



Pasarela de San Conrado (Y) S-5, 2010

# NUEVAS PASARELAS MADRIDrío

13 de junio de 2008





Calles San Conrado-Mármol/San Alejandro, 2004



## 1. PRESENTACIÓN

### 2. DATOS DE INTERÉS

- 2.1. Tabla 1: Tabla resumen de las nuevas pasarelas.
- 2.2. Tabla 2: Mapa llave de las nuevas pasarelas.
- 2.3. Fichas descriptivas.

## 1. PRESENTACION

El soterramiento de las calzadas de la M-30 que discurrían a lo largo del río Manzanares, entre el Puente del Rey y el Puente de la Princesa, ha generado un nuevo contexto urbano en la zona oeste de Madrid. No sólo ha aparecido una nueva geografía con el río recuperado, sino también una nueva oportunidad social. Madrid ya no da la espalda al río sino que lo incorpora a la realidad diaria como un elemento lleno de valores positivos.

El primero puede considerarse, el valor ambiental. El río es un espacio natural que se constituye en el eje de articulación longitudinal de este nuevo centro urbano, capaz de integrar ámbitos hasta ahora inconexos, conformando un corredor ambiental de 3.000 hectáreas verdes que abre la ciudad hacia los espacios naturales del Manzanares Norte y Sur.

El segundo, el valor de la accesibilidad. El río, antes cercado y oculto, se abre a la ciudad y permite su disfrute y contemplación. Los madrileños y los visitantes podrán pasear por las riberas de nuestro río y asomarse a sus aguas. A día de hoy ya puede verse el nuevo aspecto del río en la zona del Puente del Rey, donde se han terminado los trabajos prescritos por la Confederación Hidrográfica del Tajo y se ha podido hacer visible la nueva lámina de agua más elevada.

El tercero, el valor de la conectividad. El río reaparece en la ciudad como un nuevo espacio capaz de conectar los Distritos y barrios que se suceden en sus orillas y que hasta ahora estaban alejados unos de otros. Para ello, el Plan Especial Río Manzanares prevé una serie de acciones que están directamente encaminadas a crear nuevos vínculos y asociaciones entre las dos orillas del río, incrementando la permeabilidad entre riberas y la accesibilidad a nuevos itinerarios, especialmente peatonales y ciclistas.

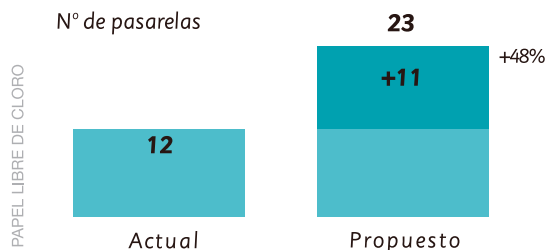
En efecto, el Plan parte de la perspectiva de una accesibilidad y movilidad que responda a criterios de diseño universal, de soluciones para todos, centrada en la recuperación de la ciudad para el peatón y el ciclista, dando protagonismo al paseo, al encuentro, a la apropiación ciudadana del espacio público como lugar de encuentro, de convivencia, de vida social, de cohesión y de integración entre los vecinos.

2. El Plan contiene todo un sistema de infraestructuras de paso del río, que comprenden los puentes ya existentes, las pasarelas y las presas asociadas a la regulación hidráulica del río.

Sobre este sistema de infraestructuras, se van a llevar a cabo diferentes acciones:

- Se rehabilitan y mejoran los puentes y presas existentes, reconvirtiéndolos en algunos casos para el nuevo uso peatonal, como sucede con el Puente del Rey o con el Puente Oblicuo y, en todos ellos, mejorando su accesibilidad y condiciones de uso. En total, se actuará sobre 12 estructuras ya existentes.
- Se van a construir nuevas pasarelas que permiten mejorar la permeabilidad del río y las conexiones entre los diferentes barrios, equipamientos y zonas verdes, fundamentalmente mediante los desplazamientos peatonales y ciclistas. En total, se van a construir 11 nuevas pasarelas peatonales.

El total de nuevos itinerarios de paso peatonal y ciclista que se van a implantar y recuperar en el río Manzanares supera los 1.800 metros.



La inversión prevista para estas acciones de mejora de la permeabilidad transversal del río es de más de 40 millones de euros.

3. El equipo de arquitectos, ingenieros paisajistas y técnicos que está trabajando en el proyecto de recuperación urbana del ámbito del río Manzanares está realizando un esfuerzo para que los nuevos puentes y pasarelas no sólo sean útiles y cumplan los objetivos de funcionalidad que se han expuesto anteriormente. Se quiere, además, que estas infraestructuras, tanto las nuevas como las remodeladas, incorporen otros valores que las hagan por sí mismas elementos relevantes dentro del nuevo paisaje urbano que se está creando en el entorno del río.

Para ello, se ha contado con algunos de los mejores especialistas en esta materia.

El equipo de arquitectos Mrío y el equipo holandés de paisajismo West 8, dirigidos por Ginés Garrido y Fernando Porras, ha concebido un sistema de puentes y pasarelas para la zona oeste de la ciudad que permite cumplir los objetivos de permeabilidad, conectividad e integración urbana establecidos para Plan Especial. Su aspecto y novedad se corresponden con el dinamismo y actividad de la ciudad.

El equipo de diseño de FHECOR Ingenieros, que dirige Hugo Corres, ha participado en numerosas obras de puentes y edificios con estructuras singulares. Por citar sólo algunas, ha colaborado en el Centro Acuático y en la Caja Mágica, dos instalaciones muy relevantes dentro de la candidatura olímpica de Madrid.

Al equipo de Hugo Corres corresponde el trabajo de ingeniería de la reconversión del “Puente Oblicuo” para uso peatonal y ciclista y de las nuevas pasarelas “lámina” en la zona del Matadero. La rehabilitación del “Puente Oblicuo” supone una recuperación para peatones y ciclistas del antiguo puente rodado de la M-30, una solución sostenible que integra sus 125 metros de longitud en los itinerarios para personas que discurren por el Salón de Pinos a lo largo de ambas riberas del río.

