La obra del metro hacia el Centro abre el debate sobre la transformación del puente de Tetuán

JESÚS HINOJOSA
jhinojosa@diariosur.es

Expertos consideran que la ciudad no debería perder la oportunidad de extender el 'salón' de la Alameda Principal hacia la avenida de Andalucía

MÁLAGA. El metro ya va camino de la Alameda Principal. Despejado el horizonte sobre las cuestiones relativas a cómo afectará la obra al tráfico, cada vez está más cerca el momento de ver llegar los vagones del suburbano hasta las puertas de la Casa de Guardia. Sin embargo, hay un tren al que todavía no parecen haberse subido el Ayuntamiento y la Junta de Andalucía y que están a punto de dejar escapar, perdiendo una oportunidad irrepetible. Los trabajos para prolongar las líneas del metro hasta el lateral norte de la Alameda Principal, que quedará totalmente peatonalizado, implicarán la demolición de la mitad norte del tablero del puente de Tetuán. ¿Y si en vez de reconstruirlo tal y como está ahora se apuesta por un nuevo diseño de todo el puente que prolongue el salón urbano que supone la Alameda hacia la zona de Hacienda y El Corte Inglés?

Más de la mitad de las 16 propuestas que se presentaron al concurso de ideas para el Guadalmedina, promovido por la Fundación Ciedes, apostaban por una transformación del puente de Tetuán para que ejerza como 'alfombra' que conecte el centro antiguo con el nuevo, el situado en la otra orilla del río y cada vez más frecuentado gracias a su pujanza comercial. Varios expertos consultados por este periódico coincidieron en señalar que las administraciones perderían una oportunidad de oro si a las obras del metro no siguen las del proyecto para conseguir la unificación de las dos grandes arterias urbanas del corazón de Málaga: la Alameda Principal y la avenida de Andalucía.

El ingeniero de caminos, canales y puertos José Alba calificó este asunto como «una oportunidad extraordinaria» para coser los dos centros de la ciudad: el histórico y el cada vez más revalorizado en el entorno de Hacienda, la plaza de la Solidaridad y la estación del AVE. «Las dos administraciones se tienen que poner de acuerdo. Si después de echar abajo medio puente de Tetuán se vuelve a reconstruir tal y como estaba, es para corrernos a gorrazos a los malagueños», comentó Alba quien insistió en que se trata de un proyecto que «hay que estudiarlo» técnicamente para añadirlo a la inversión que ya se va a realizar con la obra del suburbano.

Para ello, opinó que es fundamental que, en primer lugar, el Gobierno andaluz y el Consistorio tengan clara esta estrategia, para a continuación analizar las posibles soluciones técnicas. José Alba propone en ese sentido rebajar la cota del actual puente, que está elevado respecto al nivel de la Alameda Principal y el entorno de Hacienda, para eliminar «esa ruptura visual que provoca entre la Alameda y la avenida de Andalucía».

Ese aspecto concuerda con la idea del equipo que obtuvo el tercer accésit del concurso del Guadalmedina, liderado por el catedrático de Urbanística y Ordenación del Territorio de la Universidad de Granada, José Luis Gómez, quien opina que el corazón de la ciudad ya no es solo el casco antiguo, sino también lo que existe en la margen occidental del río. Para el arquitecto José Seguí, cuya propuesta se hizo con el primer premio del concurso, se trata de «una gran oportunidad» para redefinir todo este sector de la ciudad y comunicarlo no solo de oeste a este, sino también de norte a sur, incidiendo en la peatonalización de la Alameda, para que «recupere su vocación de paseo», dijo, algo que su proyecto planteaba en la calzada central, prolongándola por el centro del puente. «No obstante, esto habría que verlo de forma global y coherente, dentro de una operación para todo el río en la que se reordene el tráfico en los bordes», opinó.

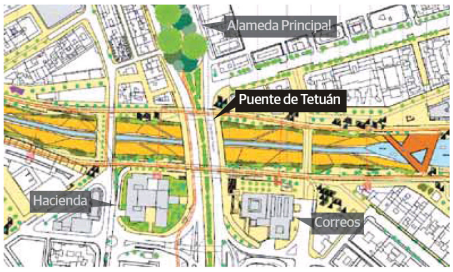
Proponen bajar la cota del tablero para que las dos orillas queden conectadas visualmente

