

PUENTES SOBRE EL GUADALMEDINA

VI Cuaderno del Guadalmedina



**Ayuntamiento
de Málaga**

**FUNDACIÓN
CIEDES**

PUNTES SOBRE EL GUADALMEDINA

VI Cuaderno del Guadalmedina



CRÉDITOS

EDITA

Fundación CIEDES

M^a del Carmen García Peña, Directora Gerente

Fátima Salmón Negri, Directora de Comunicación

Mayte Villar Pérez, Tesorera

M^a Jesús Fernández López, Responsable de Administración

Laura Robles Lozano, Técnico

REDACTORES

M^a del Carmen García Peña, Directora

Eva Vergara Rabaneda

FOTOGRAFÍAS

Archivo Municipal, Fundación CIEDES

IMPRESIÓN

Gráficas Urania

Depósito Legal

MA 45-2020

ÍNDICE

Declaración de consenso de los patronos para la integración del río	7
1. INTERVENCIONES EN RÍOS URBANOS	9
1.1. Experiencias Internacionales	11
1.2. Experiencias Nacionales	15
2. OFICINA DEL RÍO	19
3. HEMEROTECA 2019	31
4. SELECCIÓN DE FOTOS 2019	43
5. PUENTES SOBRE EL GUADALMEDINA	51
6. PUENTES-PLAZA EN EL CONCURSO DE IDEAS PARA LA INTEGRACIÓN URBANA DEL GUADALMEDINA	73

ACUERDO DE LA FUNDACIÓN CIEDES SOBRE EL RÍO GUADALMEDINA

DECLARACIÓN DE CONSENSO

Reunido el Patronato de la Fundación CIEDES el jueves 3 de febrero de 2011, en la sala de juntas de la Autoridad Portuaria de Málaga, con un solo punto en el orden del día sobre cómo abordar la integración urbana del río Guadalmedina,

ACUERDAN POR UNANIMIDAD

- El río Guadalmedina tiene que ser el río que nos une.
- No estamos satisfechos con su situación actual y queremos su integración en la ciudad para el uso ciudadano.
- Encargamos a la Comisión Ejecutiva de esta Fundación que recabe la información técnica sobre las posibilidades de actuación que existen en el río, contando para ello con los expertos de las administraciones competentes y los asesores externos que considere oportuno. De esta forma, establecerá las bases técnicas y económicas de un concurso de ideas, siendo aprobadas en el Patronato de CIEDES.
- El Patronato conocerá, analizará y elegirá las propuestas para trasladarlas a la información pública y seleccionar la oferta final.
- La Fundación CIEDES habilitará un “Buzón del Guadalmedina” en su página web que contará con información completa del río y del proceso que se está llevando a cabo, permitiendo a la ciudadanía presentar y exponer todas sus propuestas al respecto.

Málaga, 3 de febrero de 2011



An aerial photograph of a city with a river and a bridge. The river flows through the center of the city, and a bridge crosses it. The city is densely packed with buildings and streets. The sky is blue with some clouds.

1. INTERVENCIONES EN RÍOS URBANOS



1. INTERVENCIONES EN RÍOS URBANOS

1.1. EXPERIENCIAS INTERNACIONALES

LIUBLIANA (ESLOVENIA)

REESTRUCTURACIÓN DE LAS ORILLAS DEL RÍO LJUBLJANICA

Longitud: Perímetro que bordea el casco histórico

Tiempo de construcción: 2004-2011

Presupuesto: Más de 20 millones de euros

Impulsor: Ayuntamiento de Liubliana en colaboración con varias empresas municipales



Tras penetrar en la capital eslovena por el sur, el río Ljubljanica describe un pronunciado meandro que bordea la falda septentrional del cerro del Castillo y abandona el casco urbano hacia levante. En el siglo XVIII, para acabar con los frecuentes desbordamientos del cauce, se abrió el canal de Gruber, confinando en una isla el casco antiguo. Una vez amansado el río, la ciudad pudo expandirse hacia el norte gracias a la construcción de un buen número de puentes, varios de ellos obra del arquitecto Plečnik, quien reconoció el papel vertebrador del río y quiso convertir Liubliana en la nueva Atenas, una ciudad ilustrada y modélica. Sin embargo, a principios del presente siglo, el río se había distanciado del espíritu que Plečnik había logrado darle, hasta el punto de perder su protagonismo como espacio público principal. Faltos de infraestructuras actualizadas, la mayoría de los espacios ribereños habían caído en manos del tráfico rodado o el aparcamiento indiscriminado y pocos de ellos eran exclusivos para los peatones. Aquello debilitó drásticamente los atractivos del centro urbano, asolado por el declive económico del

comercio y el abandono de una población que prefería irse a vivir a las afueras. Todo ello amenazaba a Liubliana con las nefastas consecuencias de la dispersión urbana.

Desplegada a lo largo de más de dos kilómetros de río, la intervención arranca, aguas arriba, en el punto en el que se separan el curso original del Ljubljanica y el canal de Gruber. Ahí, una nueva pasarela peatonal conecta el Jardín Botánico de la Universidad de Liubliana con el nuevo parque Municipal de Špica, un espacio verde ribereño que remata el vértice meridional de la isla en la que se halla el casco urbano. Los primeros trescientos metros de la orilla izquierda del canal han sido objeto de una restauración paisajística que potencia al mismo tiempo su carácter natural y su accesibilidad.

Se ha restaurado, asimismo, el dique Trnovo, en la orilla izquierda del tramo del río, que, siguiendo setecientos metros aguas abajo, llega hasta la confluencia con el Gradaščica, un afluente del Ljubljanica. El encuentro de

este curso menor con la avenida Barjanka, arteria principal de acceso a la ciudad, se ha resuelto con un nuevo puente, homónimo de la vía, y un parque fluvial. El nuevo viaducto es vecino del puente de Trnovo, obra de Plečnik y centro del distrito que lleva el mismo nombre.

Aguas abajo del Ljubljanica, poco después de la desembocadura del Gradaščica, las orillas van adquiriendo un cariz más urbano. Ahí se ha restaurado el antiguo puente de Hradecki así como los diques Krakovo y Breg, ambos en la orilla izquierda. El dique Breg ofrece unas gradas en la plaza Nueva (Novi trg), que también debe ser renovada. Se trata de una de las plazas más antiguas de la ciudad, adyacente a la Biblioteca nacional y universitaria, que también es obra de Plečnik.

Unos ciento cincuenta metros en el sentido de la corriente, aún en la orilla izquierda, se halla el dique Hribarjevo, con la plaza Dvorni, ambos restaurados poco antes de esta intervención. En la orilla opuesta, perpendicularmente al dique Cankarjevo, está la rehabilitada calle Ključavničarska, que conduce al cerro del Castillo. A partir del puente Triple, en la orilla izquierda, se ha dotado el dique Petkovškovo de un pabellón que se asoma sobre el río con unas gradas en voladizo para ofrecer una de las mejores vistas hacia el cerro del Castillo. El nuevo puente del Carnicero, exclusivamente peatonal, une el centro del dique de Petkovškovo con la estoa que Plečnik levantó como fachada fluvial del mercado de Tržnica. Cerca de cuatrocientos metros aguas abajo, la intervención finaliza con la inserción de un nuevo puente del Grano, provisto de una gradería en voladizo, conectada a un embarcadero que flota a ras del agua.

ANTES



DESPUÉS



ROSARIO, ARGENTINA

RECUPERACIÓN DEL FRENTE COSTERO DEL RÍO PARANÁ: PUERTO NORTE

Longitud: 100 HA

Tiempo de construcción: 2003-2007

Presupuesto (inversión privada): 52 millones de dólares

Impulsor: Ayuntamiento de Rosario con empresas privadas



A principios de la década de los noventa, Rosario inició el camino de transformación de los 17 kilómetros de espacios costeros de la ciudad que habían quedado en desuso a partir de la reubicación de las infraestructuras industriales y ferroviarias. Los procesos de planificación y gestión que emprendió la municipalidad - a través de un equipo altamente profesionalizado y gracias a la historia de planeación que data desde 1890 cuando se desarrollaron los primeros planes urbanos de la ciudad- sentaron las bases técnicas y compromisos para que actores privados y públicos fueran aliados y partícipes de esta intervención estratégica.

Dentro del Frente Costero, se ubica el tramo denominado Puerto Norte. En el año 2003, tras cuatro décadas de lentas gestiones político-administrativas, la gestión se aceleró. Y, en aproximadamente 4 años, el municipio planificó y puso en marcha este proyecto, que ha sido uno de los más emblemáticos de la ciudad. El ámbito del proyecto abarca una superficie de casi 100 hectáreas (ha), en una zona privilegiada del Frente Costero, de las cuales finalmente se han ganado para espacios públicos 42 ha. En el año 2004 el equipo municipal decidió convocar un concurso internacional de ideas. Con el resultado del Concurso, la Secretaría de Planeamiento elaboró un Plan Especial (PE), en el que se definió la ordenación del ámbito, y presentó dos proyectos de ordenanzas que fueron aprobadas por el Concejo Municipal en septiembre de 2005. En el PE el

sector de Puerto Norte se dividió en ocho unidades de ejecución, cada una de las cuales presenta una realidad diferente. Seis unidades corresponden a propietarios privados, la séptima a un propietario público y la octava a un área barrial ya consolidada. Esta división del sector tiene por finalidad la ejecución del proyecto en forma gradual, en la medida en que se vayan resolviendo los conflictos que pudieran existir.

Cada una de las Unidades de Gestión se debe desarrollar con un Plan de Detalle (PD), acompañado de su correspondiente Convenio Urbanístico, que detallará los términos de la gestión. Cada PD debe definir los indicadores específicos de construcción y establecer un programa de obras y cargas públicas asignadas a los distintos desarrolladores, garantizando de este modo la construcción de las obras públicas a realizarse en su totalidad con financiamiento privado. Esta modalidad de gestión le permite a la ciudad incorporar 10 nuevos parques y plazas, que se construyen únicamente con inversión privada, que alcanzan una superficie aproximada de 420.000 m². Puerto Norte garantiza la libre circulación y uso de los espacios públicos ubicados en el borde de la barranca generando un recorrido continuo de 1.900 metros lineales, conformado por paseos y pequeñas plazas que lo vinculan con otras zonas verdes. Grandes parques, generosas ramblas, importantes paseos, nuevas calles (2.500 metros lineales) y avenidas son los méritos

principales de este proyecto. A todo esto se debe añadir la superficie de 0,63 ha que aportan los privados para vivienda social y 4,3 has fuera del ámbito, lo que supone una inversión adicional de 26 millones de pesos argentinos (2009). En total, el aporte de la inversión privada supone 208 millones de pesos argentinos, lo que equivalía en esa fecha a dos presupuestos y medio anuales completos de la Secretaría de Obras Públicas del municipio.

6 Convenios urbanísticos Público-Privados y 1 Público-Público

Ubicación: Planta de Aguas, río Paraná, Oroño, Illia, Bordabehere, Avellaneda

Superficie a urbanizar: 100 has

Superficie de suelo (equipamiento comunitario de Adif): 2,54 has

Superficie vivienda social: 0.63 has en Puerto Norte y 4.3 has fuera del ámbito

Superficie espacio público: 42has

Inversión en espacio público: 32.500.000 dólares

Inversión en calles y avenidas: 13 millones de dólares

Inversión en vivienda social fuera del ámbito: 6.500.000 dólares

Inversión privada total: 52 millones de dólares

ANTES



DESPUÉS



1.2. EXPERIENCIAS NACIONALES

LLEIDA

REORDENACIÓN DEL RÍO SEGRE

Longitud: 145 HA

Tiempo de construcción: 1993-1998

Presupuesto: 4.044 millones de ptas.

Impulsor: Ayuntamiento de Lleida en colaboración con el Ministerio de Fomento, la Generalitat de Catalunya y la Caixa d'Estalvis de Catalunya



El río Segre, que atraviesa la ciudad de Lleida, ha creado a lo largo de la historia importantes problemas a sus ciudadanos. Entre 1950 y 1970 se convirtió en una barrera que impedía la comunicación entre el centro urbano y el conjunto de barrios y poblados de barracas de la margen izquierda del río, ocupados por habitantes de raza gitana. En 1982 se produjo un importante desbordamiento del río que provocó la inundación parcial de la ciudad y, como consecuencia directa, la reivindicación por parte de la ciudadanía de soluciones a este problema. Por otro lado, tanto las aguas como los espacios de ribera adyacentes al río, sufrían un proceso de degradación insostenible causado por el vertido directo de contaminantes y de residuos en los lugares en los que los habitantes de las barracas y también los pescadores y piragüistas realizaban diversas actividades como el lavado de coches, la extracción de madera o la práctica de deportes, que provocaban un impacto negativo sobre el ecosistema de ribera. En concreto, estas actividades, practicadas de forma incontrolada, amenazaban, entre

otras, la conservación de "La Mitjana", área de gran valor ecológico localizada en la entrada urbana del río.

Debido a la presión ciudadana, el Ayuntamiento de Lleida decidió llevar a cabo el proyecto de reordenación del río a su paso por la ciudad, centrandolo los objetivos principales en los siguientes puntos:

- Canalización del tramo urbano del río para disminuir el riesgo de desbordamiento; integración del río, eliminando el efecto barrera entre las dos márgenes;
- Eliminación de las actividades de carácter marginal que se realizaban en las márgenes del río;
- Fomento del uso lúdico y educativo mediante la ordenación de sus espacios adyacentes y programación de actividades relacionadas con la educación medioambiental;
- Mejora de la calidad de las aguas del río controlando el vertido de contaminantes;

- Protección del ecosistema de ribera de la zona de “La Mitjana”.