Las dos nuevas pasarelas “lámina” gemelas, concebidas como bóvedas ligeras, con una luz de 48 metros y un diseño que las convierte en piezas arquitectónicas, servirán de antesala para acceder a las diversas actividades culturales y artísticas que se desarrollan en el espacio cultural de Matadero.

El equipo de diseño de CESMA Ingenieros, dirigido por Juan Luis Bellod y Peter Tanner, son también especialistas en puentes y otras estructuras singulares, entre las que se puede destacar su colaboración en la nueva Torre de Cajamadrid diseñada por Norman Foster, que se está terminando en el nuevo ámbito empresarial de las Cuatro Torres.

A este equipo le corresponde el trabajo de ingeniería de la pasarela en “Y” de San Conrado que se va a construir al norte del Puente de San Isidro y que trae a la ciudad el recuerdo de los antiguos puentes ferroviarios de la sierra de Madrid. Con una longitud total de 100 metros, va a hacer posible la comunicación entre orillas en este punto y también –junto con el Puente Oblicuo- que los usuarios puedan pasar de un lado a otro del Salón de Pinos en esta zona, la única en la que el Salón ocupará ambas orillas del río.

Esta nueva pasarela, con dos brazos en el entorno de las Calles San Conrado y San Ambrosio en Latina y con uno cerca de la Calle Mármol en Arganzuela, contiene miradores sobre el río que permitirán detenerse y contemplar no sólo estas nuevas vistas exteriores, sino también el trazado interior de la pasarela.

Dominique Perrault es otro colaborador destacado del proceso de transformación en el que está inmersa la ciudad de Madrid. De su obra puede recordarse, por su cercanía, la ya mencionada Caja Mágica que se está construyendo en el Manzanares Sur. Dominique Perrault obtuvo en noviembre de 2005 un premio en el Concurso Internacional de Ideas que dio lugar al Plan Especial Madrid Río por su propuesta de tratamiento de los ejes viarios y peatonales de la ciudad y su entronque con el entorno fluvial.

Esta propuesta se materializa ahora en la pasarela que Perrault está diseñando para cumplir un doble propósito: el primero, comunicar los Distritos de Carabanchel –desde la Avenida del Manzanares a la altura del Pasaje de Montserrat- y Arganzuela –en el Paseo de Yeserías a la altura de calle Arganda-. El segundo, facilitar el acceso desde ambos viarios directamente al nuevo parque de Arganzuela, que es una de las piezas fundamentales del nuevo espacio recuperado. La pasarela se configura a la vez como una importantísima conexión transversal de la ciudad y también como una puerta principal al nuevo parque.

Esta nueva estructura es la de mayor longitud de las proyectadas, con más de 250 metros de recorrido para peatones y ciclistas. Además, le brinda un carácter escultórico que añadirá nuevas perspectivas e impresiones al paisaje del río. Su referencia es Arganzuela II (S4)

Todo este conjunto de nuevas pasarelas que están siendo diseñadas por reconocidos especialistas, aúnan por tanto la funcionalidad y utilidad práctica con unas cualidades de diseño indiscutibles, que hará que todas las personas puedan acercarse a ellas no sólo para atravesarlas hacia sus destinos por nuevos caminos, sino también para admirarlas, para disfrutar de vistas, sensaciones y de las oportunidades que les brindará de asomarse al río y a los parques o de contemplar la cornisa de la ciudad. Sin duda, en pocos años, estas pasarelas serán un referente del paisaje madrileño.

4. El Plan Especial Río Manzanares avanza en su esfuerzo por recuperar el nuevo espacio que ha surgido tras el soterramiento de la M-30 y en integrar este espacio en el conjunto de la ciudad de Madrid.

Este mismo mes de junio se aprobará definitivamente el Plan Especial por el Pleno del Ayuntamiento. A partir de ese momento los esfuerzos se destinarán a ejecutar en esta legislatura el conjunto de obras que permitirán reurbanizar y constituir los parques, zonas verdes y equipamientos situados en los nuevos espacios recuperados que junto con el resto de acciones contenidas en el Plan, integrarán uno de los mejores espacios de la ciudad.

Se encuentran muy avanzadas las obras de reurbanización de más de 3 kilómetros de aceras y calzadas de la margen derecha del Manzanares, entre la Avenida de Portugal y la Travesía de Iván de Vargas y entre el Pasaje de Montserrat y el Puente de la Princesa, obras que era urgente acometer para reponer a los vecinos las debidas condiciones de accesibilidad y tránsito que la obra de la M-30 afectó, al igual que sucede con la rehabilitación del Puente Oblicuo. También avanzan las actuaciones en 5,4 kilómetros del cauce y cajeros del río y en la recuperación de las presas históricas que en su día prescribió la Confederación Hidrográfica del Tajo y que se están ejecutando con su colaboración.

También con la Confederación se está trabajando para poner en marcha las nuevas pasarelas, comenzando de inmediato con la pasarela en Y y con la pasarela peatonal situada al sur del Puente de Toledo. Además de estas tres actuaciones de pasarelas peatonales, este mismo año se tiene previsto comenzar otras tres nuevas pasarelas en Matadero y Arganzuela así como finalizar la reconversión del “Puente del Rey” para un uso exclusivo peatonal y ciclista.

En 2009 todas las actuaciones previstas por el Plan Especial para actuar sobre las pasarelas vinculadas al espacio recuperado estarán en marcha, algunas de ellas terminándose. El proyecto Madrid Río, que comenzó a ejecutarse en mayo de 2005 con las primeras obras de soterramiento de las antiguas calzadas de la M-30, quedará terminado en el primer trimestre de 2011.



Arganzuela II - S-4. Diseño: Dominique Perrault architecture.

