedas, ambulantes con bastones, etc.



Detalle del paseo, con arranque de rampa. La amplitud del espacio permite conjugar la continuidad del recorrido horizontal con el desarrollo de la rampa en varios tramos



Explanada de la que arranca este Paseo Lineal Fluvial. Nótese la modulación del pavimento y la ordenada disposición del mobiliario urbano, si bien, éste, compromete las circulaciones por las bandas de granito

y escaleras de una forma coherente y ordenada.

La ejecución de estos paseos fluviales ha generado un nuevo eje peatonal y de paseo entre el río y la vía de tráfico rodado. El eje urbano queda fortalecido por el paseo superior de espacios amplios y abiertos, arbolados y ornamentales, iluminación adecuada, mobiliario urbano y miradores que se asoman al río y producen zonas de sombra.

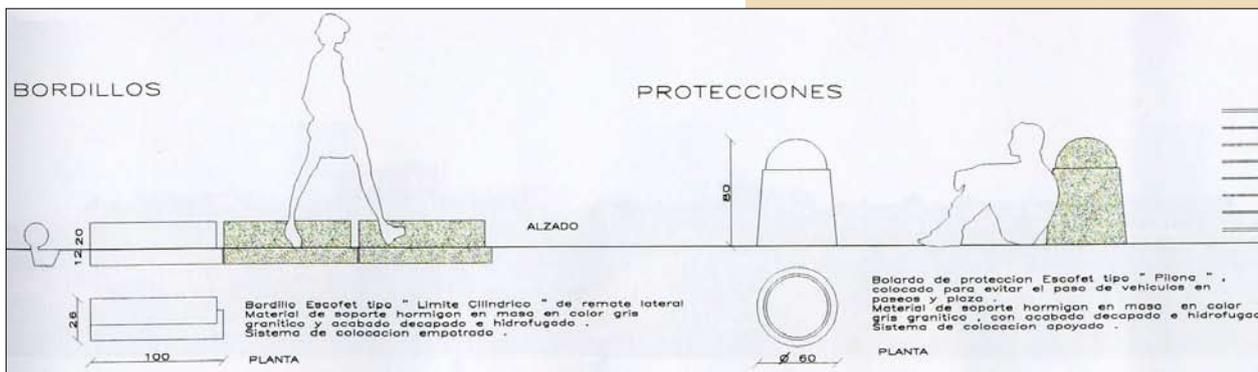
La intervención se convierte por tanto en ejemplo de integración urbanística accesible. En lugar de aportar una solución simplista y escueta al tratamiento de la accesibilidad, se aprovecha el concepto de accesibilidad universal, con todo lo que en sí mismo implica, para embellecer la ciudad en su transición hacia el río.

La solución adoptada permite una fácil conexión entre la trama urbana actual y el nuevo paseo superior con poca diferencia de cota. La circulación peatonal se mejora mediante rampas de suave pendiente, entre el 4% y el 6% según los tramos, con desarrollos entre 3 y 10 metros, no sólo conforme con la normativa que permite hasta un 8%, sino acorde con las buenas prácticas.