La iniciativa de este ambicioso programa fue liderada y coordinada por el Ayuntamiento de Lleida y su equipo técnico, que se encargó de impulsar y negociar políticamente las acciones oportunas para implicar, financiera y técnicamente, a otras administraciones (Ministerio de Fomento y Generalitat de Catalunya).

La canalización del río Segre en su tramo urbano ha asegurado la permanencia de una lámina estable de agua, reordenando los espacios colindantes en un gran parque urbano de tipo lineal. La dimensión urbana del proyecto ha permitido la canalización del río, entendida no sólo como una gran obra de ingeniería hidráulica, sino también como generadora de espacios de recreo para los ciudadanos. El diseño se estructura esencialmente en un canal de aguas bajas de 36 m de ancho, ubicado en una posición central en relación con los puentes y con una zona ligeramente en talud hacia los laterales, con un gran tapiz verde formado por 16.000 m² de césped (especialmente resistente a las inundaciones debido a un tratamiento con abono ecológico y fosfosilicato que retiene la tierra) que se inunda unos días al año y apta para uso lúdico los meses restantes. La margen derecha se estructura en una franja lineal que combina placas rectangulares de césped y piedra de escollera. El parque está equipado con todo el mobiliario necesario (850 puntos de luz) y dispone de un arbolado de 700 unidades de tres especies diferentes. Además, y paralelo al parque, se ha creado un paseo urbano de casi 3 km, contribuyendo a realzar todo el conjunto. Un aspecto que se ha de remarcar es la accesibilidad, ya que está comunicado con los paseos laterales mediante escaleras y rampas. Para reducir el nivel de contaminación de las aguas se ha construido una Estación Depuradora de Aguas Residuales y se ha elaborado un Plan de Ordenación y Gestión de la zona de “La Mitjana”, que se ha convertido en un Parque Natural de casi 100 hectáreas con cuatro zonas: área de uso público para actividades de ocio y deportivas; área de interpretación ambiental para uso pedagógico; área de interés natural con espacios reservados para la observación de la fauna y la flora; y área de reserva natural de alto interés biológico. Pasada “La Mitjana” y, como antesala del gran parque urbano, se encuentra un

pequeño lago de 400 m. de ancho que se va estrechando paulatinamente hasta el inicio del canal de aguas bajas. Toda la operación se ha completado con la construcción de tres nuevos puentes que mejoran la conexión entre los diferentes barrios a los dos lados del río.

ANTES



DESPUÉS



ZUERA (ZARAGOZA)

RECUPERACIÓN DEL CAUCE Y RIBERAS DEL RÍO GÁLLEGO

Longitud: 68.000 m²

Tiempo de construcción: 1999-2001

Presupuesto: 2.288.235 €

Impulsor: Ayuntamiento de Zuera, y Confederación Hidrográfica del Ebro



El río Gállego fluye en dirección norte-sur paralelamente al casco urbano de Zuera. En 1990 se construyó un pequeño parque en el extremo norte del río que, pese a estar ligeramente alejado del casco urbano, supuso el inicio de la sensibilización general hacia el corredor natural. En 1996, el Ayuntamiento redactó un anteproyecto de recuperación del lecho fluvial y sus riberas con un doble propósito: la concienciación y la movilización ciudadanas en torno al proyecto y la obtención de un acuerdo con la Confederación Hidrográfica del Ebro, responsable de la cuenca, para dar salida a los problemas de inseguridad del casco urbano de Zuera ante los ataques del río.

El proyecto debía reconducir la situación de los terrenos entre el casco urbano y el cauce fluvial, durante años utilizados como vertedero incontrolado, y configurar una nueva fachada este en el pueblo, modificando su orientación para abrirla al río, al que tradicionalmente sólo daban las traseras de la edificación perimetral.

Los objetivos perseguidos con la actuación de recuperación del río se plantearon desde diversos ángulos, aunque de forma integrada en un proyecto unitario en el que un equipo de técnicos multidisciplinar estudió, de forma coordinada, desde los aspectos hidráulicos –la protección física del casco urbano y la mejora funcional del Gállego– hasta los de uso ciudadano, con el desarrollo de espacios para diferentes actividades de ocio, deportivas y

culturales, pasando por los aspectos ambientales –mejora de la calidad de las aguas y restauración del corredor natural del río– y de ordenación urbana, con la voluntad de incorporar el río como elemento de estructuración del pueblo.

Los trabajos de recuperación se realizaron en las tres plataformas topográficas diferenciadas que a lo largo de la fachada fluvial se escalonan desde el nivel del Gállego hasta la cota del casco urbano: la plataforma de ribera, ocupada por un bosque maduro en relativo buen estado que se inunda completamente por el desbordamiento del río varias veces al año; la terraza intermedia, con escasa vegetación y formada por un grosor que oscilaba entre los cinco-siete metros de escombros y desechos, y la terraza superior, once metros por encima del nivel normal del agua, donde tanto los nuevos equipamientos municipales como diversas edificaciones residenciales, pequeños talleres y granjas existentes se habían desarrollado de espaldas al río.

Con un presupuesto limitado para acometer los objetivos descritos y la utilización de buena parte de éste en aspectos no claramente visibles –saneamiento de terrenos, recomposición topográfica para conectar las terrazas, construcción de un colector que atraviesa todo el ámbito para la conducción de las aguas residuales hasta la ubicación de una nueva depuradora, creación de un nuevo escollo y estabilización y plantación de taludes– el proyecto

avanzó concentrando al máximo las intervenciones y atacándolas de forma austera, pero rigurosa.

En la terraza superior se trazó un paseo que permitiera bajar fácilmente hasta la terraza intermedia, en la cual, debido a la aridez del suelo de base, se mantuvieron las aportaciones de tierra vegetal acumulada durante años, introduciendo leves correcciones con disposición de finos tendidos de hormigón para dirigir las circulaciones por el parque, alrededor de los cuales se concentraron tanto la iluminación como las nuevas superficies de juegos pavimentadas. La urbanización de la nueva calle con la apertura de nuevos accesos a la zona organiza el ingreso en el parque a través de diferentes espacios públicos de conexión.

En un extremo del antiguo vertedero transformado, se construyó un anfiteatro-plaza de toros apto para la celebración de corridas, verbenas, conciertos y actos deportivos, aunque también para tomar el sol, reunirse en grupos o disfrutar contemplando el río y su vegetación. A través de la construcción de una pasarela sobre un antiguo ramal del río que se recuperó como canal navegable, se dio acceso a un pequeño observatorio en el punto más alto de la isla reconfigurada, donde se habilitó un aula de naturaleza. La pasarela, construida como las acequias de los campos vecinos, se formó con una "U" de hormigón sobre unos muros transversales que ofrecen un canto mínimo en la dirección de las avenidas de agua y que rompe su recorrido longitudinal para funcionar como una gárgola en diferentes puntos, posibilitando así la evacuación del agua de la terraza intermedia al canal inferior restituido. Los laterales de hormigón del puente se perforaron para que ofrecieran menos resistencia al paso del agua durante las crecidas.

Las intervenciones en el soto de ribera consistieron en la restauración de algunas de sus partes, la formación de filtros vegetales para laminar las crecidas del río, la mejora del drenaje natural mediante la restauración de las acequias de desagüe, y el sellado de puntos desde los que se realizaban vertidos directos al río. Igualmente se redefinieron los caminos existentes y se crearon otros nuevos para integrar en los restantes itinerarios del parque los nuevos recorridos de las zonas inundables de la plataforma inferior. En las proximidades del Gállego también se construyeron pequeños puentes y se instalaron algunos bancos bajo árboles singulares o junto al curso de agua.

ANTES



DESPUÉS



An aerial photograph of a city, likely Bogotá, Colombia, showing a wide river (the Río de Bogotá) and a large bridge (the Puente de Boyacá) crossing it. The city is densely packed with buildings, and the river flows through the center. The image is in grayscale.

2. OFICINA DEL RÍO

2. OFICINA DEL RÍO

BLOQUE 1: PROYECTO URBANÍSTICO Y MOVILIDAD

1.1. REUNIONES DEL EQUIPO TÉCNICO DEL PLAN GUADALMEDINA

En el año 2019 son varias las reuniones que se han mantenido con el equipo redactor del Plan Especial, equipo que por parte de la Gerencia ha sido designado para llevar el impulso del proyecto, también con los miembros del grupo de prospectiva del Guadalmedina, y con todo aquel político o técnico de las diferentes instituciones que trabajan para la aprobación y puesta en marcha del Plan Especial.

30 de enero

Reunión con Elena Rubio, Jefa de Planeamiento y Gestión Urbanística de la Gerencia Municipal de Urbanismo y el equipo del Plan Especial del Guadalmedina con el objetivo de revisar y aunar la información y realizar un seguimiento del proyecto.

4 de febrero

Reunión con el equipo técnico del Plan Especial del Guadalmedina para analizar la situación en la que se encuentra el Plan y comprobar los avances experimentados por el proyecto.

22 de marzo

Reunión con el equipo técnico del Plan Especial del Guadalmedina para analizar los avances y situación actual del proyecto del río.

25 de abril

Reunión con Fernando Ferragut Aguilar, Subdirector General de Planificación y Gestión de Dominio Público Hidráulico, miembros del equipo del Plan Especial del Guadalmedina y miembros de la Gerencia de Urbanismo del Ayuntamiento encargada de hacer el seguimiento del mismo. A la reunión también asistieron responsables de los distritos de la capital limítrofes al río y los integrantes del Grupo de Prospectiva del Guadalmedina. El objetivo de la reunión era dar a conocer los avances dados hasta la fecha en el marco del Plan Especial y las ideas principales contenidas en el mismo.

19 de junio



Reunión del 19 de junio sobre el Plan Especial

Reunión del Grupo de Prospectiva de CIEDES que trabaja en el Guadalmedina y miembros del equipo redactor del Plan Especial. Durante el encuentro el primero puso

en conocimiento del segundo las propuestas de actuación, previas al Plan General que se han valorado y que están encaminadas a integrar el río en la ciudad, al tiempo de hacer el cauce más cercano a los ciudadanos. Entre las principales actuaciones propuestas destaca la creación de una vía ciclista; un sendero de setos verdes que separen el cauce del tráfico; facilitar el tránsito norte-sur y este-oeste; mejorar las medianeras y potenciar el cauce como espacio de arte urbano.

Por su parte el equipo redactor informó a cerca de las distintas figuras de actuación que se prevé utilizar como una fase de micro actuaciones y otra fase denominada FASE CERO de mejora y mantenimiento.

En la primera etapa, se tendrán en cuenta las propuestas surgidas del proceso participativo realizados. Las mismas serán dotadas de presupuesto y se ejecutarán antes de poner en marcha las actuaciones recogidas en el Plan. Por otra parte, las actuaciones previstas en la Fase 0, deben contar con la aprobación del Plan Especial.

1.2. REUNIONES PARA LA CONCESIÓN DEL DOMINIO PÚBLICO HIDRÁULICO



Berma por la que discurrirá la Vía Verde del Guadalmedina

A lo largo de todo el año 2019, la Fundación CIEDES ha trabajado como nexo de unión entre el Ayuntamiento de Málaga y la Autoridad Hidráulica, dependiente de la Junta de Andalucía, para la concesión del Dominio Público Hidráulico del espacio que en el futuro ocupara la Vía Verde Ciclista y Senderista. Al día de hoy, este Dominio Público pertenece a la administración autonómica, de manera que la concesión al Ayuntamiento permitirá a este gestionar y mantener los bienes públicos que ocupe la Vía Ciclista una vez que esta sea una realidad.

En la actualidad, la GMU estudia las condiciones planteadas por la Junta para hacer efectiva la cesión. Una vez que la Gerencia dé el visto bueno, se podrán comenzar las obras necesarias para convertir la berna en vía verde y ganar este espacio para la ciudad.

1.3. INFORMES E INVESTIGACIONES

En 2019 se ha incluido un estudio exhaustivo que formará parte del trabajo del Plan Especial del Guadalmedina. En concreto, se cuenta con la experiencia del equipo redactor del Plan Especial, siendo ellos los redactores también del citado estudio, por sus conocimientos sobre la materia y por saber qué es exactamente lo que se necesita para el Plan.

De este modo se ha solicitado la elaboración de un informe técnico hidráulico que analice las distintas alternativas y modificaciones del lecho del río Guadalmedina (pendiente longitudinal) aguas arriba del puente de Armiñán. Con este estudio de alternativas se pretende contrastar las variaciones que pueda sufrir la cota de lámina de agua para un periodo de retorno de 500 años (T500) a lo largo del tramo final del río, variando el perfil longitudinal aguas arriba.





BLOQUE 2: PARTICIPACIÓN CIUDADANA

REUNIONES

25 de marzo: Con el grafitero Luis de Góngora para determinar una posible actividad a realizar en el cauce del río Guadalmedina, dentro de las acciones llevadas a cabo en el cauce para su integración en la ciudad.

25 de abril: Con el Área de Deportes del Ayuntamiento de Málaga, para detallar las actuaciones a desarrollar en el río en el marco de la 7ª Fiesta del Deporte.

6 de mayo: Con el equipo técnico del Área de Vía Pública del Ayuntamiento de Málaga para coordinar trabajos y formalizar la actualización del procedimiento así como de los documentos administrativos, es decir, permisos y autorizaciones precisos para el adecuado desarrollo de las actividades que se realicen en el cauce del río en el futuro.

1 de julio: Con el Área de Deportes del Ayuntamiento de Málaga para analizar las posibilidades de llevar a cabo en el río una prueba denominada Carrera de los Invasores, programada para el otoño.