## 2. DATOS DE INTERÉS

2.1.Tabla 1: Tabla resumen de las nuevas pasarelas

Funcional / Singular	Denominación	Nuevo o existente	Superficie (m <sup>2</sup> )	Longitud (m)	Conexiones	Función	Tipo de obra o acción	Etapa
F-11	Pasarela de Almuñécar	Nuevo	130	40	Margen izq: Plaza de Almuñécar Margen dcha: Calle Felipe Moratilla	Peatonal y ciclista	Construcción	B
S-5	Pasarela de San Conrado	Nuevo	653	100	Margen izq: Calle Mármol y calle San Alejandro Margen dcha: Calle San Conrado	Peatonal y ciclista	Construcción	A
F-10	Pasarela de Arganzuela I	Nuevo	406	50	Margen izq: Parque de Arganzuela Margen dcha: Avenida del Manzanares	Peatonal y ciclista	Construcción	A
S-4	Pasarela de Arganzuela II	Nuevo	1.616	250	Margen izq: Parque de Arganzuela Margen dcha: Avenida del Manzanares	Peatonal y ciclista	Construcción	A
F-9	Pasarela de Arganzuela III	Nuevo	469	50	Margen izq: Parque de Arganzuela Margen dcha: Calle Esteban Arteaga	Peatonal y ciclista	Construcción	A
F-8	Pasarela de Praga	Nuevo	401	40	Margen izq: Parque de Arganzuela Margen dcha: Jardines del Puente de Praga	Peatonal y ciclista	Construcción	B
S-3	Pasarela de Matadero I	Nuevo	270	40	Margen izq: Parque de Arganzuela Margen dcha: Calle San Graciano	Peatonal y ciclista	Construcción	A
S-2	Pasarela de Matadero II	Nuevo	270	40	Margen izq: Matadero Margen dcha: Avenida del Manzanares	Peatonal y ciclista	Construcción	A
F-7	Pasarela de la Princesa	Nuevo	160	40	Margen izq: Calle Vado de Santa Catalina Margen dcha: Glorieta de Cádiz	Peatonal y ciclista	Construcción	B
R-1	Puente Oblicuo	Existente	2.090	125	Margen izq: Paseo de la Virgen del Puerto Margen dcha: Paseo de la Ermita del Santo	Peatonal y ciclista	Restauración y Rehabilitación	A
F-6	Pasarela en Nudo Sur	Nueva	153	145	Margen izq: Avenida del Planetario Margen dcha: Camino de Perales	Peatonal y ciclista	Construcción	B

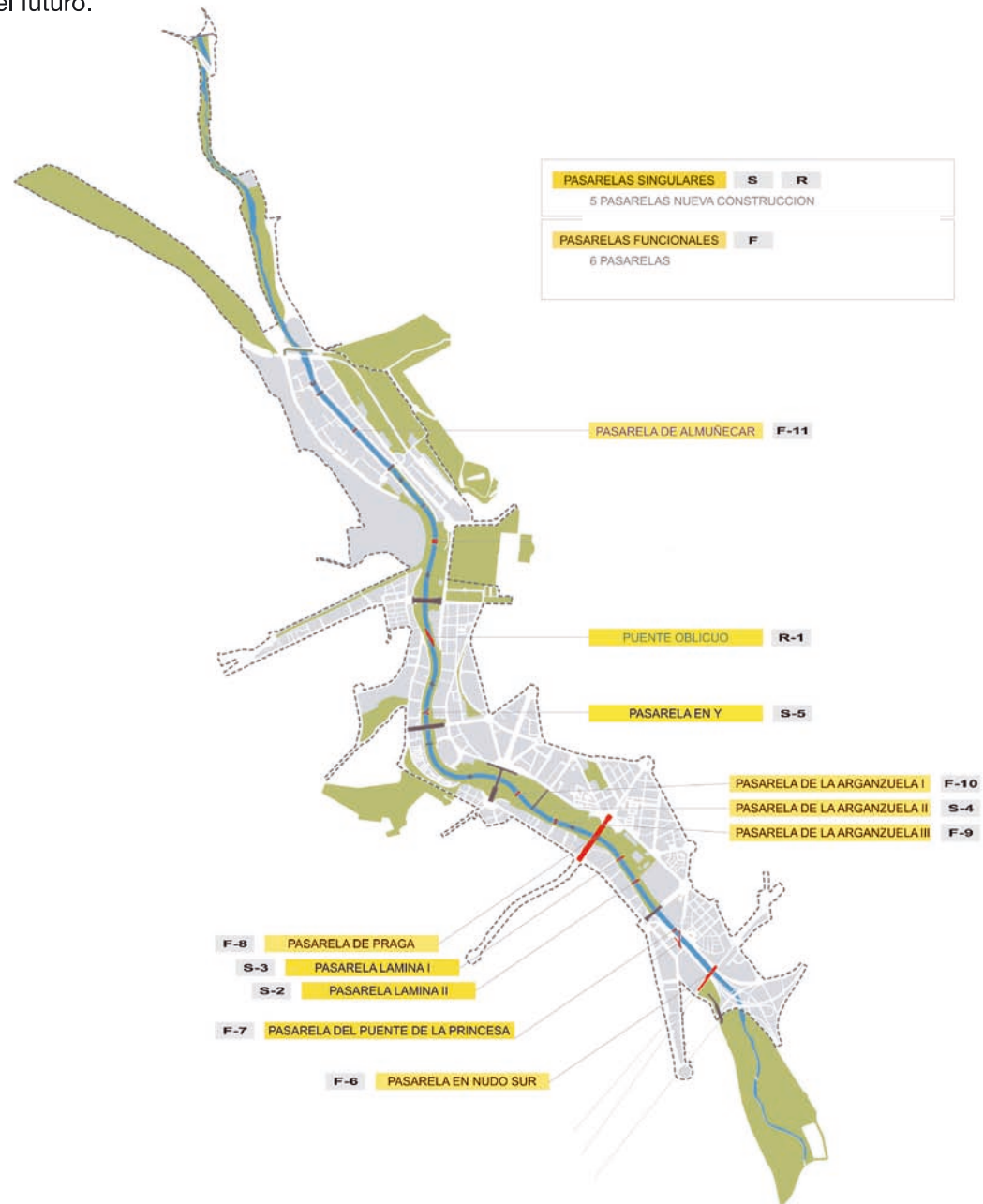
5 SINGULARES

6 FUNCIONALES

Las denominaciones utilizadas para las pasarelas son indicativos, y se mantienen con el fin de facilitar la localización, pudiendo cambiar en el futuro.