Pavimentación utilizada

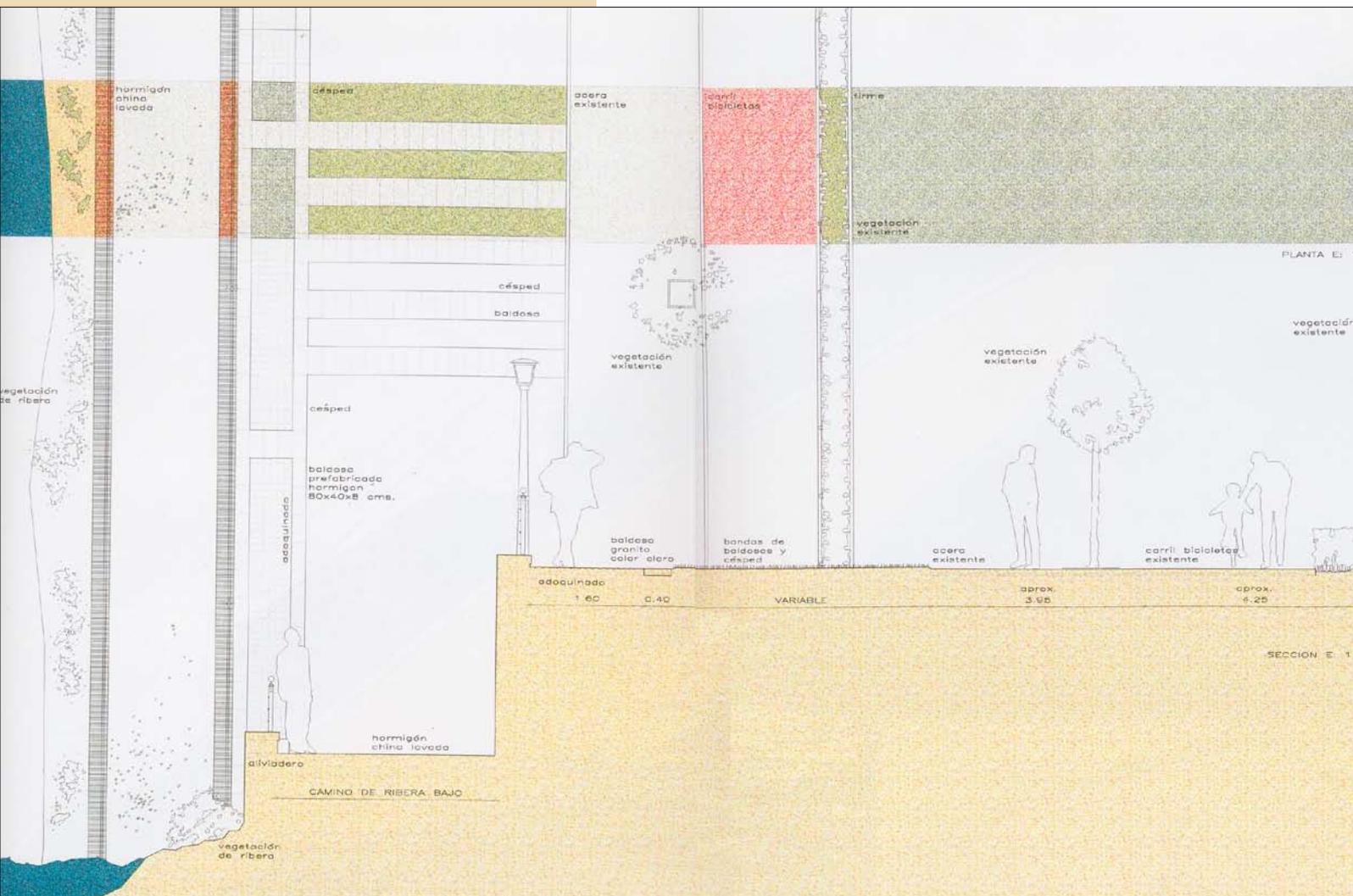
El pavimento del paseo inferior y las rampas de transición están contruidos en hormigón con china lavada, realizado in situ, que asegura un adecuado antideslizamiento y un envejecimiento con una óptima conservación.

El pavimento de la calzada superior tiene un tratamiento más urbano. Se compone de un solado de losas de granito dispuestas en cuarterones. De esta