DÍA DEL DEPORTE Y EL ARTE

Entre las funciones prioritarias de la Oficina del río, se encuentra la de acercar las posibilidades de integración del río en la ciudad a los ciudadanos, así como la de gestionar actividades que apoyen esta labor. Con esta

misión como objetivo esencial, durante el año 2019, la Fundación CIEDES ha trabajado, junto a las áreas municipales de Juventud y Deporte y la Asociación Kartio, en la posibilidad de organizar unas jornadas en las que, con el río como espacio protagonista, se unieran arte y deporte, permitiendo a los ciudadanos disfrutar del cauce. La idea era animar a los deportistas malagueños a hacer uso del río, mientras que de forma paralela se llevaban a cabo expresiones artísticas que fomentaran la cultura en el entorno del Guadalmedina.

Finalmente, y pese a que todas las partes estaban de acuerdo en lo positivo de la iniciativa, el Día del Deporte y el Arte no se ha podido celebrar debido a las obras que actualmente se ejecutan en el cauce. Estas mantienen cerrados los accesos al mismo y suponían un alto riesgo de peligrosidad para los ciudadanos.

JORNADAS “EL RÍO QUE NOS UNE”

En años anteriores, las jornadas El Río que nos une estaban enfocadas al concurso de grafiti, pero este año se ha cambiado la actividad. Junto con la Universidad de Málaga y en concreto con el alumnado de la facultad de Bellas Artes, se ha realizado una actividad artística, de una mañana de duración, en la que con materiales sostenibles se han pintado unas cajas de cartón reciclado, en diferentes tonos de azules, y se ha elaborado una estructura y expuesto en el río Guadalmedina, para ver la reacción de las personas que pasaban por allí. Posteriormente, esta estructura abstracta ha sido expuesta en la sala de exposiciones de la Universidad Internacional de Andalucía, como se puede ver en las fotos siguientes.

ACTIVIDADES EN EL RÍO

RODAJE MALAKA	
TIPO	Cinematográfica
DESCRIPCIÓN	Rodaje de una escena de la serie de TVE <i>Malaka</i> que se emitirá en otoño de 2019 y que se desarrolla en la ciudad malagueña. En concreto, se trata de la rueda de prensa que ofrece a los medios de comunicación uno de los protagonistas, en la que anuncia la futura integración urbana del río Guadalmedina
ORGANIZA Y FINANCIA	Globomedia SLU
FECHA DE REALIZACIÓN	20 de junio, de 7:00 a 13:00 h.
LUGAR DE REALIZACIÓN	Entre los puentes del Perchel y La Misericordia
NÚMERO DE PARTICIPANTES	80 personas aproximadamente



7ª FIESTA DEL DEPORTE	
TIPO	Deportiva
DESCRIPCIÓN	Actividad en la que se anima a los ciudadanos a practicar diferentes deportes: concurso de coreografía de danza urbana (en colaboración con La Noche en Blanco), prueba puntuable de Skate, circuito de obstáculos, baloncesto, tenis de mesa, patinaje y un nuevo escenario con exhibiciones
ORGANIZA Y FINANCIA	Área de Deporte del Ayuntamiento de Málaga
FECHA DE REALIZACIÓN	18 de mayo de 7:00 a 24:00 h.
LUGAR DE REALIZACIÓN	Desde el puente de la Rosaleda hasta el de la Esperanza
NÚMERO DE PARTICIPANTES	Más de 500 personas



BLOQUE 3: PLANO INSTITUCIONAL

3.1. IMPULSO AL CUMPLIMIENTO DEL PROTOCOLO DE INTENCIONES

8 de abril

Reunión con la nueva Delegada de Gobierno de la Junta de Andalucía para tratar aspectos varios de colaboración entre Fundación CIEDES y Junta de Andalucía, donde se aborda con especial interés el Protocolo de Intenciones del Guadalmedina y se acuerda mantener una reunión más técnica.

25 de abril y 9 de junio

Participan representantes de la Junta de Andalucía en varias reuniones de debate sobre el borrador del Plan Especial del Guadalmedina.

26 de septiembre

Reunión con el Coordinador General de la Delegación de Gobierno de la Junta de Andalucía y su equipo, donde se aborda (entre otros temas) el importante papel que debe jugar la Junta de Andalucía en el impulso y ejecución del Plan Especial.

3.2. REUNIONES INSTITUCIONALES DEL GUADALMEDINA

9 de abril

REUNIÓN CON EL ALCALDE DE MÁLAGA

Francisco de la Torre recibió a la gerente de la Fundación, M^a del Carmen García Peña al objeto de analizar y hacer un seguimiento del proyecto de integración urbana del Guadalmedina. Desde un primer momento, el primer edil malagueño ha entendido este como un proyecto de ciudad, una regeneración urbana cuyas peculiaridades la convierten en “algo de todos”, de ahí el interés del alcalde en comprobar que los intereses y necesidades de la

sociedad están recogidos en el proyecto de integración del río.

15 de octubre

REUNIÓN CON EL GERENTE DE URBANISMO

Raúl López, responsable de la GMU, y la gerente de CIEDES intercambiaron información acerca del río Guadalmedina. Así, los avances en el Plan Especial coparon gran parte de la reunión, en la que también se trataron las futuras acciones a desarrollar en el río, así como la difusión y publicidad de las mismas. Por último, el edil se interesó por los contenidos del VI Cuaderno del Guadalmedina.

COMISIÓN EJECUTIVA DE CIEDES

25 de marzo

Asistentes: Francisco Pomares Fuertes, Delegado de Ordenación del Territorio y Vivienda del Ayuntamiento de Málaga; José M^a Gómez Pretel, Responsable del Área de Formación y Creación de Empresas de la Cámara de Comercio de Málaga; Patricia Laguna Herradón, Responsable de Formación y Empleo de CC.OO. en Málaga; Natalia Sánchez Romero, Secretaria General de la Confederación de Empresarios de Málaga; Jesús Lupiáñez Herrera, Coordinador Adjunto de la Delegación del Gobierno de la Junta de Andalucía en Málaga;



Reunión de la CE de la Fundación CIEDES de 25 de marzo

Rafael Muñoz Zayas, Director del Área de Actividades Culturales de la Fundación Bancaria Unicaja; Jesús Peña Martín, Director del Instituto de Estudios Portuarios; Juan Pedro Carnero Podadera, Secretario General de la Subdelegación del Gobierno en Málaga; Rafael López del Paso, Director del Gabinete Técnico, Eficiencia y Estudios de Unicaja Banco; Alfonso Cortés González, Director del Secretariado del Vicerrectorado de Relaciones Institucionales; M^a del Carmen García Peña, Directora Gerente de la Fundación CIEDES; Mayte Villar Pérez, Tesorera de la Fundación CIEDES.

La gerencia de la Fundación CIEDES explicó a los miembros de su Comisión Ejecutiva los avances efectuados en torno al impulso del proyecto estrella vinculado al río Guadalmedina, explicando tanto el trabajo interno de la Fundación, como los pasos llevados a cabo en el Plan especial.

REUNIÓN DE PATRONATO DE FUNDACIÓN CIEDES

8 de abril

Asistentes: Francisco de la Torre Prados, Alcalde de Málaga y Presidente del Patronato de la Fundación CIEDES; Francisco Pomares Fuertes, Delegado de Ordenación del Territorio y Vivienda del Ayuntamiento de Málaga y Vicepresidente Ejecutivo de la Fundación Ciedes; Jerónimo Pérez Casero, Presidente de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Málaga; Fernando Muñoz Cubillo, Secretario General de la Unión General de Comisiones Obreras de Málaga-CC.OO.; Patricia Navarro Pérez, Delegada del Gobierno de la Delegación de Gobierno y Justicia de la Junta de Andalucía en Málaga; Sergio Corral Delgado, Director General de la Fundación Bancaria UNICAJA; Rafael Muñoz Zayas, Director del Área de Actividades Culturales de la Fundación Bancaria UNICAJA y vocal de la Comisión Ejecutiva de la Fundación CIEDES; Felipe Romera Lubias, Director General del Parque Tecnológico de Andalucía-PTA; María Gámez Gámez, Subdelegada del Gobierno de la Subdelegación del Gobierno en Málaga; José Ángel Narváez Bueno, Rector de la Universidad de Málaga; M^a Carmen García Peña, Directora Gerente de la Fundación CIEDES; Fátima Salmón Negri, Directora de

Comunicación de la Fundación CIEDES; y M^a Teresa Villar Pérez, Tesorera de la Fundación CIEDES.

La gerencia de la Fundación CIEDES rindió cuentas a sus patronos acerca del impulso del proyecto estrella vinculado al río Guadalmedina, explicando tanto el trabajo interno de la Fundación, como los avances llevados a cabo en el Plan Especial.

BLOQUE 4: DIFUSIÓN Y COORDINACIÓN

4.1. DIFUSIÓN

VI CUADERNO DEL GUADALMEDINA

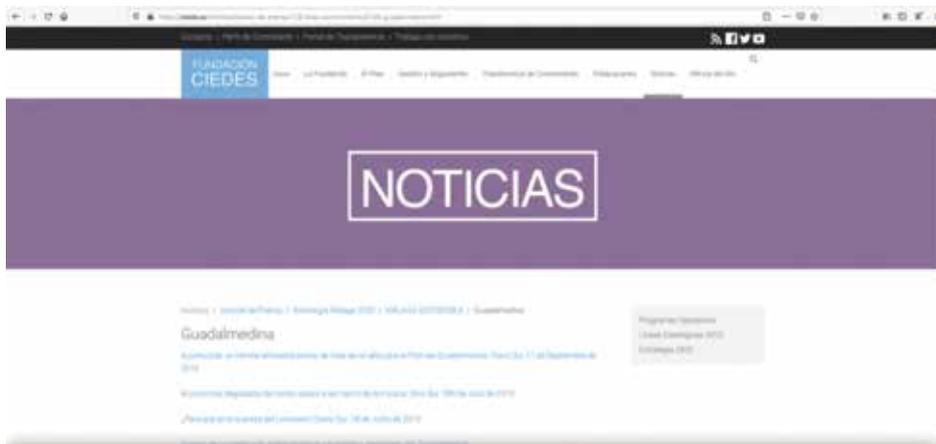
Uno de los objetivos de la integración del río en la ciudad es que los ciudadanos conozcan su historia y su relación con el estilo de vida de la ciudad y sus gentes. Por ello, desde CIEDES y dentro del convenio de colaboración suscrito con el Ayuntamiento de Málaga, existe desde 2015 el compromiso de editar anualmente un Cuaderno del Guadalmedina. De este modo, en el marco de la citada colección de Cuadernos, este año ha visto la luz el Cuaderno nº 6, en el que además de las secciones fijas y habituales, se ha dedicado un capítulo íntegramente a conocer en profundidad la historia y las características singulares de los 20 puentes que atraviesan el cauce del río Guadalmedina y que conectan ambas márgenes.

Así mismo, este VI Cuaderno analiza las propuestas presentadas al Concurso de Ideas para la integración del río desde la perspectiva de los puentes-plaza.

PÁGINA WEB DE LA OFICINA DEL RÍO

El compromiso de la Fundación CIEDES respecto al río pasa también por seguir investigando y sacando a la luz la información de su pasado, presente y futuro, abriéndose a las nuevas tecnologías con espacios web, digitalización de documentos, biblioteca digital, etc.

En la web se siguen publicando todas aquellas noticias aparecidas en los medios de comunicación, así como



las generadas por la propia Fundación CIEDES relativas al Guadalmedina. De igual manera, durante todo el año se actualizan sus contenidos con las actuaciones y actividades llevadas a cabo, con nuevos estudios, proyectos e imágenes.

Durante el año 2019 se han seguido alimentando los contenidos de la página web de la Oficina del Río, pero además de añadir contenido se ha reestructurado la web del Guadalmedina, haciendo más accesible su contenido, y facilitando al usuario la búsqueda del mismo. En este apartado se ofrece la información sobre las actuaciones y actividades que se realizan en el río, los proyectos y estudios publicados, las imágenes de las distintas visitas de campo que se realizan, las notas de prensa y apariciones en los medios de comunicación, y todo aquello que se considera interesante.

En relación a la difusión que se realiza del Guadalmedina, y con vistas a las modificaciones que se realizarán en los años venideros, se ha encargado un proyecto audiovisual y gráfico, consistentes en tres videos y 40 fotografías, del río a su paso por los tres barrios de Málaga. Así, se ve reflejada la realidad de cada uno de los barrios, el uso que se hace del cauce, el estado en el que se encuentra, de forma que se pueda comparar una vez acometidas las obras.

Todo el material está disponible en la web de la Oficina del Río; aquí se muestran unos ejemplos de esas fotografías.

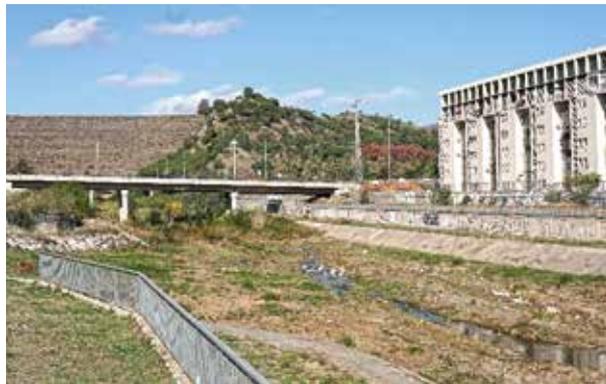
REUNIONES CON LA PRENSA

15 de enero

Entrevista con el periodista Miguel Valviria sobre el proyecto de integración urbana del río Guadalmedina y su estado actual.