## 2.2. Tabla 2: Mapa llave de las nuevas pasarelas.

Las denominaciones utilizadas para las pasarelas son indicativos, y se mantienen con el fin de facilitar la localización, pudiendo cambiar en el futuro.





Pasarela Matadero I y II (S-2 y S-3)

PAPEL LIBRE DE CLORO



## 2.3. Fichas descriptivas.

### Pasarela Matadero I y II (S-2 y S-3)

#### Diseño

MRÍO arquitectos y WEST 8

#### Proyecto

MRÍO arquitectos y WEST 8

Ingeniería general: TYP,S,A

Ingeniería estructura: FHECOR

Consultor iluminación: ALS

Pasarela sobre el río a la altura del cajero, formada por una estructura laminar en bóveda de la que cuelga un tablero ligero mediante tensores.

#### Pasarela y ciudad

Mejora de la comunicación transversal entre barrios. Transformación del río en un elemento de conexión.

#### FUNCIÓN QUE DESEMPEÑA DENTRO DEL PROYECTO MADRID RÍO:

Conexión de los barrios del sur y el oeste con el centro cultural Matadero Madrid y el nuevo Parque de la Arganzuela.

#### UTILIDAD PARA LOS CIUDADANOS:

Proporciona una nueva conexión entre los barrios residenciales y los equipamientos de la ciudad. Mejora la comunicación peatonal y ciclista entre ambas orillas en una posición con una población atendida diversa, pero con gran presencia de los usuarios de actividades culturales. Beneficia a los distritos de Arganzuela y Usera; usuarios de actividades culturales

Incluye carriles ciclistas en la modalidad de pie a tierra.

#### Datos técnicos:

Peso Cáscara 270 T.

Peso tablero, 70 T.

136 tensores.

#### DIMENSIONES:

Longitud, 49 m. Ancho, de 4,45 a 7,60 m. Superficie, 280 m2.