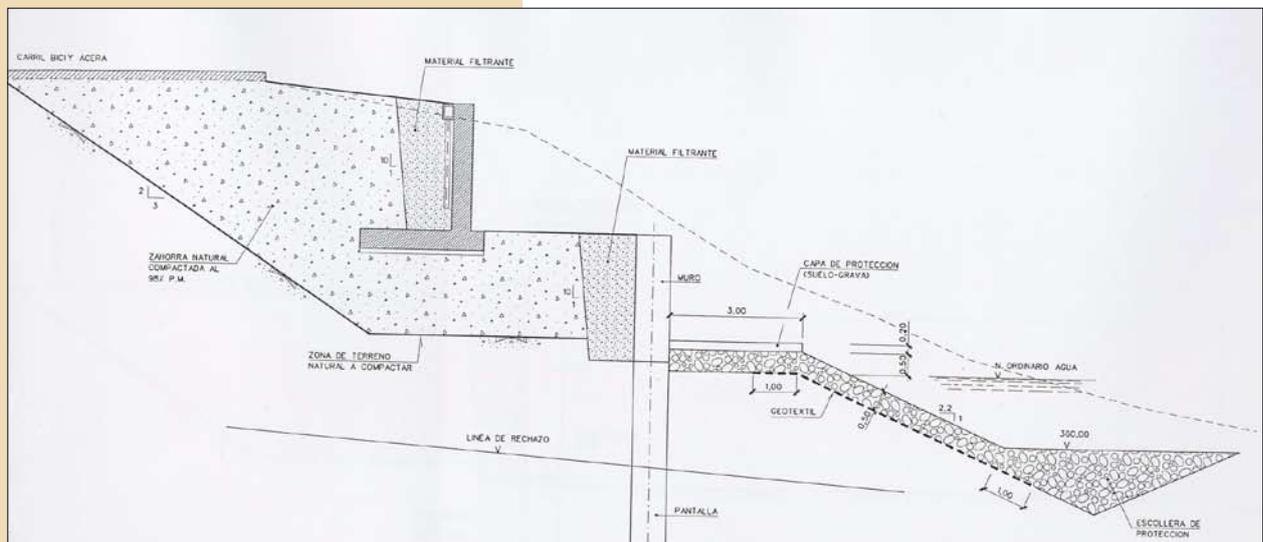


Ordenación Hidráulica del Río Tajo

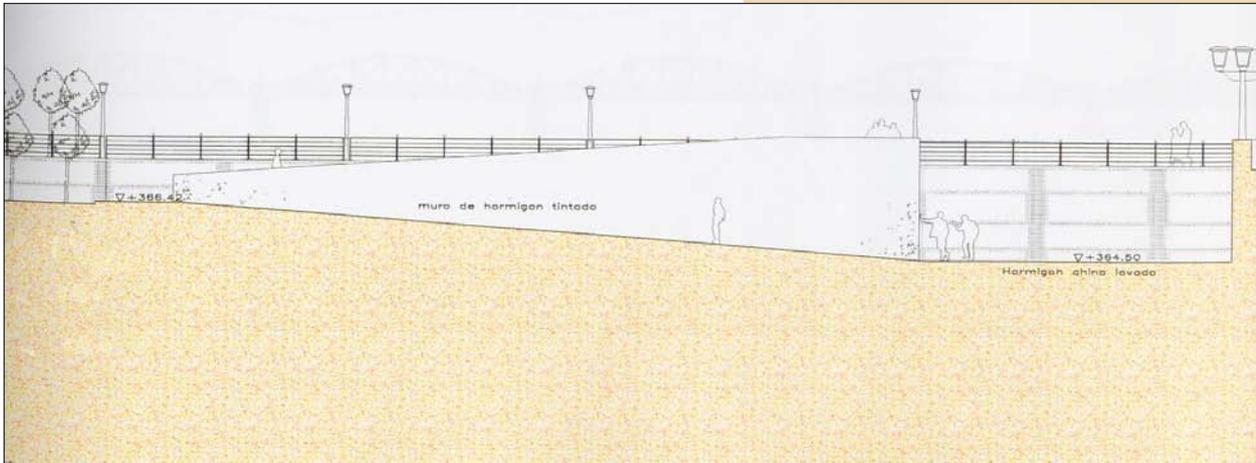
U3-1



Plano de definición de materiales



Sección longitudinal por rampa



Zona de paso peatonal, convenientemente señalizada

forma se consigue marcar un itinerario continuo que conjuga adoquinado de granito oscuro y franjas de césped que incorporan alcorques. Esta diferencia de materiales genera un resalte perceptible ante el barrido de un bastón. Su ancho medio es de unos 3,5 m.