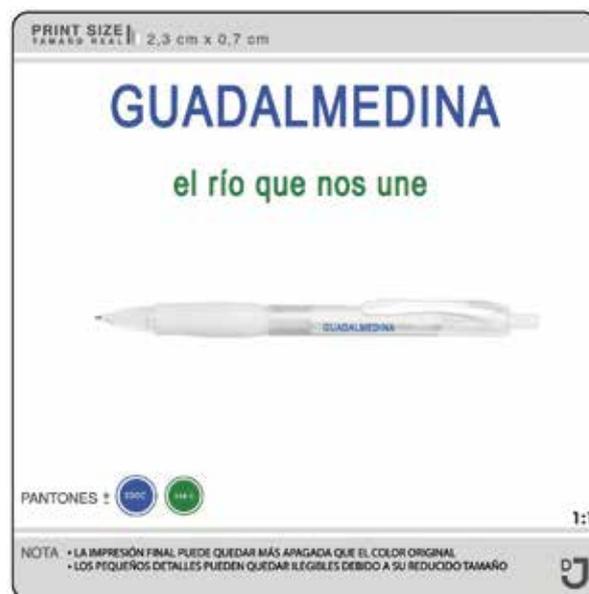
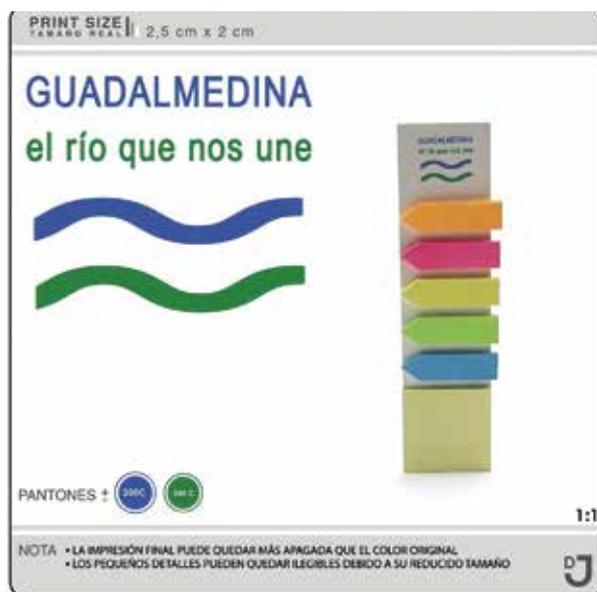
13 de junio

Visita de Antonio González Villena a la Fundación CIEDES para realizar diferentes consultas sobre el Guadalmedina.



MERCHANDISING

Con el objetivo de crear una imagen del Guadalmedina y poder identificar de forma rápida el proyecto, dando la máxima difusión del proyecto en todas aquellas reuniones o eventos en los que se invite hablar sobre el proyecto de ejecución, se han realizado los siguientes materiales:



4.2. COORDINACIÓN

Las labores del equipo de la Fundación CIEDES se han centrado en:

- Relaciones institucionales con todas las Administraciones que mantienen responsabilidades o competencias con el Guadalmedina.
- Coordinación del Equipo Técnico de la GMU, en la que participa EMASA, Alcaldía, la OCIB, Movilidad, Juventud y Medio Ambiente.
- Motivación y relación con los ciudadanos y los medios de comunicación.
- Coordinación de actividades en el río (Oficina del Río)
- Seguimiento y coordinación de todas las actividades recogidas en este convenio.

Con la Autoridad Hidráulica de la Junta de Andalucía también se mantiene una relación fluida para resolver las incidencias relacionadas con el acuerdo de uso del río y con el Protocolo de Intenciones.

An aerial photograph of a large industrial complex, likely a refinery or chemical plant. The facility features a dense arrangement of buildings, storage tanks, and piping. A prominent central tower with a conical top is visible. The surrounding area includes roads, parking lots, and some greenery. The sky is clear and blue.

3.
HEMEROTECA
2019



3. HEMEROTECA 2019

El río Guadalmedina ha resucitado en 2019. Y lo ha hecho, fundamentalmente, de la mano de las elecciones municipales. Y es que, como señalaban los medios de comunicación, no hay elección municipal que se precie en Málaga capital sin el Guadalmedina como protagonista.

Los programas de las formaciones que tenían opciones reales de lograr representación en la Casona del Parque el 26 de mayo han inundado las páginas de los periódicos locales y han dedicado buena parte de ellas a explicar sus soluciones para curar la que para muchos es la mayor cicatriz de la ciudad.

De este modo, el PP en la voz de Francisco de la Torre insistía en bajar el lecho del río para hacer varios puentes plaza sobre el cauce, uno de ellos, de unos 500 metros de longitud entre los pasos de la Aurora y Armiñán. Según explicaban los diarios, la apuesta del mandatario pasaba por culminar el plan especial con el que ordenar el río creando *un auténtico eje urbano, con la creación de plazas-puente, corredor verde-ecológico, y conector de barrios, de equipamientos y de servicios.*

Por su parte, el PSOE, con Daniel Pérez a la cabeza, hablaba de recuperar el caudal de agua limpia en la parte baja, y por dibujar un espacio *natural e integrador, con jardines y espacios libres en el resto.* De manera precisa, los medios acercaban esta iniciativa al proyecto ganador del concurso de ideas del río impulsado por la Fundación CIEDES en 2012. También el candidato de Ciudadanos, Juan Cassá, apoyaba el modelo de José Seguí, propuesta que eliminaba los muros laterales para permitir el acceso al cauce y cuyo plan de acción elevaba a unos 146 millones de euros el coste global de la obra, que incluiría un museo de las ciencias, zonas de restauración, un embarcadero y un parque de energías renovables.

Adelante Málaga y Málaga Ahora parecían coincidir en la idea de recuperar el carácter natural del río y aprovecharlo como corredor verde. Un modelo en las antípodas de lo que proponía Vox, que rescataba el plan de Celia Villalobos para embovedar el río en su desembocadura, aprovechando el cauce para llevar el metro, una idea que la prensa recogerá en los último meses del año como alternativa de la Junta de Andalucía a la solución Guadalmedina-Metro-Tercer hospital.



SUR

Juanma Moreno defiende la colaboración privada para el futuro Auditorio de Málaga



Juanma Moreno saluda a Manuel Castilla tras su intervención en el primer foro que protagoniza desde que accedió a la presidencia de la Junta. / J. L. GARCÍA / SUR

El jefe del Gobierno autonómico anuncia una tecnología para la simulación virtual de la integración del cauce del Guadalmedina



ANTONIO M. ROMERO #
Martes, 2 abril 2019, 00:33



Señalaban los medios ante las inminentes elecciones municipales que el futuro del Guadalmedina, por su envergadura, requerirá del apoyo de otros actores institucionales. En este escenario, la posición de la Junta de Andalucía es clave a la hora de marcar la dimensión de la intervención sobre el río y, según las declaraciones vertidas en los periódicos malagueños, el Gobierno autonómico muestra su sintonía con el río, asumiendo –en palabras de Elías Bendodo– su obligación de sanar la herida del Guadalmedina.

En este sentido, su intervención e integración en la ciudad parece ser, efectivamente, algo más tangible, sobre todo a tenor de la buena sintonía que en los primeros meses del año transmitían el Ayuntamiento malagueño y la Junta de Andalucía. De este modo, los diarios malagueños iniciaban el mes de abril recogiendo el anuncio de Juanma Moreno acerca de la integración del cauce del Guadalmedina en la capital, un proyecto

Por otro lado, ya durante su etapa como líder de la oposición en Andalucía, Juanma Moreno **introdujo en su agenda programática para Málaga la integración del cauce del río Guadalmedina en la ciudad**, una de las asignaturas pendientes de la ciudad. Moreno volvió a ratificar este lunes su compromiso.

El presidente de la Junta de Andalucía reconoció que es un proyecto «complejo» en el que se deben tener en cuenta los posibles efectos de una inundación y defendió que se debe incorporar el cauce seco a la ciudad no sólo por una cuestión de «belleza sino de utilidad y mejora de la conectividad». Para desarrollar esta iniciativa, avanzó que se contará con la voz del Ayuntamiento y con los agentes activos de la ciudad.

En este punto, Moreno anunció que de manera «inmediata» se va a impulsar, con la inversión de un millón de euros, la **creación de una tecnología para la simulación virtual sobre los riesgos de las inundaciones** y visualizar los distintos proyectos sobre el Guadalmedina. Se trata, según explicaron fuentes de Presidencia del Gobierno, de tener los modelos técnicos preparados para que cualquiera de las actuaciones que se plantee se pueda tener enseguida la simulación virtual del comportamiento del cauce y agilizar la tramitación técnica de la adecuación del cauce.

que -explicaba Moreno Bonilla- será prioritario para el gobierno del PP y Ciudadanos en la Junta de Andalucía.

Justo un mes más tarde, la prensa anunciaba que tal promesa comenzaba a materializarse. El nuevo director regional de Planificación y Recursos Hídricos, Fernando Delgado, viajó a Málaga para mantener una reunión con responsables de la Gerencia Municipal de Urbanismo en la que estos le expusieron, junto al delegado provincial de Medio Ambiente, Fernando Fernández, el resultado del proyecto elaborado por el Ayuntamiento para tramitar el plan especial del Guadalmedina, basado en el concepto de los ‘puentes-plaza’ como una fórmula para conectar las dos márgenes del río sin mermar su capacidad de desagüe. El alcalde, Francisco de la Torre, se mostraba satisfecho del diálogo establecido entre ambas administraciones y, tras la reunión, el primer edil hablaba de una *nueva etapa* que permitirá abordar trámites pendientes para impulsar actuaciones en el río.

SUR

Málaga Málaga capital

Junta y Ayuntamiento de Málaga abren una nueva etapa de diálogo para el Guadalmedina



El Ayuntamiento prevé cosear las márgenes con 'puentes-plaza'. / SUR

El Gobierno andaluz pone sobre la mesa la necesidad de avanzar en la reforestación de la cuenca alta del río para reducir los riesgos

JESÚS HINOJOSA MÁLAGA.
Viernes, 3 mayo 2019, 10:07



Pese a las congratulaciones por el posicionamiento del nuevo Gobierno andaluz, el objetivo de alcanzar algún día el definitivo proyecto de integración del cauce se antoja aún un tanto lejano en el tiempo, debido fundamentalmente a la compleja tramitación previa que requiere. En diferentes momentos del año periodístico, la prensa local ha dado cumplida cuenta del proceso: antes de la aprobación inicial del documento del plan especial por parte del Ayuntamiento, se requiere pasar por un proceso de evaluación ambiental estratégica que, en el caso de ser ordinaria, precisa un plazo mínimo de seis meses, si bien puede alargarse hasta un año o más. Una vez que se supere este filtro ambiental, para el que resulta clave la colaboración del Ejecutivo andaluz, comenzaría la tramitación como tal del plan para el Guadalmedina, cuya validación depende del pronunciamiento vinculante de la Junta al tener las competencias en materia hidráulica.

A finales de este mismo mes, saltaba a la prensa local una noticia que Málaga esperaba como agua de mayo:

el Plan Guadalmedina estaba listo. El documento, en el que la Gerencia de Urbanismo junto con una empresa externa (UTE Fernández Makers, SLP-MAIA Consultoría de Medio Ambiente, Ingeniería y Arquitectura, SLP) ha trabajado durante dos años fija una estimación económica para el desarrollo global de la operación que ronda los 250 millones de euros y un margen de 20 años en su realización. El plan, partiendo de los condicionantes expuestos por la Junta de Andalucía en los últimos años y recogiendo algunas de las ideas que se lanzaron en el concurso convocado por la Fundación CIEDES, no se limita a la intervención sobre el propio río, sino que incorpora importantes mejoras que se quieren desarrollar en el entorno más directo, incluyendo el soterramiento parcial del tráfico en los laterales, ganando de este modo superficie para nuevos espacios peatonales y de conexión con los barrios aledaños.

Toda la prensa malagueña se hacía eco del amplio catálogo de acciones, que otorga especial relevancia a la conectividad entre las márgenes mediante plazas-puente, así como numerosas pasarelas peatonales. Entre las primeras, destaca la bautizada como *Plaza-Puente Goletera*, contemplada entre los puentes de La Aurora y Armiñán, con la que se quiere dar respuesta a la actual desconexión entre los barrios de La Trinidad y la Goleta. Otra estructura semejante es la llamada *Campamento*, para unir la Plaza de Camas

Málaga Hoy MÁLAGA

Urbanismo sitúa el coste de su plan Guadalmedina en unos 250 millones de euros

Urbanismo sitúa el coste de su plan Guadalmedina en unos 250 millones de euros

• Es la inversión prevista para intervenir en el río, incluyendo el soterrado del tráfico, equipamientos y varias plazas-puente

El plan Guadalmedina en el que viene trabajando el Ayuntamiento en los dos últimos años está listo. El documento, redactado por la Gerencia de Urbanismo junto una empresa externa, UTE Fernández Makers, SLP-MAIA Consultoría de Medio Ambiente, Ingeniería y Arquitectura, SLP, fija una estimación económica para el desarrollo global de la operación que rondará los 250 millones de euros, según

metro Málaga

Rama, La Guita en su máxima expresión

con la zona que hay entre la parroquia Santo Domingo de Guzmán y el hotel Ibis. Y a esta se suma otra más a la altura del Puente de Santo Domingo, con la que conectar el Pasillo de Atocha y la Plaza de los Filipenses.