Reflexión global

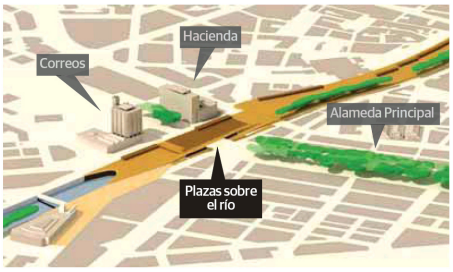
El arquitecto Juan Gavilanes, miembro del equipo encabezado por el fallecido arquitecto Francisco San Martín, que apostaba en su propuesta para el concurso de ideas del Guadalmedina por fomentar las operaciones para ensanchar y unificar los puentes del río en su tramo más próximo al Centro Histórico, generando una especie de plazas sucesivas, consideró «positivo» que la obra del metro pueda abrir el debate sobre la prolongación del eje urbano que supone la Alameda Principal hacia la plaza del Poeta Manuel Alcántara. Gavilanes también apostó por efectuar esta reflexión en un contexto más global sobre lo que la ciudad va a querer hacer finalmente con el Guadalmedina. No obstante, reconoció que es algo que «está por resolver» y añadió que «lo que no es de recibo son los muros de geranios del puente de Tetuán tapando las vergüenzas de la ciudad».

Otra de las propuestas del concurso que también planteaban una actuación en el puente de Tetuán que se asemeja bastante a lo que podría efectuarse si se decide acometer junto con la obra del metro es la que dirigía el arquitecto de Bilbao Ignacio Barredo. Se trata de un planteamiento más sencillo que pasa por ampliar las aceras del puente para convertirlas en paseos con vegetación que prolonguen hacia la zona de El Corte Inglés el carácter peatonal que van a pasar a tener las calzadas laterales de la Alameda Principal, o al menos la norte. «Nuestra propuesta iba en esa línea de aprovechar al máximo el río y sus aledaños como espacio de convivencia pero sin ser demasiado intervencionista», reconoció Barredo, cuya idea no quedó entre las premiadas.

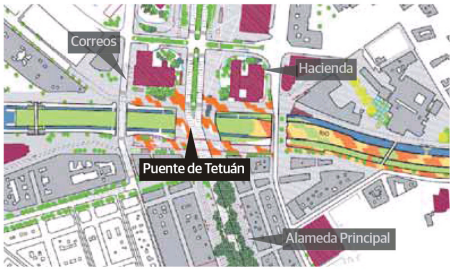
PROPUESTAS PRESENTADAS AL CONCURSO DE IDEAS PARA EL CAUCE DEL GUADALMEDINA



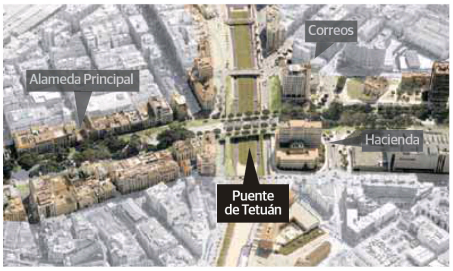
▲ **José Seguí.** Peatonaliza la calzada central de la Alameda y la prolonga por el centro del puente hacia la avenida de Andalucía.



▲ **Francisco San Martín.** Idea ensanchar y unificar los puentes para crear una especie de plazas sucesivas junto al Centro Histórico.



▲ **José Luis Gómez.** Dibuja un nuevo puente a cota más baja para conectar la avenida de Andalucía con una Alameda más peatonal.



▲ **Ignacio Barredo.** Propone ensanchar las aceras del puente con espacios peatonales y vegetación hacia la avenida de Andalucía.

Otras ocasiones perdidas y ganadas

El desarrollo de la obra del metro en Málaga ha abierto desde su comienzo el debate sobre la transformación que puede suponer para la ciudad no solo bajo tierra, como eficaz medio de transporte público, sino también en la superficie. El resultado en la definición de estas estrategias de cambio urbano aprovechando los trabajos del suburbano ha sido desigual. Así, para el eje de la avenida de Velázquez, en Carretera de Cádiz, la Junta de Andalucía llegó a gastar más de 340.000 euros en un proyecto de ampliación de sus espacios peatonales que cuantificó en 42 millones de euros y que nunca llegó a ejecutarse. Una vez que se cerraron los tajos de la obra del metro, se repuso todo lo que existía anteriormente en la superficie prácticamente como estaba antes de la llegada de las máquinas. En cambio, para la zona de la calle La Unión sí se desarrolló un proyecto de reurbanización con el que esta vía ganó en más espacios peatonales. Habrá que ver qué sucede ahora con la prolongación de las líneas hacia el corazón de la ciudad.

pressreader Printed and distributed by PressReader PressReader.com + +1 604 278 4604 COPYRIGHT AND PROTECTED BY APPLICABLE LAW