#### ILUMINACIÓN:

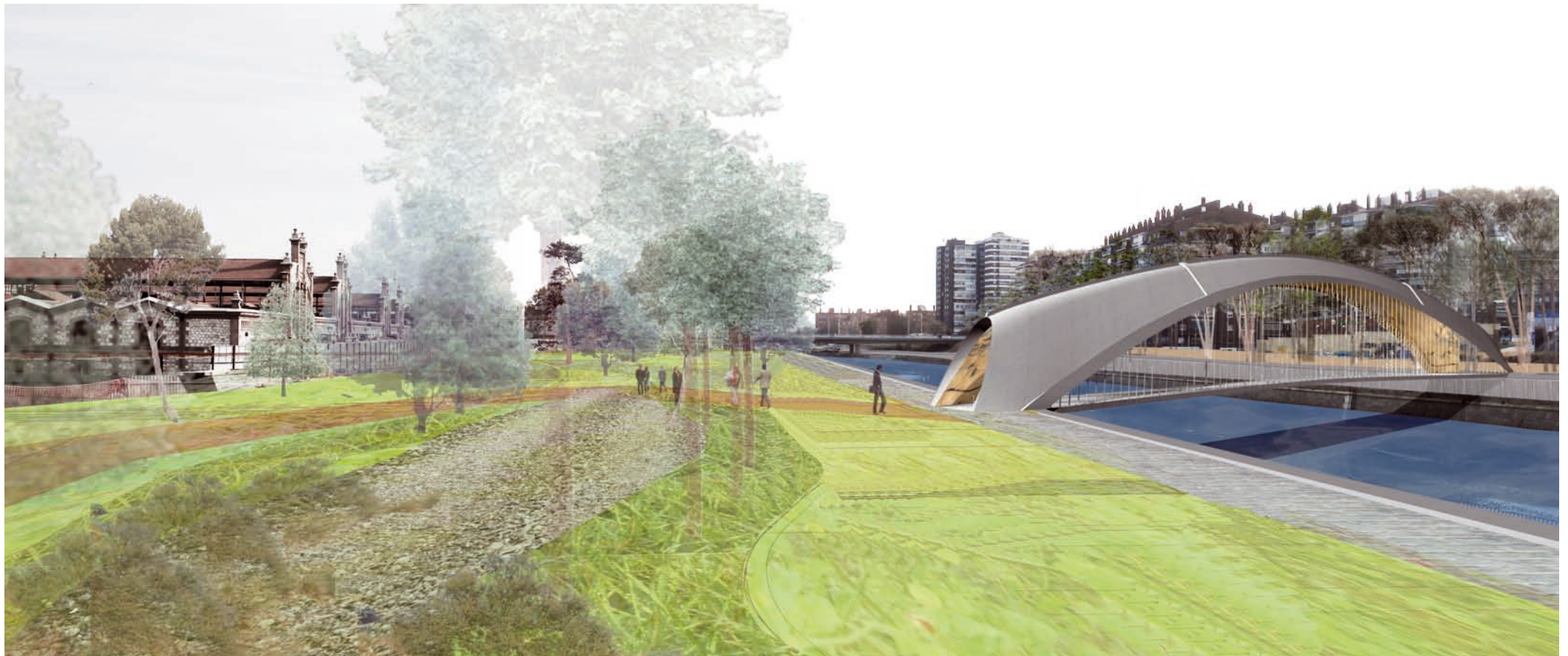
Indirecta y Monumental

#### INNOVACIONES Y CURIOSIDADES:

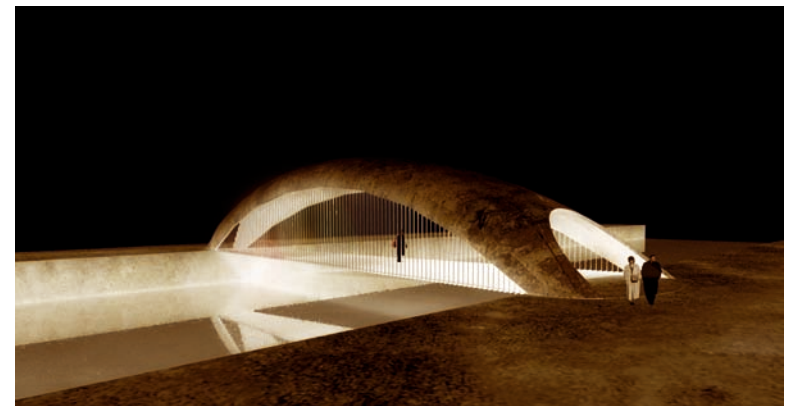
Su sistema estructural incorpora soluciones peculiares

#### Pasarela y arte

Se basa en la idea de un espacio al que se ingresa, no es un elemento exclusivamente de paso. Incorpora una superficie cóncava sobre la que se instalará una obra artística. Se sitúa en el contexto del Parque de la Arganzuela y Matadero un elemento no exclusivamente funcional sino escultórico. El proyecto se apoya en la idea de un pabellón decorado como puerta del los Matadero.



Pasarela Matadero I y II (S-2 y S-3)





Pasarela de San Conrado (Y) S-5

## Pasarela de San Conrado (Y) S-5

### Diseño

MRÍO arquitectos y WEST 8

### Proyecto

MRÍO arquitectos y WEST 8

Ingeniería general: TYP, S.A.

Ingeniería estructura: CESMA ingenieros, S.L.

Consultor iluminación: ALS

Pasarela sobre el río a cota de cajero construida con un sistema de perfiles triangulados de gran canto y tablero suspendido de madera.

La pasarela se formaliza mediante una estructura metálica de viga Celosía con una planta semejante a una Y, cuyos brazos tienen un volumen troncocónico. Dos de sus brazos se apoyan en la margen izquierda y el otro en la margen derecha.

### Pasarela y ciudad

Mejora de la comunicación transversal entre barrios. Transformación del río en un elemento de conexión.

**FUNCIÓN QUE DESEMPEÑA DENTRO DEL PROYECTO MADRID RÍO:**

Conexión de los barrios del sur y el oeste con el centro de la ciudad. Implantación de la continuidad peatonal y ciclista de los dos tramos del Salón de Pinos sobre el río.

**UTILIDAD PARA LOS CIUDADANOS:**

Proporciona una nueva conexión, mejora la comunicación peatonal y ciclista entre ambas orillas. Beneficia a los distritos de Arganzuela y Latina.

Vincula carriles ciclistas en la modalidad de pie a tierra.

### Datos técnicos:

Peso, 300 Kg/m<sup>2</sup>

Cuantía acero estructural 280 Kg/m<sup>2</sup>

Cuantía acero estructura secundaria 65 Kg/m<sup>2</sup>

**DIMENSIONES:**

Longitud, 100 m. Ancho, 4,5 m, Superficie, 490 m<sup>2</sup>

Longitud brazo principal, 69 m

Longitud brazo secundario, 31 m

Canto de las celosías variable entre 4,2 m y 5,7 m

Ancho de las celosías variable entre 3,2 m y 6,3 m

**ILUMINACIÓN:**

Indirecta y Monumental

**INNOVACIONES Y CURIOSIDADES:**

Puente en celosía con barras trianguladas que se desarrolla en tres directrices. Se le han practicado dos huecos o balcones que permiten la contemplación del río y de la propia estructura desde el interior de la pasarela.

1000 elementos diferentes

685 uniones diferentes

Si se colocasen todos los elementos, uno a continuación del otro, sumaría una distancia total de cuatro kilómetros.

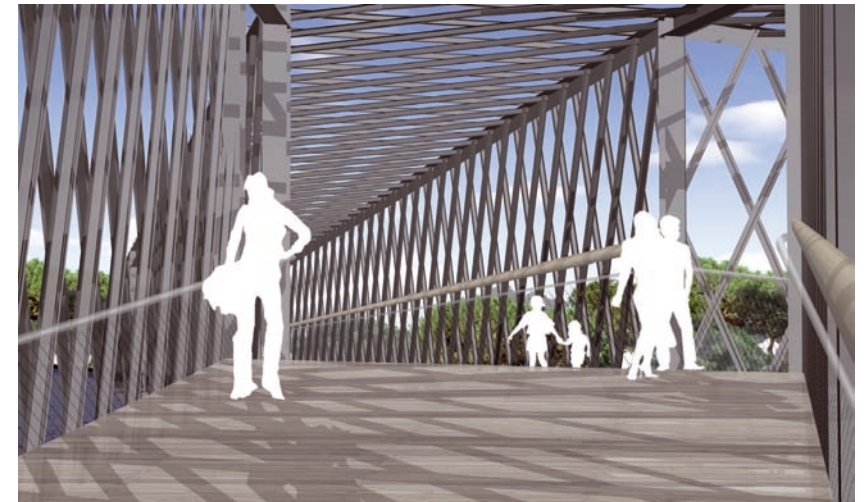
### Pasarela y arte

Ofrece juegos de perspectiva y la posibilidad de ser observada desde sí misma.

La pasarela representa una evocación de los pasos ferroviarios en espacios forestales.