Los pasos de peatones se indican con pavimento diferenciado, además de contar con señalización vertical.

Muros

El paseo inferior queda delimitado a un lado, por un muro de hormigón y al otro, mediante módulos de barandilla sobre coronación de ladrillo a sardinel. La altura del pasamanos es de 90 cm.

El muro tiene un tratamiento de color en tono ocre y es estable a la intemperie y cualquier tipo de arañazo.

El muro superior se adecua a la estética de la antigua muralla árabe. Está conformado por un muro de hormigón estructural revestido con mampostería y verdugadas de ladrillo.

Ambos muros, permiten mediante la utilización de un pequeño zócalo en el arranque de la barandilla, su detección por una persona ciega usuaria de bastón, sirviendo además de guía para recorrer el paseo.

Ordenación Hidráulica del Río Tajo

U3-1

Mobiliario Urbano

Una adecuada disposición de los elementos de mobiliario urbano ayuda a la comprensión del entorno, aún más si existen pavimentos diferenciados. Todos estos elementos se disponen en bandas definidas, permitiendo el paso libre sin interrupciones, con anchura tal que posibilita el tránsito simultáneo de dos personas, una de ellas en silla de ruedas.

La iluminación queda intercalada entre los módulos de barandilla proporcionando luz a ambos niveles del itinerario.

Los pavimentos son duros, antideslizantes, sin resaltes y con colores diferenciados, que permiten un fácil recorrido a personas con deficiencias visuales.

Existen señalizaciones táctiles en el pavimento en los tramos previos a interrupciones en el muro o en el paseo, como ocurre en los accesos al itinerario inferior, al río o a la calle.

Existen numerosos bancos en el recorrido; su ubicación es idónea, no así sus características de accesibilidad en algunos casos.

Los bolardos son de sección cilíndrica sin aristas vivas ni resaltes y están localizados en espacios amplios pudiendo ser usados como asientos eventuales. Se ubican para delimitar el tráfico peatonal del rodado y sirven como elementos de protección de viandantes. Su disposición supone hitos de referencia en el recorrido.

Las barandillas son sobrias y adecuadas en su accesibilidad. Su diseño refuerza las vistas del río y su entorno.

Disposición de elemento de mobiliario urbano en la explanada de la que parte este paseo. A destacar la falta de contraste cromático de los elementos, en gama de grises



Detalle de farola, iluminando ambos planos



Disposición de bancos en el paseo superior



Detalle paseo pegado a la meseta superior que se asoma al Tajo, salpicado de bancos



Rampa que enlaza los paseos inferior y superior. La pendiente, el pavimento y los rellanos horizontales de descanso son adecuados. No así la disposición de pasamanos, escasa

Rampas

La característica fundamental de las rampas es el adecuado diseño e integración con el entorno. Estos elementos adquieren protagonismo por sus amplios desarrollos longitudinales para salvar las diferencias de altura, convirtiéndose en el elemento organizador de los paseos, entre la ciudad y el río. Todas las rampas están proyectadas con una pendiente longitudinal inferior al 6% y transversal inferior al 2%. Sólo en algún tramo inferior, la rampa presenta valores del 7,5%.

Dada la extensión y gran longitud del paseo, sería conveniente la disposición de unos aseos públicos con cabina accesible



Detalle de superficie en rampa; el clinómetro marca una pendiente del 3,9 %, muy suave



La imagen muestra la magnífica integración que ha logrado el proyectista en la imbricación de ambos paseos, de forma sobria, sencilla y elegante

Ordenación Hidráulica del Río Tajo

U3-1



Amplio rellano horizontal de descanso entre tramos de rampa. Nótese la diafanidad del conjunto



Detalle de barandilla corrida delimitando el paseo inferior, lado río. El zócalo inferior facilita su detección a personas invidentes mediante bastón blanco largo



Vista de la rampa de conexión entre los dos paseos



Detalle de área estancial (incompleta en su dotación) que amplía la senda superior que se asoma a la cornisa que da al nivel inferior, la margen y el río



Restos de muralla, paseo superior con carril bici



Las zonas ajardinadas, césped, arbolado e incluso una piedra a modo de escultura natural, salpican un paseo superior que serena la ciudad

Paseo superior

El paseo superior ofrece una variedad notable de alternativas, dado que aprovecha al máximo el espacio disponible entre el muro delimitador con el paseo inferior y la calzada contigua, del lado del tejido urbano de Talavera.

