

# Urbanistas apuestan por transformar el puente de Tetuán en una plaza del Centro



JESÚS  
HINOJOSA

jhinojosa@diariosur.es

Proponen ensanchar el tablero hacia el norte y hacia el sur para generar una zona de encuentro entre las dos mitades del corazón de la ciudad

## MÁLAGA. ¿Un puente o una plaza?

El debate sobre el futuro del puente de Tetuán, cuyo tablero norte será demolido para dejar paso a la obra del metro hacia el lateral norte de la Alameda Principal, está abierto. La oportunidad para transformar este espacio de la ciudad a raíz de los trabajos del suburbano, puesta de relieve por este periódico el pasado lunes, cuenta con el apoyo activo del Ayuntamiento, que va a iniciar conversaciones sobre este asunto con la Junta de Andalucía, y de un buen número de arquitectos e ingenieros que consideran que es el momento de reflexionar sobre qué hacer con este tramo del Guadalmedina en el que se dan la cara el centro viejo y el nuevo, sin llegar fusionarse. Para ello, urbanistas consultados por este periódico proponen ir más allá y no ver al nuevo puente como una pasarela de tránsito entre una orilla y otra para coches y peatones, sino también como una nueva plaza-mirador del corazón de la ciudad, prolongando su plataforma hacia el norte y hacia el sur.

El arquitecto Juan Gavilanes explicó que la propuesta con la que participó en el concurso de ideas para el cauce del Guadalmedina, encabezada por el fallecido arquitecto Francisco San Martín, es perfectamente realizable con motivo de las obras del metro. Lo que su equipo proponía es el mantenimiento del puente a su actual cota, de manera que no se vea afectado ni el gálibo de los túneles de tráfico que existen en sus extremos ni la capacidad hidráulica del cauce del río en este punto, prolongando eso sí sus aceras hacia el norte y hacia el sur para generar no un puente nuevo sino una especie de plaza encajada a esta altura del Guadalmedina con zonas de sombra y estancia.

Hacia el norte, esa plaza llegaría a la altura de la mitad, aproximadamente, del edificio de Hacienda, y hacia el sur abarcaría parte del de Correos. Según apuntó, esta propuesta permite incluso que no tenga que hacerse toda de una vez, sino que podría ejecutarse solo en la mitad norte del puente, que es la que se va a derribar con la obra del metro, y dejar para más adelante la parte sur. En cuanto a su argumento de que no es necesario bajar la cota del puente, como proponen otros arquitectos e ingenieros para comunicar visualmente la Ala-



La rasante del puente está más elevada respecto a la Alameda Principal y algunos expertos abogan por bajarla. :: ÁLVARO CABRERA

## LA OPINIÓN DE LOS EXPERTOS

Juan Gavilanes  
Arquitecto

«Se puede hacer del puente una plaza a la misma cota de ahora, con lo que no se afecta a la capacidad del cauce»



José Alba  
Ingeniero

«Defiendo bajar el puente, soluciones técnicas hay, pero también es preciso estudiar todo el ámbito en su conjunto»



Salvador Moreno Peralta  
Arquitecto

«Con esto tal vez se acabaría la polémica del metro hacia la Marina, porque esa plaza será el nuevo Centro»



Ángel Asenjo  
Arquitecto

«Es una oportunidad perfecta para dar el primer paso de lo que sería un gran bulevar central hasta los jardines de Picasso»



meda Principal con la avenida de Andalucía, Gavilanes defendió que no hay por qué unirlo todo a un mismo nivel porque «la Alameda tiene unas características propias, con un principio y un fin, que invitan a preservarla como un lugar en sí mismo».

En cambio, el ingeniero José Alba, que estudió todas estas cuestiones en un análisis sobre la integración urbana del Guadalmedina realizado por Urbaconsult en 1999, es un firme defensor de que el puente hay que rediseñarlo en primer lugar, bajando un punto de vista estructural, desde un punto de vista actual en torno a metro y medio. Alba argumentó que ello «no tiene por qué ser un obstáculo insalvable» para mantener la capacidad de desagüe del río y el gálibo de los túneles para tráfico de los extremos del puente. «En este punto del Guadalmedina, entran de sobra los 600 metros cúbicos por segundo que exige la Junta de Andalucía para el cauce. Además, cabrían otras medidas como hormigonar parte del lecho del río en este

punto para facilitar el paso del agua y suprimir los restos de los pilares del antiguo puente que todavía están debajo del actual», explicó. En cuanto al gálibo de los pasos subterráneos de circulación, apuntó que cabe prohibir su uso para transportes con vehículos de gran tonelaje, o bajar la rasante de la calzada.

### Diseño conjunto

«Soluciones técnicas hay todas las que se quieran, lo que hay que hacer primero es estudiar desde el punto de vista urbanístico es el diseño conjunto para dar continuidad a toda esta zona de la ciudad, algo que no se limita solo al puente de Tetuán, sino que abarca desde el puente de la Esperanza al de la Misericordia», sostuvo José Alba.

Su idea concuerda con la del arquitecto Salvador Moreno Peralta, quien también apuesta por bajar la rasante actual del puente. Este experto también defiende la conversión del puente en una plaza que abarque desde el

puente de la Esperanza hasta el de la Misericordia o incluso más al sur. «Esto implicaría materializar la vieja aspiración de fundir del centro histórico y el moderno en una única centralidad acorde con la naturaleza y las dimensiones de una Málaga metropolitana», subrayó este arquitecto, quien apuntó que, con este nuevo «kilómetro cero» de la ciudad, se revalorizaría todo el entorno, incluido el clausurado edificio de Correos, actualmente en manos de la Junta de Andalucía y todavía sin un destino cierto.

«Con esta intervención aprenderemos a ver de una vez al Centro en su auténtica dimensión, desde la plaza de Torrijos hasta la de las Améri-

## División de opiniones sobre si es necesario o no bajar la cota del tablero

cas, desde las Lagunillas hasta el puente... Y tal vez polémicas como la prolongación del metro hacia la plaza de la Marina perderán su sentido porque esa plaza sobre el cauce del río nacerá con la vocación de ser ya el auténtico centro de la ciudad», relató Moreno Peralta.

Por su parte, el arquitecto Ángel Asenjo apostó por que el debate sobre el puente de Tetuán y la conexión entre las dos orillas del río en este punto sirva para reflexionar también sobre lo que podría suponer generar una nueva Alameda desde donde acaba la histórica hasta los jardines de Picasso. «Es una oportunidad perfecta para dar el primer paso de lo que podría ser un gran bulevar central de Málaga. En ese sentido, el puente debería ser un elemento urbano determinante que articule los dos espacios que ahora separa el Guadalmedina», señaló Asenjo, quien también se mostró a favor de concebir el nuevo puente como una suerte de plaza o elemento urbano con identidad propia.