Pasarela de San Conrado (Y) S-5





Reconversión en pasarela peatonal del Puente Oblicuo (R-1)

## Reconversión en pasarela peatonal del Puente Oblicuo (R-1)

### Concepción arquitectónica

MRÍO arquitectos y WEST 8

### Proyecto

MRÍO arquitectos y WEST 8

Ingeniería general: TYP,S,A

Ingeniería estructura: FHECOR i

Consultor iluminación: ALS

### Pasarela y ciudad

Mejora de la comunicación transversal entre barrios. Transformación del río en un elemento de conexión. Reciclaje de un elemento urbano de interés.

**FUNCIÓN QUE DESEMPEÑA DENTRO DEL PROYECTO MADRID RÍO:**

Conexión de los barrios del sur y el oeste con el centro de la ciudad. Implantación de la continuidad peatonal y ciclista de los dos tramos del Salón de Pinos sobre el río.

**UTILIDAD PARA LOS CIUDADANOS:**

Proporciona una nueva conexión peatonal entre los barrios residenciales de la ciudad que no existía, recuperando un puente destinado al paso de vehículos.

Mejora la comunicación peatonal y ciclista entre ambas orillas. Beneficia a los distritos de Arganzuela y Latina

**USO CICLISTA:**

Paso diferenciado de ciclistas y peatones.

### Datos técnicos:

**DIMENSIONES:**

Longitud, 150 m. Ancho, 15,50 m. Superficie, 2000 m2.

**ILUMINACIÓN:**

Indirecta y Monumental

**INNOVACIONES Y CURIOSIDADES:**

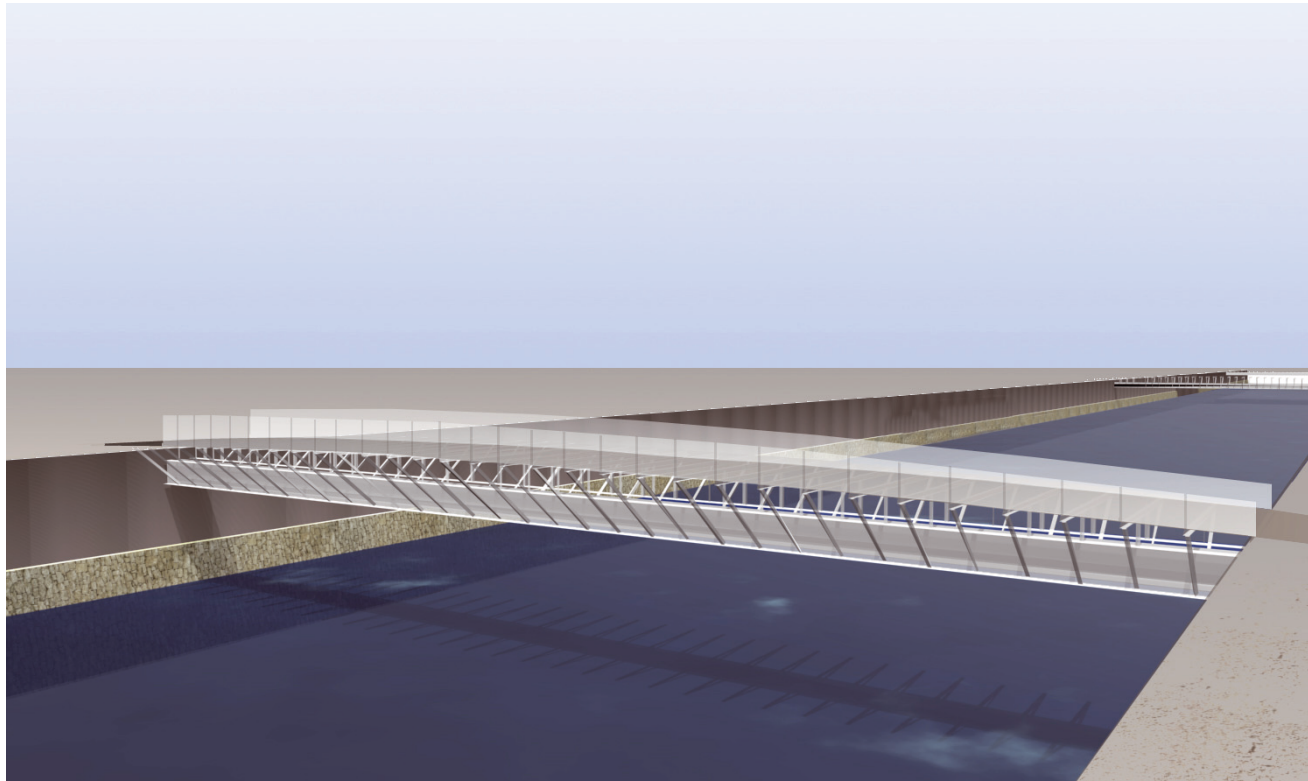
Se transforma una estructura pretensada en una estructura apoyada. Se optimiza el cálculo del puente para poder incorporar un tratamiento vegetal que incluye la plantación de arbolado.

### Pasarela y arte

**CRITERIOS DE DISEÑO, VALORES FORMALES Y EXPRESIVOS RELEVANTES:**

Aprovechando una estructura alveolar peraltada se incorporan todos los elementos que permiten el paso ciclista (carril bici), el paso peatonal (acera adoquinada) y la plantación de arbolado que proporciona una continuidad visual con el salón de Pinos.

Se ha trabajado sobre la idea del reciclaje de un elemento urbano y su capacidad para transformarse y ofrecer a la ciudad una nueva función coherente con el nuevo paisaje urbano.



Pasarelas funcionales, Modelo A

## Pasarelas funcionales. Modelo A

### Concepción arquitectónica

MRÍO arquitectos y WEST 8

### Proyecto

MRÍO arquitectos y WEST 8 urban

Ingeniería general: TYP, S.A

Ingeniería estructural: GESTIÓN DE PROYECTOS

Consultor iluminación: ALS

### Pasarela y ciudad

Mejora de la comunicación transversal entre barrios. Transformación del río en un elemento de conexión.