Siguiendo un hilo conductor común, este paseo –a su vez– se desdobra en una zona amplia, lado ciudad, y una zona más estrecha (suficiente para la circulación de personas en silla de ruedas) y al final, apegado al muro-muralla, con vistas cercanas al cauce fluvial. Ambos paseos se comunican de tanto en tanto por amplias bandas transversales, algunas de ellas con suave pendiente. Entre estas dos zonas se disponen franjas con césped y arbolado alineado, la densidad de bancos es adecuada, si bien sus características ergonómicas de accesibilidad son mejorables en los diversos modelos. Resulta muy adecuada la disposición de las farolas tanto funcionalmente como en su accesibilidad, al disponerse imbricadas junto a la barandilla delimitadora del paseo superior, sobre zócalo común.

Ordenación Hidráulica del Río Tajo

U3-1



Amplitud de espacios en un Parque lineal privilegiado por las aguas del Tajo



Detalle paseo pegado a la meseta superior que se asoma al Tajo, salpicado de bancos



Plazoleta semicircular con pérgola, bancos y esfera armilar. Nótese la rampa de acceso, de suave pendiente pero sin color contrastado. El paseo superior se abre más allá de su carácter filar en muchas zonas

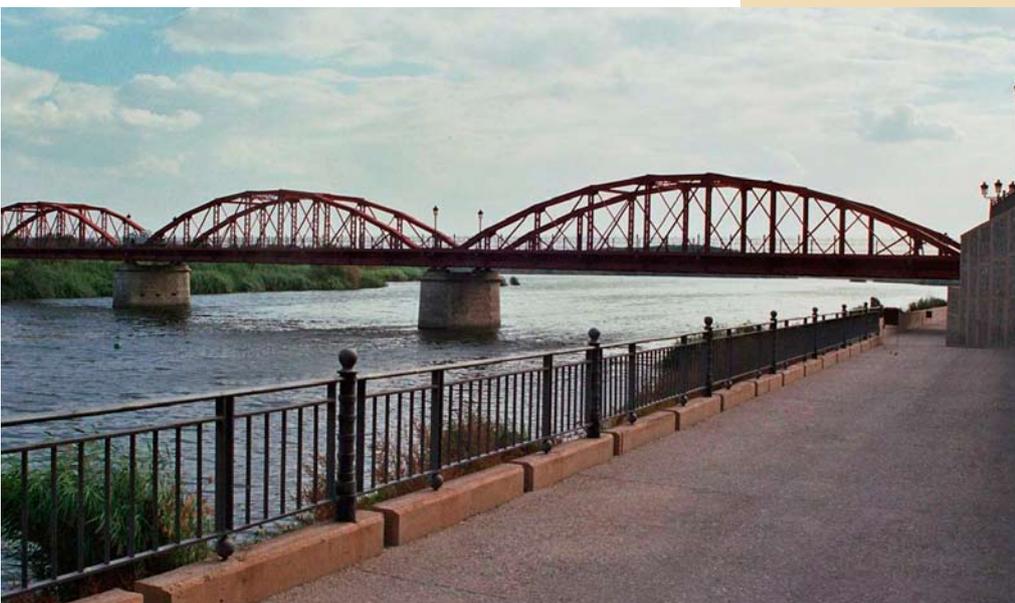


A veces el muro recupera la histórica muralla, que aflora como testigo que perdura al paso del tiempo

Paseo inferior

En el conjunto de este parque mirador al caudaloso Tajo a su paso por Talavera de la Reina, la terraza del río se hace senda de paseo, enlazándose con la parte superior del mismo (que de forma simplificada hemos llamado Paseo superior) mediante una serie de elementos de comunicación, sean rampas –en la mayor parte de los casos–, sean escaleras, elementos bien integrados en un proyecto que aúna coherencia formal, gusto estético, continuidad desde una «falsa monotonía» y accesibilidad, en algunos aspectos mejorable, todo lo cual pone en valor un espacio urbano de alta calidad ambiental.