Los medios de comunicación dieron cabida a la futura operación dedicándole portadas y páginas interiores en las que se explicada al detalle otras acciones también recogidas en el Plan, como las relacionadas con la gestión del agua para mantener la circulación en superficie de un caudal que permita la percepción de una lámina de agua continua a lo largo de todo el tramo urbano. O las actuaciones que proponen el impulso a lo largo de todo el ámbito de una decena de intervenciones en forma de equipamiento: un aula medioambiental/centro interpretación junto al Jardín Histórico de La Concepción que integre la cultura de los Montes de Málaga; un espacio intermodal de transporte; una factoría joven donde poder realizar actividades saludables al aire libre y proyectos creativos en relación el parque de las Virreinas; ampliación de los usos deportivos; aparcamientos bajo rasante; centro cultural y social; siete parques fluviales a lo largo del recorrido del río, etc.

La exposición del Plan Guadalmedina en los medios no suscitó demasiados comentarios posteriores, muy probablemente porque la Junta de Andalucía no ha parado de lanzar un incesante goteo de cortapisas y exigencias que, ineludiblemente, retrasarán el inicio de las obras. Previamente al anuncio del Plan, en el mes de abril, la Administración autonómica hablaba de impulsar un nuevo estudio para analizar el comportamiento de los arroyos aguas debajo de la presa y la capacidad real del cauce, un estudio cuyos resultados pueden condicionar hasta el extremo la solución que finalmente pueda materializarse.

Explicaba entonces la prensa malacitana que una primera consecuencia de la posición de los nuevos responsables de la Administración regional, en la línea de sus predecesores, es que el lecho del río no se puede tocar. Es decir, en ningún caso se podrá rebajar con el objeto de ganar capacidad y, de ese modo, eliminar los muros laterales existentes en la parte central de su recorrido por la ciudad. Y ello toca de lleno la apuesta del alcalde De la Torre por crear una gran plaza, entre los puentes de la Aurora y Armiñán, con unos 500 metros de longitud.

SUR EL PERIÓDICO DE MÁLAGA DESDE 1937 WWW.SUR.es

El nuevo Guadalmedina

Málaga ultima el plan para integrar el cauce del río en la ciudad a lo largo de los próximos veinte años

Tres décadas de estudio de ríos y casi una década previa de debates, el Ayuntamiento de Málaga ya tiene sobre la mesa un plan para integrar el cauce del Guadalmedina en la ciudad. Se trata de un plan que permitirá veinte años. El proyecto, elaborado por Urbanismo, prevé medidas valoradas en 250 millones de euros para crear un parque fluvial en el lecho del río, intervenir en las riberas para poder recuperar "espacios-plaza" como el río y también como la creación de parques y otros espacios en sus márgenes en 4 o 5

Urbanismo estima una ejecución de veinte años en cuatro etapas

El Ayuntamiento de Málaga ya tiene sobre la mesa un plan para integrar el cauce del Guadalmedina en la ciudad. Se trata de un plan que permitirá veinte años. El proyecto, elaborado por Urbanismo, prevé medidas valoradas en 250 millones de euros para crear un parque fluvial en el lecho del río, intervenir en las riberas para poder recuperar "espacios-plaza" como el río y también como la creación de parques y otros espacios en sus márgenes en 4 o 5

Se retomará el trabajo de preparar un nuevo proyecto urbanístico para el puente de Armiñán

Definido el emplazamiento de un nuevo espacio del río, se plantea crear una gran plaza

Después de actuación

- ETAPA 1 (I): De 0 a 2 años
- ETAPA 2 (II): De 2 a 5 años
- ETAPA 3 (III): De 5 a 10 años
- ETAPA 4 (IV): De 10 a 20 años

Tipo de actuación:

- Alto
- Medio
- Bajo
- Equipamiento

URBANISMO

La Junta habla de “resolver el tema hidráulico” antes de intervenir sobre el Guadalmedina

• El estudio que pretende impulsar ahora permitirá analizar en profundidad el comportamiento de los arroyos aguas abajo y la capacidad real del cauce



Vista aérea del cauce del río Guadalmedina a su paso por la ciudad. / JAVIER ALZARASA

13/02/18 Kiosko y Más - La Junta pide un trámite ambiental de más de un año para el Guadalmedina - 11 sep. 2018 - Page #1

La Junta pide un trámite ambiental previo de más de un año para el plan del Guadalmedina

El documento de la Junta de Andalucía para el plan del Guadalmedina... Resulta complicado asegurar que se cumpla la aprobación definitiva en este momento...



Urbanismo prevé un plazo de ejecución de veinte años dividido en cuatro fases

El Ayuntamiento de Málaga... Urbanismo prevé un plazo de ejecución de veinte años dividido en cuatro fases...

Meses después, en septiembre, la Junta andaluza pedía un nuevo trámite ambiental. Los medios de comunicación desarrollaban una realidad temporal insalvable: todas las intervenciones contenidas en el Plan no pueden acometerse si este no está refrendado por todas las administraciones públicas con competencia sobre el cauce y, previamente a tal aprobación, el Plan Guadalmedina debe someterse a un procedimiento de evaluación ambiental estratégica que viene a durar entre un año y año y medio.

Todo indica, por tanto, que -de momento- no comenzará la integración urbana sobre la cicatriz malagueña. De hecho, ni siquiera la vía verde ciclista y senderista tiene visos de hacerse realidad en 2019. Ya en los inicios del verano, los medios adelantaban un retraso en la misma debido a la exigencia de la Junta de Andalucía al Consistorio de un canon de 400 euros anuales por la ocupación del terreno, una cifra que en este ejercicio no se ha podido abonar por la falta de presupuesto municipal que la contemplara.

Sin embargo, el último trimestre del año 2019 aparecía en los medios una buena noticia. Elías Bendodo, consejero de la Presidencia de la Junta de Andalucía, aseguraba que este año se va a decidir cuál es el modelo de integración urbana, dejando claro que el compromiso es que junto con el tercer hospital y el metro soterrado al Civil, una solución urgente y un proyecto prioritario para la ciudad necesariamente es la solución del Guadalmedina. En este sentido, la prensa recogía en octubre la posibilidad de vincular el Metro con la integración del río. Según los diarios malagueños, ha tomado fuerza la opción de que el suburbano hacia la zona norte se vincule

El PSOE denuncia que la Junta se ha olvidado de proyectos clave

Lamenta que los presupuestos no incluyan partidas para el proyecto del Guadalmedina, la ampliación del metro al PTA o el auditorio

■ JUAN SOTO

MÁLAGA. El PSOE denunció ayer que la Junta de Andalucía (en donde gobiernan el PP y Ciudadanos) se ha olvidado de proyectos clave para la provincia de Málaga en el proyecto de presupuestos para el próximo año. El secretario general del PSOE de Málaga, José Luis Ruiz Espejo, explicó que el gobierno andaluz no ha incluido partidas concretas para la reforma del Guadalmedina, el auditorio de la música ni el metro al PTA. Del mismo modo lamenta que para el tercer hospital sólo se ha incluido una partida genérica de 2,6 millones, por lo que a este punto se necesitan 80 años para verlo en funcionamiento.

Ruiz Espejo detalló que Málaga será la penúltima provincia en inversión por habitante con apenas 127 euros cuando la media regional se sitúa en 167 euros por habitante. Por ello consideró que se trata de «un mal presupuesto que confirma que el autodenominado gobierno del cambio ha sido a peor para la provincia y para Andalucía».

A nivel provincial, los socialistas también han echado en falta partidas concretas para acometer actuaciones como la autovía de



Ruiz Espejo, con parlamentarios socialistas, ayer en la sede. ■ A.R.S.

Ronda, que no aparece provincializada; obras híbridas para garantizar el abastecimiento tanto de las personas como del campo en las comarcas de Antequera y Axarquía; la construcción del puerto deportivo de Torrox; instalaciones educativas en Benalmádena, Antequera, Cártama, Rincón o Cártama; el centro de salud de Nerja, o los CHARRE de Puengirola y Torrealmolinos, que tanto piden Oña y Del Cid. A su juicio, si estos proyectos no se inician en el año 2020 será irremediable que estén terminados a lo largo de esta legislatura.

El responsable socialista consideró que es «un presupuesto injunto con la mayoría social de Andalucía» que aumenta la presión fiscal a la clase trabajadora y sigue au-

mentando los beneficios a los más ricos. Y por ello no descartó presentar una enmienda a la totalidad, una medida excepcional que estudiarán a lo largo de los próximos días y que previsiblemente tendrán que ejecutar: «con unas cuentas injustas hechas sobre unos ingresos ilegales que pueden ser falsos, consideró».

A nivel general explicó que las partidas de salud y educación van por debajo de la media a otras como presidencia o vivienda que lo hacen por igualmente se quejó de la cuantía para ayudas agrícolas y de que no se han incluido de apoyo para las incárnias, algo que ellos ya reclamado con insistencia

De la Torre celebra el respaldo de la Junta al Auditorio y el Guadalmedina

El alcalde resta importancia a que ninguno de estos proyectos cuenten aún con partidas presupuestarias para su ejecución

■ J. HINOJOSA / R. MARTÍNEZ

MÁLAGA. El alcalde, Francisco de la Torre, celebró ayer que el Gobierno andaluz de PP y Ciudadanos respaldó los proyectos del Auditorio y la integración urbana del Guadalmedina aunque todavía no se hayan incluido partidas presupuestarias para

permitir su ejecución. «En la etapa socialista, no se significó que haya o no haya entidad. Lo que importa es la postura, la posición de colaboración. La Junta no está diciendo que haya que mejorar el proyecto, lo está aceptando. Antes el proyecto que tramitamos, alférrico respecto al Auditorio prevalece en los criterios de la explotación portuaria de San Andrés».

En cuanto al plan especial para el Guadalmedina, explicó que está pendiente de someterse a una evaluación de impacto ambiental de más de un año como mínimo este período (con 2018, 11/9/2019). «El plan para el río está en su plano de avance del estudio de tipo ambiental que esperamos estudiar la complementación del Guadalmedina y el mantenimiento del río en sus zonas laterales para plantear soluciones de transporte público. Siempre viene bien una reflexión y una apertura de la Junta, señaló el alcalde».

«Lo que me gustaría es que acompañemos juntos tanto en el auditorio como en el Guadalmedina», aseguró De la Torre, quien aseguró que el presupuesto del Ayuntamiento para el año que viene incluya una pequeña partida para el Auditorio, así como el de la ciudad del río.

Respecto a la investigación judicial sobre el ya despedido director económico de la empresa municipal Promálaga, por el presunto cobro de comisiones ilegales a los contratos realizados por esta entidad, el alcalde advirtió que es algo que no debe pasar impune pero afirmó que «debemos actuar de manera impecable y ejemplar».

La Opinión DE MÁLAGA

El PSOE denuncia que el río Guadalmedina está abandonado

Daniel Pérez propone un plan anual de limpieza de arroyos y cauces para frenar inundaciones

10.10.2019 | 05:00

El portavoz del grupo municipal socialista, Daniel Pérez, pidió ayer al alcalde de Málaga, Francisco de la Torre, «que ponga en marcha el plan anual de limpieza de arroyos y cauces calendarizado para frenar inundaciones, ratas y malos olores, tal y como se aprobó en pleno en octubre de 2018». Durante una visita al cauce del Guadalmedina en compañía de las concejalas socialistas Begoña Medina y Rosa del Mar Rodríguez, Daniel Pérez explicó a vecinos de Los Arcos, en el distrito de Ciudad Jardín, «que la falta de acción del Ayuntamiento en los arroyos puede traer consigo de nuevo inundaciones en momento de lluvias».



El socialista recordó que «a finales de 2017 el Tribunal Supremo dictó sentencia atribuyendo al Consistorio la competencia de mantenimiento y limpieza de los cauces y arroyos que discurren en núcleo urbano. Desde entonces, se ha hecho patente la dejadez de funciones del PP y del alcalde, Francisco de la Torre, que sigue negándose a cumplirla e impidiendo que los más de 90 cauces y arroyos que discurren por el término municipal puedan encontrarse en buen estado».

El socialista destacó que en octubre de 2018 se aprobó, incluso con los votos en contra del PP, una moción del PSOE «para exigir al Ayuntamiento la aplicación del plan de actuación sobre los cauces y arroyos de manera regular, con un calendario. Pero De la Torre va en esto a salto de mata y es



Pese a que los líderes del Gobierno autonómico continuamente han saltado a las páginas de los diarios durante todo el 2019, recordando el compromiso de la Junta de Andalucía con el Guadalmedina, el PSOE denunciaba que el órgano regional se ha olvidado de proyectos clave para la provincia de Málaga en los presupuestos para el próximo año, haciendo una mención especial a partidas concretas como la obra del Guadalmedina.

A la denuncia socialista, el alcalde de la ciudad respondía defendiendo el respaldo autonómico y restando importancia a la ausencia de partida presupuestaria.

Por último, y como es habitual año tras año, el Guadalmedina también ha sido objeto de críticas desde el punto de vista de la salubridad: dejadez, suciedad e incluso roedores merodeando por el cauce han

llenado las páginas de los periódicos locales en 2019. En el mes de octubre, el grupo municipal socialista pedía al alcalde que pusiera en marcha el plan anual de limpieza de arroyos y cauces calendarizado para frenar inundaciones, ratas y malos olores, tal y como se aprobó en pleno municipal en octubre de 2018.