#### FUNCIÓN QUE DESEMPEÑA DENTRO DEL PROYECTO MADRID RÍO:

Conexión de los barrios del sur y el oeste con el centro de la ciudad. Implantación de la continuidad peatonal y ciclista de los dos tramos del Salón de Pinos sobre el río y con los parques contenidos en el proyecto.

#### UTILIDAD PARA LOS CIUDADANOS:

Proporciona una nueva conexión entre los barrios de la ciudad que no existía. Mejora la comunicación peatonal y ciclista entre ambas orillas. Beneficia a los seis distritos comprendidos en el ámbito del río incluido en el Proyecto Madrid Río.

#### USO CICLISTA:

Paso diferenciado de ciclistas y peatones en coexistencia en carriles separados

#### Datos técnicos:

Peso, 300 Kg/m<sup>2</sup>

#### DIMENSIONES:

Longitud, 40 m. Ancho, entre 3 m y 15 m, según el caso concreto

#### ILUMINACIÓN:

Indirecta y Monumental

#### INNOVACIONES Y CURIOSIDADES:

Todas estas pasarelas se asocian a infraestructuras existentes. Pueden servir además, como paso de instalaciones sobre el río, o como solución a zonas que requieren una mejora del tránsito peatonal al nivel del cajero del río.

### Pasarela y arte

#### CRITERIOS DE DISEÑO, VALORES FORMALES Y EXPRESIVOS RELEVANTES:

Se ha pretendido con la mayor funcionalidad posible y la economía de medios apropiada construir un paso peatonal que de solución e integre los pasos de instalaciones existentes o futuros sobre el río.

El enfoque de los proyectos de pasarelas se basa en aplicar la máxima racionalidad estructural y en la contención expresiva acorde con el cauce fluvial en los tramos correspondientes.



Pasarelas funcionales sobre presas. Modelo B. Sistema de Presas

## Pasarelas funcionales sobre presas. Modelo B. Sistema de Presas

Concepción arquitectónica

MRÍO arquitectos y WEST 8

Proyecto

MRÍO arquitectos y WEST 8

Ingeniería general: TYP, S.A

Ingeniería estructural: GESTIÓN DE PROYECTOS

Consultor iluminación: ALS

Pasarela y ciudad

Mejora de la comunicación transversal entre barrios aprovechando la oportunidad de utilizar infraestructuras que se rehabilitan. Transformación del río en un elemento de conexión. Restauración de un sistema de elementos hidráulicos de gran valor que dan un carácter capaz de identificar al río.

**FUNCIÓN QUE DESEMPEÑA DENTRO DEL PROYECTO MADRID RÍO:**

Conexión de los barrios del sur y el oeste con el centro de la ciudad. Facilitar la continuidad peatonal y ciclista utilizando infraestructuras que se mejoran.

**UTILIDAD PARA LOS CIUDADANOS:**

Mejora la comunicación peatonal y ciclista entre ambas orillas. Beneficia a los seis distritos comprendidos en el Proyecto Madrid Río.

**USO CICLISTA:**

Permite el paso de ciclistas en la modalidad de pie a tierra.

**Datos técnicos:**

Peso, 78 Kg/m<sup>2</sup>

**DIMENSIONES:**

Longitud, 42 m. Ancho, 3,55 m. Superficie, 150 m<sup>2</sup>

**ILUMINACIÓN:**

Indirecta y Monumental

**INNOVACIONES Y CURIOSIDADES:**

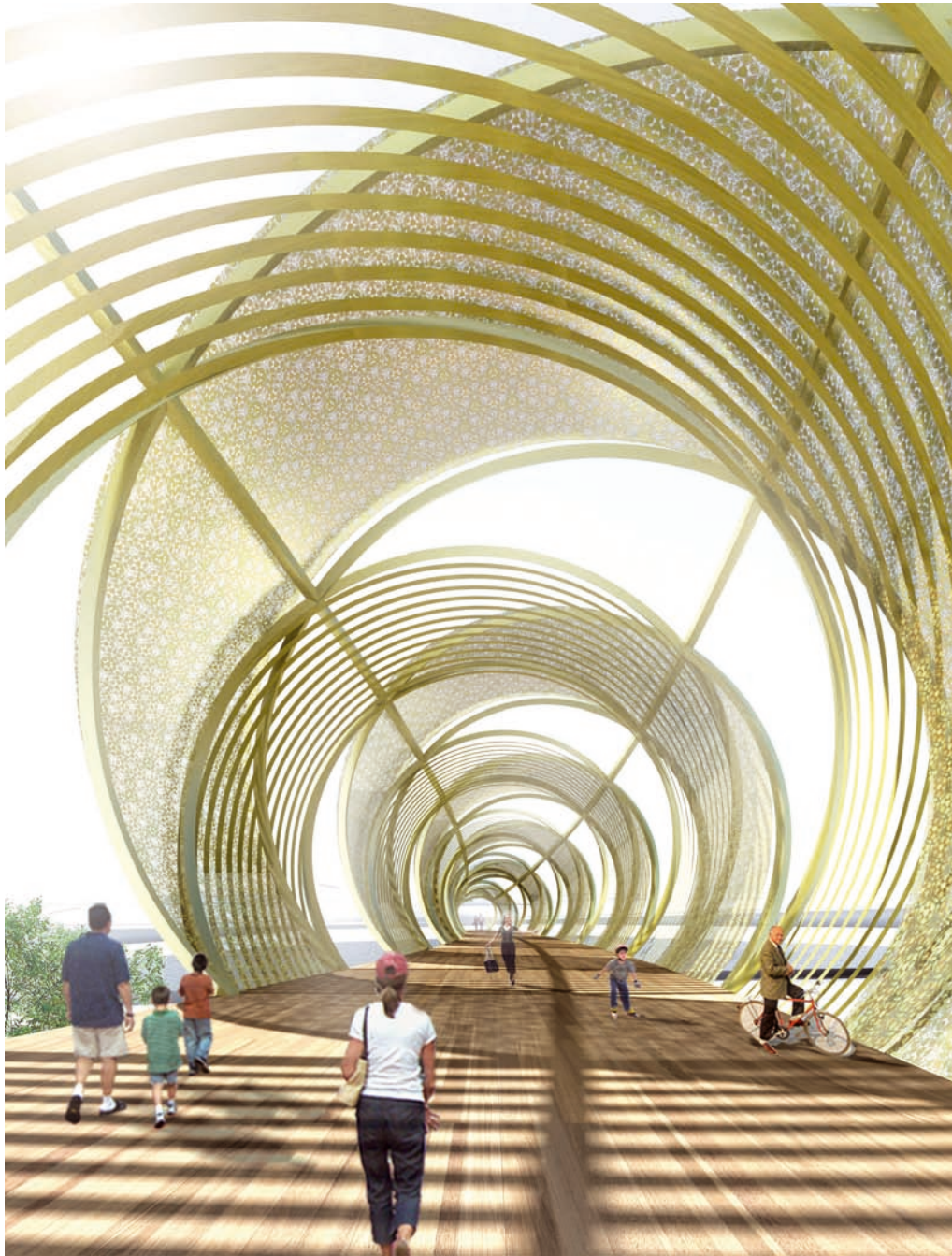
El reciclaje de las presas permite una cuádruple función: un sistema de contención hidráulico, un sistema de conexión biológica, un paso peatonal y una reserva para instalación de futuras redes urbanas.