Entre los elementos más característicos del paseo inferior pueden resaltarse los siguientes: amplitud de la senda, que permite la convivencia de peatones y ciclistas; pavimento adecuado y sencillo en china lavada; diafanidad de espacios (sólo se han dispuesto papeleras); acertada barandilla y muy buena integración de las rampas así como iluminación procedente de los báculos que jalonan la coronación del muro.



Cauce, muro y paseo

Ordenación Hidráulica del Río Tajo

U3-1



El paseo inferior no es angosto, sino espacioso; no está «descolgado» del resto sino comunicado por suaves rampas que se constituyen en parte integrante del mismo

Vista panorámica del paseo desde su tramo final; los paseos surgen como «ríos paralelos» al poderoso cauce fluvial





Conjunto de hitos escultóricos, a modo de «atlantes» estilizados en multicolor cerámica de Talavera, con ellos se completa un paseo, que en su inicio arranca con un mirador. Los escalones están de más en un proyecto en el que la accesibilidad es uno de sus valores clave

Finalización del recorrido

La aparición de elementos escultóricos en la terminación del paseo marca su final y representan un punto de referencia. A la vez que el muro inferior se quiebra y gira la rampa, se alcanza la cota del paseo superior. La confluencia de los dos caminos cierra la perspectiva visual hacia el río.

Se trata de un paseo hermoso y sereno, en el que la «monotonía es virtud del ritmo más o menos pausado que el paseante quiera imprimir a su marcha».

Vinculando al paseo superior con el inferior como dos vías paralelas, como dos carriles desnivelados enlazados por rampas de suaves pendientes.

Causa perplejidad que los hitos cerámicos en el mirador final estén jalonados de peldaños. Pregunto a unos jóvenes que conversan justo ahí y tampoco lo entienden, se quiebra la continuidad de la línea suave.

ASPECTOS MEJORABLES

- Debido a la extensión del paseo sería conveniente la colocación de aseos públicos con cabina adaptada o, en su caso, un servicio higiénico exterior accesible.

- La mejora de los pasamanos en rampas y escaleras no supondría ninguna agresión al conjunto. Colocando dos pasamanos a una altura de 0,90 y 0,70 m de altura cada uno, de sección circular de 4-5 cm de diámetro y separados al menos 5 cm del paramento vertical, prolongándose 30 cm en sus extremos tanto en escaleras como en rampas.

- La ya indicada deficiencia de la existencia de escalones a la finalización del paseo, que impiden la accesibilidad a los hitos.

- El adoquín no es un material adecuado a la accesibilidad; no obstante, el paseo brinda pavimentos alternativos más convenientes.

- Convendría mejorar los paramentos ergonómicos y de accesibilidad de algunos bancos y zonas estanciales, así como incorporar –jalonados en el recorrido– apoyos isquiáticos.

- Convendría dotar de pasamanos los tramos de escaleras, favoreciendo la accesibilidad con seguridad.

Ordenación Hidráulica del Río Tajo

U3-1

- Podría reforzarse la señalización informativa y de orientación.

**FICHA TÉCNICA
DE LA ACTUACIÓN**

Promotor:

Ministerio de Medio Ambiente.
Dirección General de Obras Hidráulicas,
Confederación Hidrográfica del Tajo.