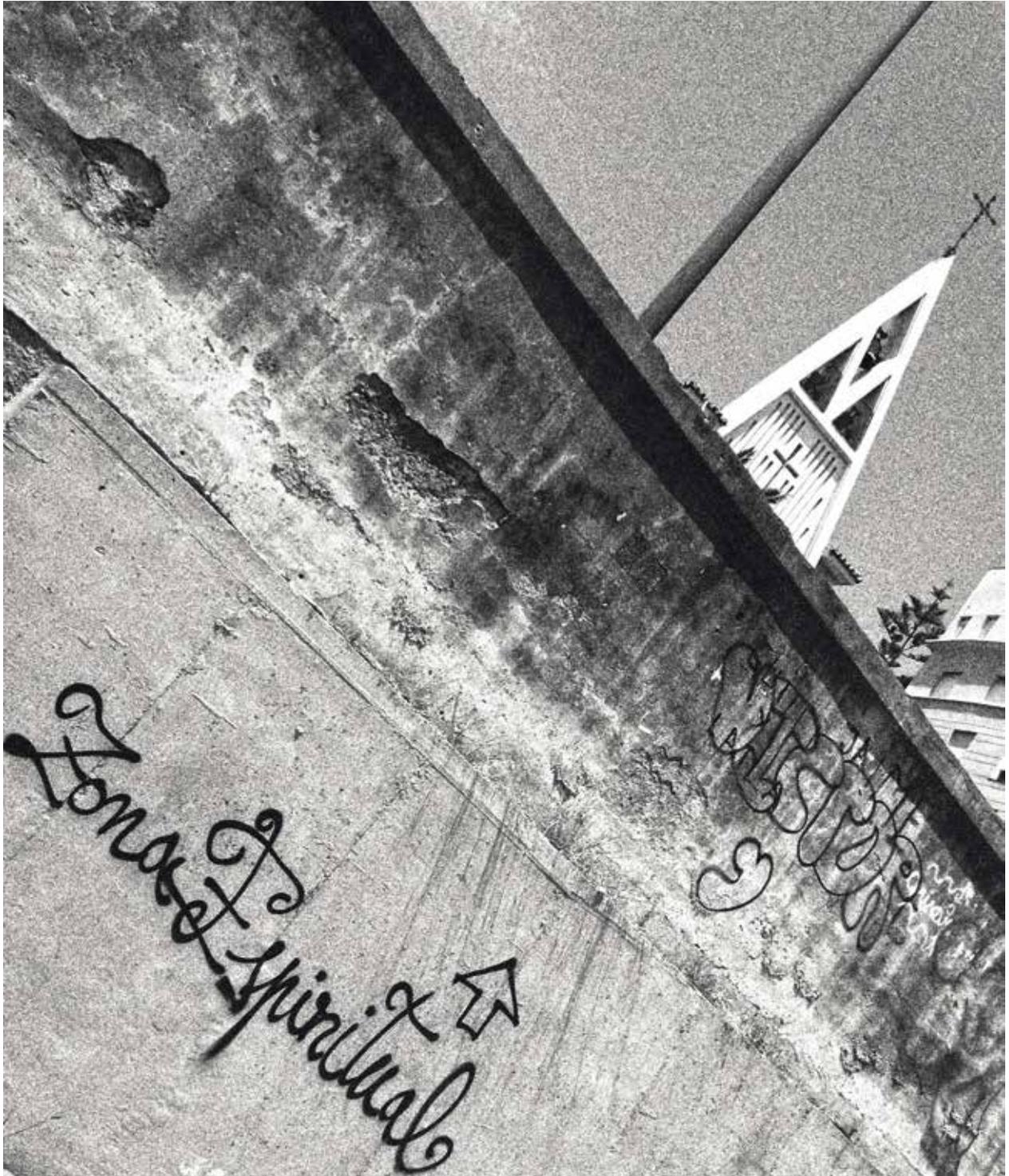
Además, el año 2019 el cauce del Guadalmedina nos sorprendía con una imagen poco habitual: decenas de vehículos inundando el lecho del río. Y es que la Semana Santa atrajo a miles de personas al Centro Histórico y más aún en días tan esperados como el Lunes Santo, cuando la búsqueda de aparcamiento es más complicada de lo habitual y algunos optaron por una solución que no cumple las normas: dejar el coche en el cauce, aunque sea ilegal.



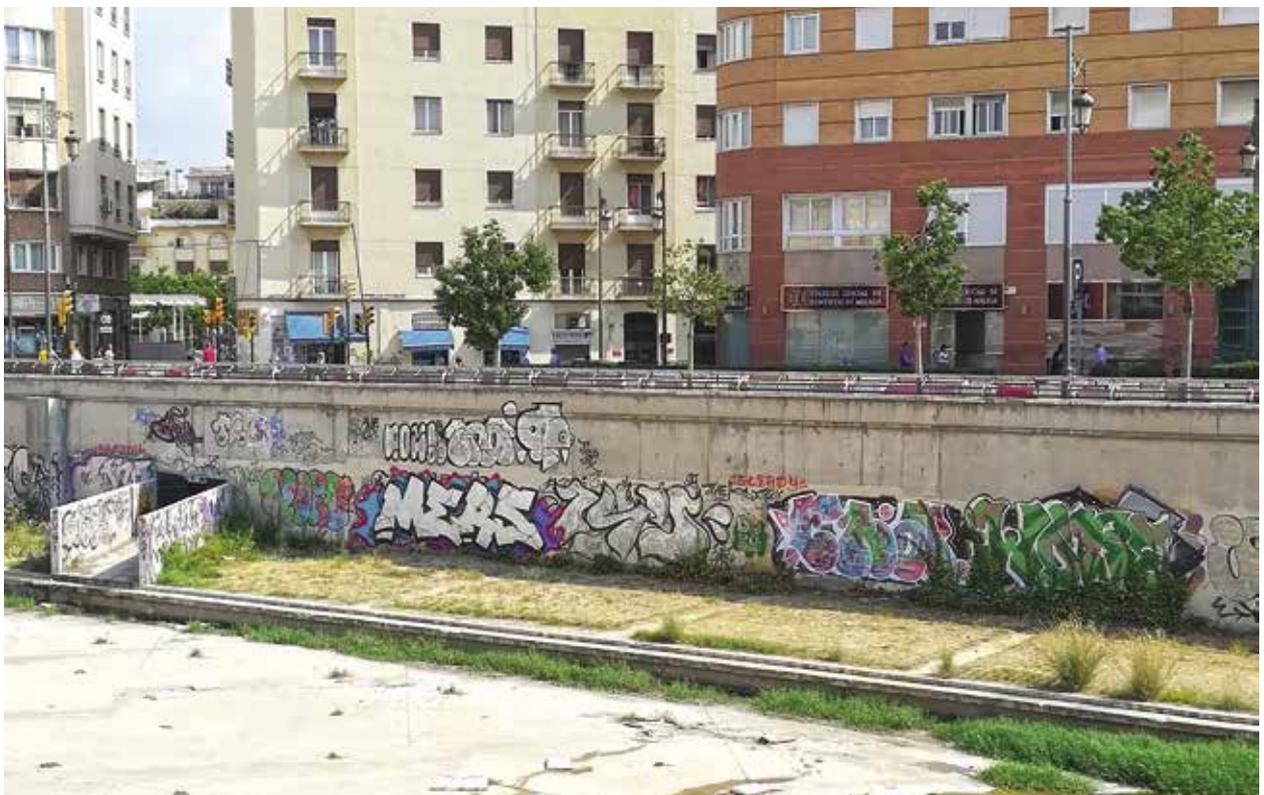
An aerial photograph of a city street, likely in Mexico, showing a mix of modern and traditional architecture. The street is paved and has several buildings on either side. A yellow overlay covers the entire image. The text '4. SELECCIÓN DE FOTOS 2019' is printed in bold black letters on the right side of the image.

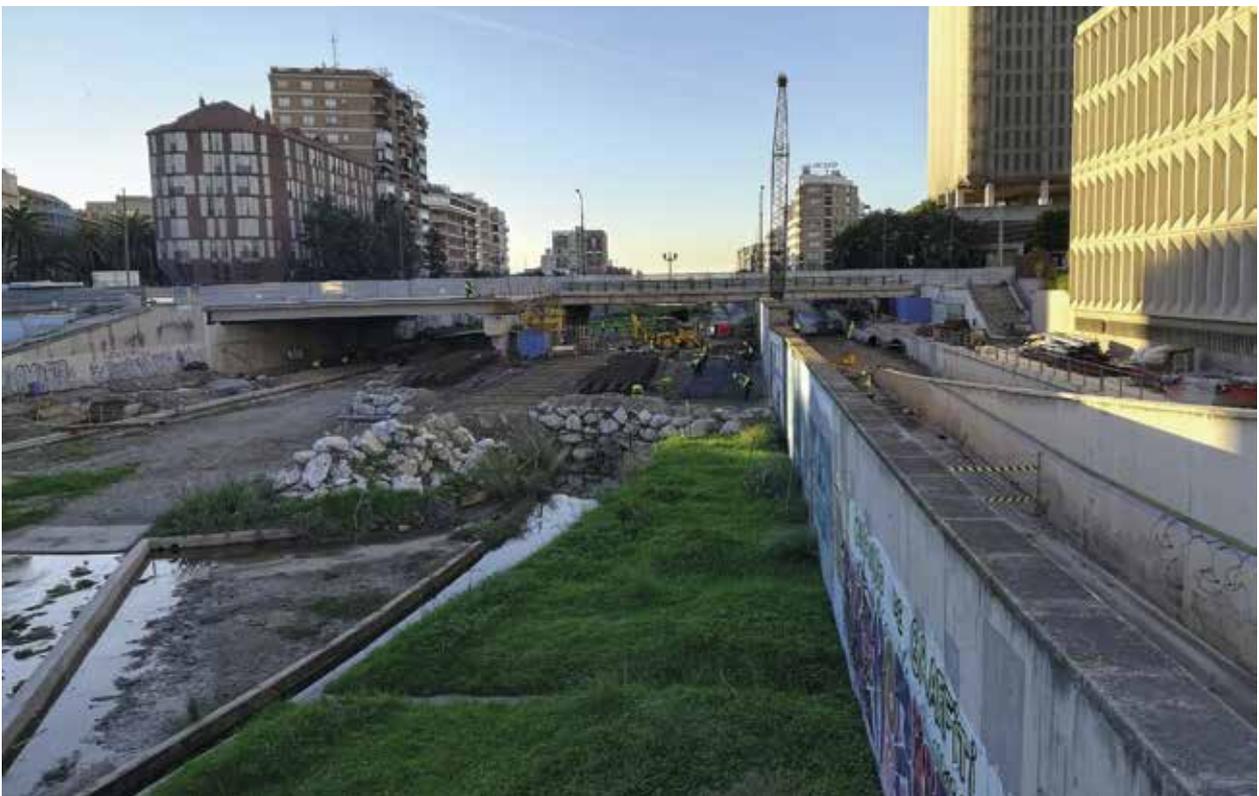
**4.
SELECCIÓN
DE FOTOS
2019**

4. SELECCIÓN DE FOTOS 2019













An aerial photograph showing a large-scale construction project for a bridge over a wide river. The bridge's concrete piers and girders are visible, extending across the water. The surrounding area includes urban buildings, roads, and greenery. The text '5. PUENTES SOBRE EL GUADALMEDINA' is overlaid on the right side of the image.

**5.
PUENTES
SOBRE EL
GUADALMEDINA**



5. PUENTES SOBRE EL GUADALMEDINA

La Fundación CIEDES, desde que iniciara su andadura como Oficina del río, ha trabajado en profundidad para conocer todos los detalles del Guadalmedina. Así, se comenzó a realizar recorridos periódicos por el cauce y sus aledaños, lo que –entre otras conclusiones- vino a resultar una duplicidad de nombres en algunos puentes, de hecho en estudios y documentos de consulta aparecen recogidos con nomenclaturas distintas. A raíz de este resultado, CIEDES propuso a la Comisión de Calles, a través del Centro Municipal de Informática el Ayuntamiento de Málaga-CEMI- que se unificaran los nombres de los puentes del Guadalmedina.

De este modo, en la reunión de la citada Comisión del 8 de abril de 2015, se procedió al nombramiento oficial de los 20 puentes que atraviesan el río, quedando de la siguiente forma:

1. Autovía A-7 del Mediterráneo
2. Autovía A-7 del Mediterráneo salida 241
3. Jardín Botánico-Gounod
4. Conservatorio-Bruckner
5. Concepción-Borodin
6. La Palmilla
7. Mediterráneo
8. Rosaleda
9. Armiñán
10. Aurora
11. Trinidad
12. Santo Domingo
13. Esperanza
14. Tetuán
15. Misericordia

16. Perchel
17. Carmen
18. Antonio Machado
19. Antiguo Ferrocarril
20. Pescaderías

En este VI Cuaderno del Guadalmedina, CIEDES se propone ahondar un poco más en la historia de nuestro río y, sobre todo, en la de sus puentes.

PUENTE DE TETUÁN

El puente de Tetuán fue inaugurado en 1860, coincidiendo con la victoria lograda por el ejército español en la ciudad marroquí durante la llamada Guerra de África, de ahí su nombre. Fue el primer puente de la ciudad que permitió el tráfico de carros y vehículos y la primera comunicación directa entre la Alameda y el popular barrio del Perchel, zona en la que por aquel entonces se ubicaron las grandes fábricas de la Málaga industrial, es decir, se erigió como un nudo estratégico en las comunicaciones urbanas, al enlazar la zona industrial del oeste y la Estación con el centro y con el puerto, salvando el obstáculo del río.

Proyectado por Luis Gracián, en él llamaba la atención sus características vigas que separaban las zonas peatonales laterales de la calzada central para vehículos. El de Tetuán es el primer gran puente de la ciudad moderna que resistió sin cambios más de 50 años, ya que no sufrió su primera remodelación hasta 1913.