**Pasarela y arte**

**CRITERIOS DE DISEÑO, VALORES FORMALES Y EXPRESIVOS RELEVANTES:**

En la rehabilitación de las presas primará la restauración y puesta en valor de los elementos históricos. La conversión en pasarela peatonal se realiza con una gran austeridad de medios evitando interferir en los valores monumentales de la presa.

Sobre una estructura existente se propone la operación de posar con la menor incidencia posible un sistema de paso que no altera las formas de la presa.



Pasarela Arganzuela II - S-4.

## Pasarela Arganzuela II (S-4).

### Diseño

Dominique Perrault architecture

### Proyecto

DPa

Pasarela que enlaza el Paseo de Yeserías con la Avenida del Manzanares creando un recorrido por encima del Parque de la Arganzuela y el cajero del Río, mediante una plataforma que dispone de una estructura de protección y sombra.

### Pasarela y ciudad

Mejora de la comunicación transversal entre barrios y entre éstos y el Parque de La Arganzuela. Transformación del río en un elemento de conexión.

### FUNCIÓN QUE DESEMPEÑA DENTRO DEL PROYECTO MADRID RÍO:

Conexión de los barrios del sur y el oeste con el Parque de la Arganzuela y directamente con las dos calles que se encuentran a nivel.

### UTILIDAD PARA LOS CIUDADANOS:

Proporciona una nueva conexión entre los barrios. Mejora la comunicación peatonal y ciclista entre las calles mediante una plataforma de 250 m. de longitud que se desarrolla en dos tramos: el primero, Paseo de Yeserías-Parque de La Arganzuela y el segundo, Parque de la Arganzuela-Avenida del Manzanares. Beneficia a los distritos de Arganzuela y Usera; Incluye carriles ciclistas.

### Datos técnicos:

#### DIMENSIONES:

Longitud, 250 m. Ancho, de 4 a 7 m

#### ILUMINACIÓN:

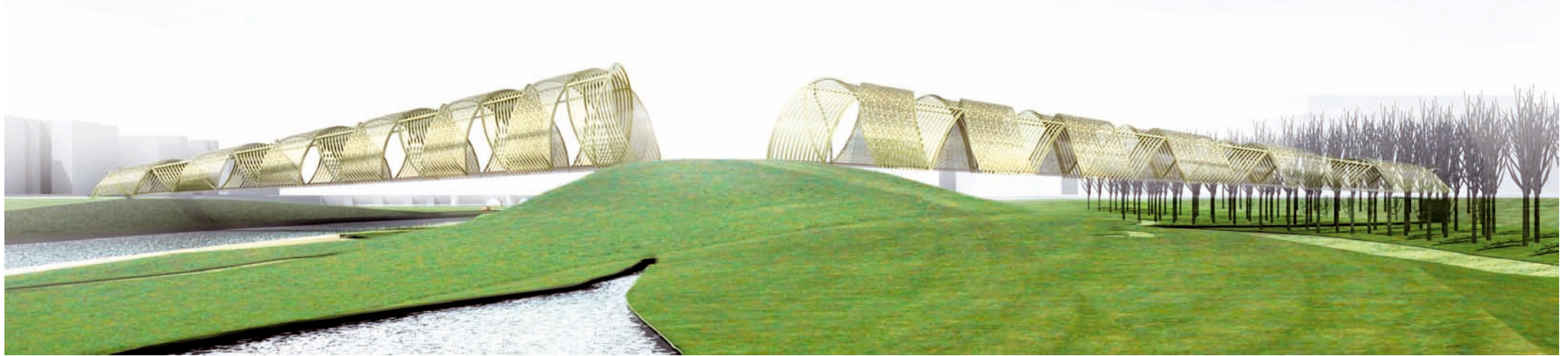
Indirecta y Monumental

#### INNOVACIONES Y CURIOSIDADES:

Su sistema estructural incorpora soluciones peculiares autoportantes.

### Pasarela y arte

Se basa en la idea de dos canales de recorrido que confluyen en una plaza abierta, situada en una pequeña loma del Parque de La Arganzuela. En este mismo lugar se encuentran los dos itinerarios principales que recorren este Parque. Un itinerario de paseo y un itinerario indicado para recorridos deportivos de diferentes niveles.



Pasarela Arganzuela II - S-4.