Longitud aproximada: 2.800 metros

Autor del proyecto: INTECSA,
Estudio de Arquitectura LHD, GEOCISA

Dirección de las obras:

Marta Chaves Galán,
Rosario Campo Rodríguez de Tembleque
Matilde Vergara González. *Arquitectos*

Fecha de terminación de las obras:

Diciembre de 2006

Otros datos de interés:

7.850 unidades de árboles y arbustos
150 unidades de elementos de mobiliario urbano y juegos infantiles
33.425 m² de pantallas de hormigón



Escaleras que comunican los dos planos del paseo, en una zona con importante desnivel. Nótese que la escalera se parte en tres tramos, aspecto positivo. Por el contrario, carece de pasamanos

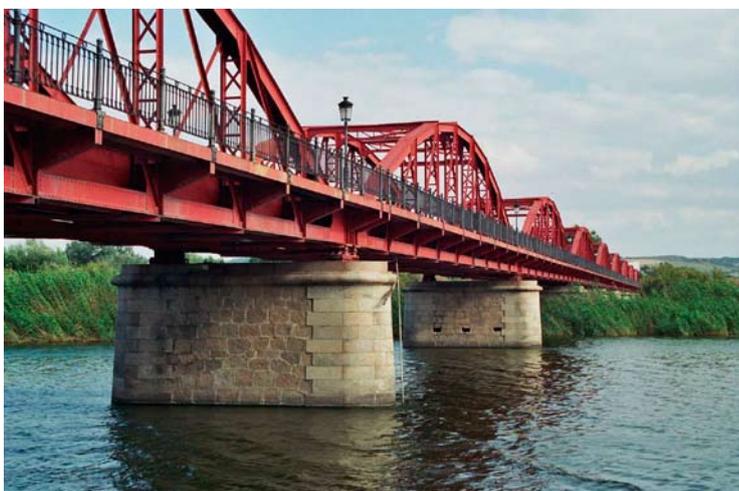
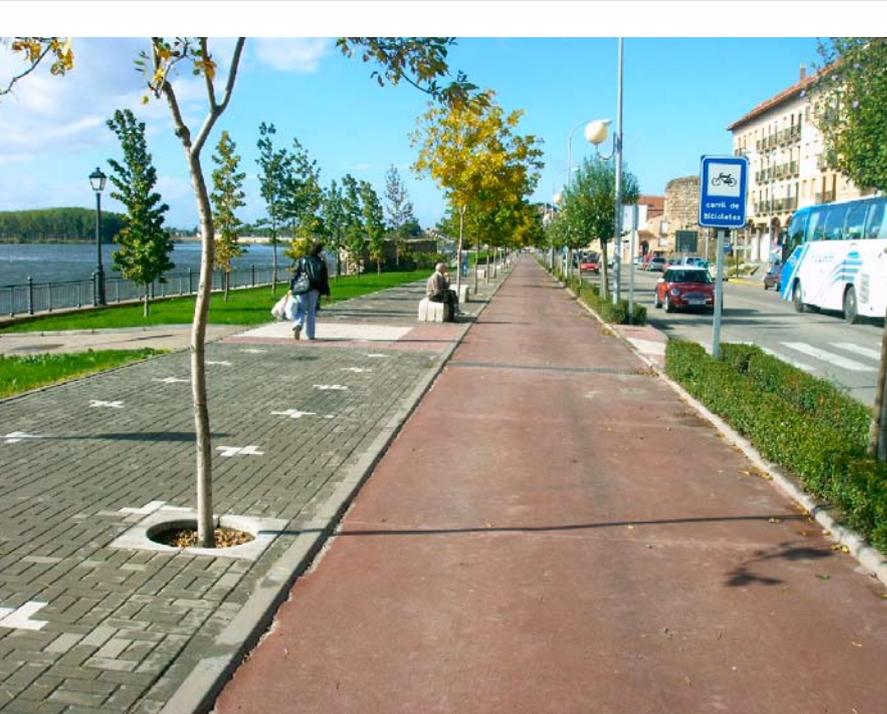


Panel de señalización informativa. Buen diseño y ubicación. Cabría completarlo con otros, dando información con mayor nivel de detalle del Parque



Detalle de pavimentos. Puede observarse la cuidada ejecución en la unión entre ambos. La irregularidad superficial y amplitud de llagas del adoquín hace que resulte incómodo e inconveniente. Las losas de granito son una mejor solución para cualquier paseante, y en concreto para aquellos con alguna discapacidad





Ordenación Hidráulica del Río Tajo

U3-1