Entrado el siglo XX, el puente comienza a ser insuficiente para el tráfico de la época y, sobre todo, para dar respuesta al tranvía, en concreto a la línea que enlazaba el barrio de Huelin y la estación con el centro a través de la calle Cuarteles y que atravesaba el Guadalmedina. Es



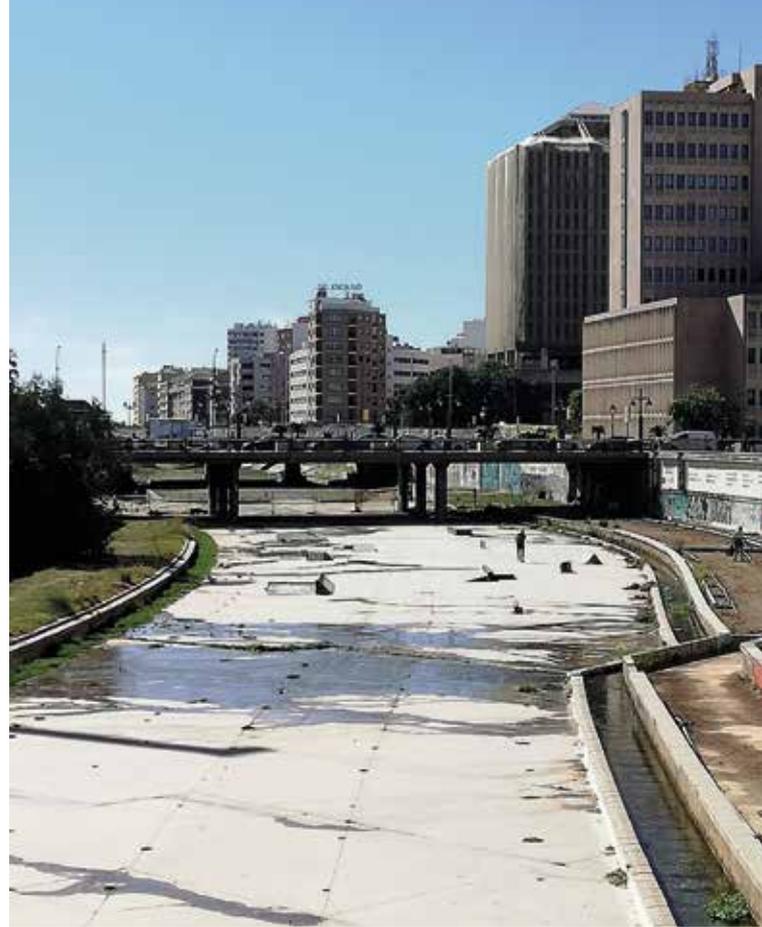
Puente de Tetuán, 1900. Fuente: Archivo Municipal



Puente de Tetuán con tranvía, 1916. Fuente: Archivo Municipal



Obras de remodelación del puente de Tetuán. 1971. Fuente: Archivo Municipal



Puente de Tetuán. 1920/2019 Fuente: Archivo municipal y Fundación CIEDES

por esto que se decide la construcción de un segundo puente más ancho que se asienta sobre los basamentos del anterior y que permite un mayor tráfico rodado. Este segundo puente de Tetuán fue diseñado por el ingeniero Eduardo Franquelo.

Del primer puente, Franquelo aprovechó sus estribos de cantería, de los que aún se conservan restos bajo el puente actual. Especial interés tienen las seis farolas que fueron proyectadas específicamente para este puente y cuyo atractivo diseño modernista fue recuperado décadas más tarde para el entorno de la Alameda.

El puente de Franquelo fue proyectado en 1913 y ya estaba en servicio en 1916, cuando la calle Cuarteles, el propio puente y la Alameda ya habían sido declarados parte de la carretera que iba de Cádiz a Barcelona, por lo que en el futuro tendría que absorber el tráfico urbano

más el de la carretera de la costa. Y es que el paseo central de la Alameda Principal no fue abierto al tráfico rodado hasta 1925.

Este puente resistió hasta 1971, cuando es demolido y sustituido por el actual puente de hormigón. Desde la década de los 70 hasta el año 2016, el Puente de Tetuán se ha mantenido sin cambios. Pero las obras del Metro, obligaron a derribar el lateral norte del puente, reconstruido finalmente en 2019.

PUENTE DE SANTO DOMINGO O DE LOS ALEMANES

El puente de Santo Domingo, conocido popularmente como Puente de los Alemanes, tiene su origen en un



Inauguración del Puente de los Alemanes. 1909. Fuente: Archivo Municipal



Lápidas en el Puente de los Alemanes. 1960/1985. Fuente: Archivo municipal

regalo del pueblo alemán a la ciudad de Málaga por su ayuda en el naufragio del navío germano Gneisenau.

La historia se remonta al 16 de diciembre de 1900, cuando la fragata alemana SMS Gneisenau se estrella contra la escollera del puerto de Málaga a causa de un terrible temporal, haciéndola naufragar. Fueron muchos los malagueños que acudieron al socorro de los marineros germanos, perdiendo la vida algunos de los rescatadores. Este acto heroico le valió a Málaga

el título de “Muy Hospitalaria” que aún hoy luce en el escudo de la ciudad.

Años más tarde se produce en Málaga la terrible riada de 1907, conocida como la gran riá del Guadalmedina, que supuso la destrucción de varios puentes que atravesaban el río, entre ellos el puente de la Aurora, cuyos restos fueron a detenerse en el de Santo Domingo, taponando sus ojos y creando una especie de presa. Al final, este no pudo contener la avalancha de lodo y restos sólidos, y se vino abajo.

Cuando la noticia llega a Alemania, se realiza una recogida de dinero para ayudar a los malagueños a reponerse de la catástrofe, encabezada principalmente por el káiser Guillermo II. La colonia alemana en Málaga tuvo la iniciativa de emplear los donativos en la construcción de un nuevo puente que sustituyese al del Santo Domingo.

Actualmente, en uno de sus arcos cuelga una placa de mármol con la siguiente inscripción: *Alemania donó a Málaga este puente agradecida al heroico auxilio que la ciudad prestó a los náufragos de la fragata de guerra Gneisenau. MCN-MCNIX, aunque anteriormente existía una lápida en la que rezaba: El Excmo. Ayuntamiento de Málaga al colocar esta lápida hace fervientes votos de su amistad con el generoso pueblo alemán. 1937, II Año Triunfal.*

La sociedad Martos y Compañía sería la encargada de construir el puente según el proyecto presentado por el

Consulado Alemán, que fue aprobado el 12 de agosto de 1908. Las obras comenzaron el 31 de agosto de 1909 y después de tres meses y medio, el 16 de diciembre, aniversario de la catástrofe de la Gneisenau, el puente fue entregado a la ciudad.

En el volumen 307, folio 353v de las Actas Capitulares, en su sesión del 17 de diciembre de 1909, aparece el siguiente texto, escrito por el cónsul alemán y presentado a la Corporación Municipal con motivo de la entrega a la ciudad del nuevo Puente de Santo Domingo.

**Al Excmo. Ayuntamiento Constitucional de Málaga.
Sr. Presidente.**

El Pueblo alemán tenía contraída una deuda de gratitud con los malagueños. (...) La Colonia Alemana, que no podía olvidar cómo los hijos de Málaga rivalizaron el infausto día 16 de diciembre de



Vista del Puente de Santo Domingo. 1960. Fuente: Archivo Municipal

1900 en solicitud y heroísmo, luchando con interés y abnegación sublimes para el salvamento de sus hermanos los naufragos y que aún tiene presentes el amor y el desinterés con que todos se disputaron el alojamiento de los supervivientes, durante los días que estos permanecieron entre nosotros, apenas tuvo conocimiento de la formidable inundación del 23 al 24 de septiembre de 1907, que tantas víctimas y destrozos causó en esta provincia, sintió resurgir con más bríos los hermosos sentimientos de la caridad y la gratitud, aprestándose a mitigar con su óbolo tanta desdicha. Y una suscripción iniciada por esta colonia alemana, 24 horas después de ocurrida la inundación, encabezada por S. M. el Emperador Guillermo II con una respetable suma, y secundada por Ministros, Ayuntamientos, Cámara y Comercio y otros centros oficiales y particulares de Alemania, ha producido lo suficiente para costear la pasarela que en nombre de mis representados tengo el honor de ofrecer al pueblo de Málaga por mediación de su digno Alcalde.

Muchos años después, el mencionado puente donado por los alemanes se encontraba muy deteriorado. Y una vez más, el gobierno alemán acudió en ayuda de los malagueños.

Así, en 1982, el entonces alcalde de Málaga, Pedro Aparicio, pidió ayuda al gobierno de la Alemania Occidental para restaurar el puente, ayuda que fue concedida y en la que participó de manera importante la Marina Alemana, conocedora de la historia de la fragata germana.

En la sesión de Cabildo del 2 de marzo de 1982, se presentó el expediente de contratación del Puente peatonal de Santo Domingo, que ascendía a 5.000.000 de pesetas, así como el pliego de condiciones.

Las obras de restauración de la estructura metálica se iniciaron en el mes de marzo de 1983. También se llevaron a cabo diversos trabajos de mejora de los accesos al puente. Estos consistieron especialmente en la sustitución del cordón inferior y la parte baja de las diagonales por perfiles nuevos, realizando la unión a la estructura que se mantenía por tornillos. Se renovaron completamente los aparatos de apoyo, creando un



Reapertura del Puente de los Alemanes tras su rehabilitación. 1985
Fuente: Archivo Municipal

sistema de rodillo engrasados que no permitía un cambio de posición. El conjunto estructural se completó con un pavimento de hormigón.

En el otro arco metálico se instaló una segunda placa que -junto a los nombres de: Puente de Santo Domingo y de los Alemanes-, conmemora la gratitud por la nueva ayuda con las siguientes palabras:

Este puente fue restaurado, con la ayuda de la República Federal Alemana, en el año 1984. El Ayuntamiento de Málaga deja constancia de su afecto y gratitud al generoso pueblo alemán.

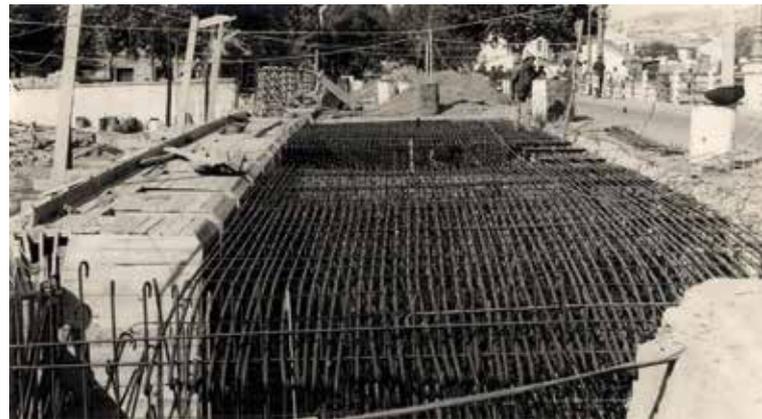
En 1992, el puente fue movido de su posición original para establecer un ángulo de 90° respecto a la iglesia de Santo Domingo.

En 2009, se celebró el centenario de la construcción del puente. El Ayuntamiento convocó un acto institucional al que asistieron además de autoridades municipales, encabezadas por el alcalde, Francisco de la Torre, destacados miembros del Consulado Alemán y de la aristocracia alemana como el Conde Rudolph Schömburg (más conocido como el Conde Rudi, quien vive en Marbella y regenta el Hotel Puente Romano) y su mujer la princesa María Luisa de Prusia.

Los días 1 al 3 de octubre de 2016 tuvo lugar el décimo encuentro de la rama Küstner, un encuentro familiar que reúne a parientes de España y Alemania con este apellido, descendientes de Jorge Küstner, comerciante alemán afincado en Málaga que acogió en su casa a treinta de los marineros de la Gneisenau.

PUENTE DE ARMIÑÁN

A principios del siglo XX, la ciudad de Málaga experimenta un importante crecimiento hacia su zona norte; esto unido a la necesidad de mejorar la comunicación con el Hospital Civil obliga a la ciudad a pensar en la construcción de nexos de unión que faciliten el tránsito de unos barrios a otros. Así, comienza a gestarse el Puente de Armiñán, que



Obras de ampliación del Puente de Armiñán. 1964. Fuente: Archivo Municipal



Construcción del puente de Armiñán. 1911. Fuente: Archivo Municipal



Puente Armiñán 1950/2019. Fuentes: Archivo Municipal y Fundación CIEDES

debe su nombre a Luis de Armiñán, afamado diputado del partido liberal por Archidona y director general de Obras Públicas, lo que contribuyó a que el proyecto del puente saliera adelante.

Inaugurado el 20 de noviembre de 1911, se convirtió en el primer puente malagueño realizado en hormigón armado. Es frecuente la confusión entre el puente de la capital malagueña y otro del mismo nombre ubicado en la localidad de Cuevas de San Marcos, inaugurado en 1913, también bajo la dirección general de Luis de Armiñán.

En la mitad de la década de los 60, este puente fue objeto de una importante remodelación al llevarse a cabo una ampliación de su calzada que pasó de uno a dos carriles.

PUENTE DE HIERRO O DEL ANTIGUO FERROCARRIL

El Puente del Antiguo Ferrocarril es un ejemplo en pie del auge industrial experimentado por la ciudad de Málaga a finales del siglo XIX y los albores del XX.

A lo largo del siglo XIX los países que se fueron incorporando a la Revolución Industrial, lograron aplicar

una serie de avances técnicos en la arquitectura y en la ingeniería, que resultaron ser fundamentales en el rápido desarrollo de ambas ciencias durante todo el siglo XX, y que supieron responder a las masivas necesidades de población, transporte y consumo de un Occidente en constante crecimiento económico.

La utilización del hierro, imitando el lenguaje clásico en un primer momento, y creando el suyo propio después, resultado de su propia apariencia, fue uno de los grandes avances que permitió desarrollos estructurales que hasta ese momento, con la única utilización de la piedra, eran imposibles. No solo se logran nuevos espacios, sino que su construcción resultaba más económica, por la fabricación en serie de las piezas y la consecuente aceleración del montaje.

