

2º PREMIO DEL CONCURSO DE IDEAS PARA LA INTEGRACIÓN URBANA DEL RÍO GUADALMEDINA

DIRECTOR DEL EQUIPO: JUAN JOSÉ SOTO MESA

1.- SOLUCIÓN HIDRÁULICA.

Demostramos con el anejo de cálculos hidráulicos que hemos aportado, que de ninguna manera disminuimos la capacidad hidráulica del cauce actual, que puede transitar con total seguridad un caudal de 600 m³/seg. Estamos convencidos de que la solución, más adecuada, y más barata, para estar del lado de la seguridad, sería reducir la cota del régimen normal de explotación del Embalse del Limonero. Algún día los trasvases de cuenca no serán temas políticamente incorrectos, y se podrán trasvasar caudales desde el lado occidental de nuestra provincia y de la de Cádiz, hacia el este. Otro propósito importante es lograr una disminución de arrastres sólidos de los arroyos que vierten en el río por debajo de la presa de El Limonero. Nos parece muy importante acometer una repoblación forestal de las cuencas de los arroyos urbanos, semejante a la que se realizó en los años treinta sobre el actual Parque Natural de los Montes de Málaga.

En el tramo superior del río, el situado al norte del puente de Armiñán tenemos la ventaja de que la infraestructura viaria de la ciudad se sitúa a cotas superiores a la coronación de los muros que limitan el río. Esa situación deseable no se cumple al sur del puente de Armiñán en ninguna de las dos márgenes, y tampoco al norte del referido puente, en la calle Huerto de los Claveles. Esta situación supone una doble preocupación, en primer lugar el riesgo de inundación, y en segundo lugar es conveniente disminuir la coronación de los muros de cerramiento para poder interconectar visual y urbanísticamente ambas márgenes del río.

La importante pendiente longitudinal del río, en su zona alta, la hemos utilizado de dos maneras. Por encima del puente de Armiñán, proyectamos un cajón soterrado cuya dimensión interior es creciente y termina siendo de 12,0 x 3,50 m. Ese cajón posibilita la circulación de caudales inferiores a los de la avenida con periodo de retorno de 50 años, además de los 200 m³/seg de los desagües del Limonero. Podemos disponer de un espacio de casi tres kilómetros de río para la implantación de instalaciones de carácter lúdico o deportivo que sólo se verían afectadas por las riadas en periodos muy alejados en el tiempo-

El segundo tema que nos parece muy importante es que la bajada de la rasante entre los puentes de Armiñán y la Aurora lo que posibilita disminuir la cota de coronación de los muros e integrar ambas márgenes del río. Podemos interconectar la avenida de Fátima con la margen derecha de forma muy adecuada.

2.- PRINCIPALES INTERVENCIONES URBANÍSTICAS.

Respecto de la transitabilidad rodada en la ciudad, el problema que nos parece más importante son las conexiones norte → sur, y viceversa, para las que resulta básica la estructura viaria existente en el entorno urbano del Guadalmedina.

Hasta este entorno del puente del Mediterráneo, en un desplazamiento desde el norte, entendemos que no es necesario condicionar nada la situación actual del río Guadalmedina por problemas derivados de la estructura viaria de la Ciudad. Desde el punto de vista de la transitabilidad longitudinal, mantenemos en la margen derecha la bidireccionalidad con cuatro carriles hasta el puente de la Rosaleda, aunque el tramo siguiente, el que discurre hasta el puente de Armiñán, tiene anchura suficiente para ser bidireccional, ahora los vehículos transitan solo con sentido sur. En nuestra propuesta se contempla el cambio a bidireccional de este tramo de vía. También proponemos la construcción de una rotonda en este entorno que mejoraría de forma importante la transitabilidad de todo el sistema viario.

Siguiendo por la margen derecha, a partir del Puente de Armiñán, nos encontramos con tránsito unidireccional con dirección sur, que discurre en superficie por la Avenida de Fátima, para soterrarse entre los puentes de La Aurora y Tetuán. Nuestro posicionamiento es prolongar el soterramiento existente, hacia el norte, para que comience justo al sur del puente de Armiñán. Desde ese lugar podríamos descender hasta el puente de la Misericordia por el vial soterrado. La mayor parte de este soterramiento viario lo proponemos en el actual cauce del río que tiene anchura suficiente para justificar esta actuación. Toda la avenida de Fátima se verá beneficiada por poder ampliar en superficie, sobre el soterramiento, las necesidades totalmente evidentes de esta zona de la ciudad.

Un posicionamiento semejante nos planteamos por la margen izquierda. La actuación más importante la proponemos al norte del puente de La Aurora hasta llegar al puente de Armiñán. Proponemos la construcción de un vial soterrado que recorre El Pasillo de Santa Isabel, La avenida de La Rosaleda y, parcialmente, la calle Huerto Claveles. La ordenación en superficie de esta avenida, será en todo semejante a la de la margen izquierda, con la ventaja de disponer de un poco más dimensión transversal.

Si nos centramos en la conectividad del Eje Litoral, cuya importancia ha aumentado considerablemente en los últimos años, vemos que una conexión con sentido norte en el entorno del puente Antonio Machado, resulta imposible, por lo que hay que utilizar la conectividad que nos ofrece la importante calle Ingeniero José María Garnica, después nos acercamos al Guadalmedina por la calle Salitre. Nos parece muy importante la construcción de un puente que permita conectar esta calle con la margen izquierda del río. No nos parece en absoluto importante tener que demoler el puente de El Perchel.

Recordamos la importancia que en esta actuación tiene la bajada de la rasante del río que hemos planteado entre los puentes de Armiñán y la Aurora. Es el único lugar en el que soterrar el río, pero únicamente con estructuras discontinuas que garanticen tránsitos peatonales que permitan una buena integración de ambas márgenes del río en una zona muy importante del casco antiguo de Málaga.

3.- VALOR ECONÓMICO DE LA PROPUESTA

INFRAESTRUCTURAS HIDRÁULICAS	28,352,609.71
INFRAESTRUCTURAS VIARIAS SOTERRADAS	20,822,326.69
PANTALLA DE MICROPILOTES (Cara exterior infraestructuras viarias soterradas)	8,907,897.68
URBANIZACIÓN	19,404,263.00
AMPLIACIÓN DE PUENTES EXISTENTES Y NUEVOS PUENTES	<u>7,071,374.00</u>
PRESUPUESTO GENERAL DE EJECUCIÓN MATERIAL	84,558,471.08
GASTOS GENERALES, FISCALES, FINANCIEROS, ETC. (13%)	10,992,601.24
BENEFICIO INDUSTRIAL (6 %)	<u>5,073,508.26</u>
	100,624,580.5
SUMAN	8
I.V.A. (18 %)	18,112,424.50
	<u>118,737,005.0</u>
PRESUPUESTO BASE DE LICITACIÓN	8

Entendemos como circunstancia muy importante que la actuación propuesta se podría realizar en distintas fases que aportarían ventajas muy importantes a la ciudad de Málaga.