El puente de hierro de la desembocadura del río Guadalmedina, inaugurado en 1913, entra plenamente dentro de esta corriente de aplicación de nuevos materiales y sistemas de trabajo.

Su aspecto es alargado y carece de apoyos intermedios. Las vigas, prefabricadas, se disponen en diagonal orientadas hacia el centro, partiendo desde cada esquina, formando rombos en la sección central y entrecruzándose con vigas perpendiculares a la base, todas remachadas,



Puente del Antiguo Ferrocarril. 1990 Fuente: Archivo Municipal



Año. 2019. Fuente: Fundación CIEDES

con una clara intencionalidad de axialidad, última manifestación de la tradición clásica. A pesar de estas pequeñas concesiones al pasado, muestra el lenguaje propio de la ingeniería, que la industria que le sirvió de soporte supo crear.

Inmersa Málaga en el desarrollo industrial y con una población creciente, no le faltaban emprendedores. Así, la Compañía de Ferrocarriles Suburbanos, que anteriormente había puesto en marcha la línea ferroviaria Málaga-Ventas de Zafarraya, promovió una segunda línea entre la capital y Coín que fue lo que determinó la construcción de la estación central en terrenos del puerto. La línea se ejecutó en varias fases, de forma que el ferrocarril llegó a Alhaurín el Grande en 1913 y a Coín dos años después. Nada más salir del puerto cruzaba el Guadalmedina sobre el nuevo puente metálico. Según su ficha histórica, ponía en relación algunas de las industrias más importantes de la zona oeste de la ciudad con el puerto, como la fábrica de azúcar El Tarajal (1930), Hilados y Tejidos de Málaga (1959), fundición Ramírez y Pedrosa (1916) y la sociedad A. Lapeira Metalgraf española (1918).

La conexión directa entre mar y ferrocarril atrajo a nuevas empresas a esta zona, que se completó con

talleres de fundición vinculados a la siderurgia o al mantenimiento ferroviario, industrias químicas y fábricas de harina. El historiador Víctor Heredia explicó que el principal obstáculo a salvar para extender la línea ferroviaria hasta el puerto era la desembocadura del río Guadalmedina, para lo que se construyó *un sencillo puente metálico que permitió el tráfico de mercancías entre los nuevos muelles, la estación de tren y las fábricas situadas en la zona*. Pero esta estructura metálica resultó muy dañada debido a la inundación de septiembre de 1907, así como a la reordenación del cauce llevada a cabo en los años siguientes, lo que hizo necesaria la construcción de un nuevo puente de hierro que atendiera también las necesidades de las nuevas líneas de ferrocarril hacia Coín y Fuengirola.

La estructura está catalogada como patrimonio inmueble de Andalucía por parte del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico. De uso exclusivo ferroviario, de tipo Linville, utiliza las vigas de cajón y los remaches como sistema constructivo, su longitud es de 74 metros.

Hoy en día el Puente de Hierro constituye un atractivo de esta zona donde surgió a mediados del siglo XIX un pequeño barrio obrero, aislado entre huertas, industrias, la playa y el lecho seco del arroyo del Cuarto. Hasta

entonces la zona, según Heredia, era un gran muladar en el que se vertían los desechos de las industrias próximas y en las que se mantenían porquerizas como cebaderos de cerdos.

Más de un siglo después de su construcción, en 2015, la Autoridad Portuaria ponía en marcha el proyecto de acondicionamiento y refuerzo estructural del puente metálico sobre el río Guadalmedina. La empresa adjudicataria fue Acciona Infraestructuras, S.A., única empresa que presentó oferta.

La actuación permitió adaptar el puente del antiguo ferrocarril a la normativa de ADIF (Administrador de Infraestructuras Ferroviarias de España). El proyecto, financiado en parte por el Fondo Europeo del Programa Operativo FEDER 2007-2013, dispuso de un presupuesto de adjudicación de 465.864,70 euros y un plazo de ejecución de 5 meses.

PUENTE DE LA AURORA

Cada día lo cruzan miles de personas que van desde la Trinidad y Mármol hasta el centro. Se trata de uno de los puentes más emblemáticos de la ciudad de Málaga, sin duda alguna, del más cofrade. La estampa de Jesús Cautivo cada lunes santo atravesando el Guadalmedina sobre la pasarela de la Aurora ha traspasado las fronteras malagueñas y cada vez son más los foráneos que veneran y admiran al Señor de Málaga a su paso por este puente.

No obstante, pocos conocen su historia.

Durante siglos, el Guadalmedina –aún sin quererlo– ha ejercido de frontera entre dos málagas, la del centro y la del extrarradio, una división física más acentuada a consecuencia de las continuas riadas que han assolado la ciudad a lo largo de los siglos. Los intentos por unir las dos laderas también se remontan en el tiempo, y ya en los planos de la *Málaga musulmana* de Emilio de la Cerda aparece un paso que conectaba el Camino de Antequera con la puerta del mismo nombre, situado cerca del convento de las Catalinas. Estaría, pues, aguas arriba del emplazamiento del puente actual. Igualmente, en los *Repartimientos de los Reyes Católicos*, se cita una

puentecilla existente entre el puente de Santo Domingo y la que fue más tarde la Puerta Nueva. Sin embargo, uno tras otro, los puentes que se elevaban en este entorno para acercar una margen a otra desaparecían con cada avenida. Así mismo, cada inundación que asolaba la ciudad generaba un estudio de canalización del río, proyectos que, a su vez, incluían la construcción de dos puentes, uno para conectar el barrio del Perchel y otro para unir el de la Trinidad.

En los estudios existentes sobre las inundaciones que ha sufrido la ciudad se encuentran datos abundantes acerca de los puentes que han existido sobre el río Guadalmedina. En el número 29 de la revista *Jábega*, publicado en el año 1980, se incluía un reportaje sobre el puente de la Aurora. En él se explica cómo la primera inundación de las acaecidas en el siglo XVII, ocurrida en diciembre de 1611, produjo daños de consideración en un sólido puente de mampostería existente junto a Puerta Nueva. Este puente fue reconstruido, reforzándose sus pilas y aumentándose su altura, pero nuevamente fue arrastrado por otra riada ocurrida el año 1614. Se volvió a reparar la obra, pero el excesivo espesor dado a sus pilas vino a ocasionar problemas para el desagüe de las avenidas que se presentaron en los años posteriores, por lo que el corregidor del momento, Mario Arias Girón y Narváez, decidió sustituirlo por otro más ligero construido de madera, del que dio buena cuenta asimismo la gran riada de septiembre de 1661, una de las más graves de que se tiene referencia. Esta riada no sólo arrastró este puente, sino que también destruyó el antiquísimo de Santo Domingo, obra muy sólida que había resistido los ímpetus de las aguas durante muchos siglos. Transcurrieron los años sin que se solucionase el problema de las inundaciones, se restableció la comunicación por el puente de Santo Domingo y en septiembre de 1764 una nueva inundación vino a colmar la paciencia de la población, que protestó ante el gobernador de que los sucesivos proyectos de encauzamiento redactados durmiesen olvidados en los archivos.

El Ayuntamiento encargó al arquitecto Antonio Ramos, director de las obras de la Catedral, el proyecto de encauzamiento. Elaboró el estudio e incluyó la construcción de dos puentes, uno en la Alameda y otro desde el Postigo de Arance a la calle de la Trinidad, mientras proponía la

demolición del de Santo Domingo, por considerarlo un obstáculo para la circulación de las aguas. Nada práctico se hizo tampoco en esta ocasión y llegó el día 12 de febrero de 1784 en que el rey Carlos III, a instancias del Cabildo de la ciudad, comisionó a Julián Sánchez Bort, marino y arquitecto hidráulico, encargado de las obras del Puerto, para que estudiase un proyecto de canalización del Guadalmedina, cuyas obras habrían de ejecutarse por cuenta del Erario Público. Este estudio incluyó dos puentes, uno para dar comunicación al barrio del Perchel y otro para el de la Trinidad, que debería tener tres arcos elípticos de 30 pies de diámetro, sobre pilas de 7,5 pies de espesor y 6 pies de altura. Tampoco esta idea llegó a plasmarse en obra concreta. Unos tras otros se iban sucediendo estudios y proyectos de canalización del río que evitaran las inundaciones, pero ninguno se materializó.

En 1861 se encargó a Pedro A. de Mesa, ingeniero al frente de las obras del ferrocarril Córdoba-Málaga, el estudio de los proyectos anteriormente redactados y de ellos seleccionó como los más viables el elaborado por Diego Ramírez en 1848 y el de don Antonio Ramos.

Mesa propuso, como obras absolutamente necesarias, la construcción de dos puentes iguales al de Tetuán, inaugurado el año anterior, situados uno frente a la cárcel de mujeres y el otro entre Puerta Nueva y la calle Mármoles. No debió prosperar la propuesta del ingeniero De Mesa, pues en el plano de Málaga de Pérez de Rozas, fechado en 1863, no aparecen más puentes que el de Santo Domingo y el de Tetuán. Sin embargo, a finales del siglo XIX o primeros años del XX se debió reconstruir el antiguo puente de madera; ahora constaba de tres vanos de unos 12 metros de luz y unos 5 metros de altura libre.

No obstante, la penosa situación no sólo en lo relativo a los puentes de esta zona, sino a las insistentes avenidas, se volvió del todo insostenible a raíz de la gran riada de 1907. Como se ha señalado, en aquel momento, el paso entre el barrio de la Trinidad y el centro de la ciudad lo constituía un puente de madera, pero en la inundación del 07 fue arrasado aguas abajo por la fuerza de la corriente, chocando con el puente de Santo Domingo que, a su vez, también cedió, de manera que ambos obstruyeron el de Tetuán, provocando el desbordamiento del río y las inundaciones de la zona de la Alameda.



Antiguo puente de madera. Finales siglo XIX. Fuente: Archivo municipal

Málaga perdió una vez más la conexión Trinidad-Centro. Las terribles consecuencias de la riada de 1907 impulsaron la construcción de un nuevo puente que plantara cara a las continuas avenidas. Tras varios proyectos fallidos, finalmente se encarga la obra al ingeniero de Caminos Manuel Giménez Lombardo, responsable también de la dirección y realización del pantano del Agujero, quien presenta el titulado *Proyecto de Puente sobre el río Guadalmedina en la Aurora*, de fecha 11 de noviembre de 1918.

Por aquella época el Ayuntamiento había puesto en marcha una operación urbanística de importancia: dar un nuevo trazado a la calle Mármoles. Esta circunstancia obliga a Lombardo a alinear el puente con la nueva calle. Proyecta cuatro rampas de acceso –realmente, considera que es necesaria una quinta rampa para dar acceso directamente a la calle Carretería, pero el alto coste en expropiaciones lo disuade- garantizando así la circulación en sus movimientos más importantes.

El punto elegido para construir el nuevo puente es el más estrecho de todo el encauzamiento del río -38 m-, contra los 41 metros del puente de Santo Domingo y los más de 60 del de Armiñán. Tras varios análisis, Giménez Lombardo se decide por un puente en arco rebajado de hormigón armado, de tablero superior y de un solo vano, admitiendo la posibilidad de inundación parcial de la celosía en avenidas.



Visita de Alfonso XIII al Guadalmedina para poner la primera piedra del futuro puente de la Aurora. Año 1921. Fuente: Wikipedia



Pasarelas para atravesar el río. Finales siglo XIX. Fuente: Archivo municipal

El presupuesto de ejecución material asciende a 701.851,47 pesetas, incluidas 1.500 pesetas para las pruebas, y el de contrata a 1.088.475,70 pesetas, incluidas 320.020 pesetas para expropiaciones. El plazo de ejecución lo fija en dos años.

Aunque el proyecto se aprueba por R.O. de 30 de agosto de 1920, no llega a ejecutarse tal como lo idea en un primer momento el ingeniero, ya que el hormigón será sustituido por un arco metálico, cuyo presupuesto de ejecución material es de 545.615,58 pesetas, sensiblemente inferior al correspondiente a la solución de hormigón armado.

El 22 de mayo de 1921 el rey Alfonso XIII puso la primera piedra de la futura construcción, que luego se prolongaría durante casi una década. El monarca Borbón había viajado a Málaga el día anterior para inaugurar las obras del pantano del Chorro. El 22 puso la primera piedra del hotel Príncipe de Asturias (después llamado Miramar) y del puente de la Aurora. Las crónicas de la época narran cómo los vecinos de los alrededores engalanaron sus

balcones con mantones y colgaduras. El rey bajó al lecho del río, donde se levantó un altar para la ocasión, firmó el acta y colocó la primera piedra del puente.

Su construcción se prolongó durante nueve largos años. Los problemas administrativos y constructivos hicieron que la espera se eternizara para muchos malagueños. Eran frecuentes los rodeos de los ciudadanos para atravesar el río por otros puentes más contundentes que el de madera, que tras la riada de 1907 se volvió a reconstruir para permitir el acceso de peatones; asiduamente se colocaban pasarelas con tablonos o se utilizaba el servicio de jóvenes que se ganaban unos céntimos llevando a hombros a quien no quería mojarse con el agua del río. Sin duda, se trataba de unas circunstancias que en absoluto satisfacían a la población.

Así las cosas, las protestas en los periódicos de la época eran constantes y el puente no se terminaba. La gente malagueña, benevolente con la incuria administrativa, plasmó su protesta en una coplilla, que se cantó mucho por el carnaval y decía así:



Puente de la Aurora en 1950. Fuente: Archivo municipal



Puente de la Aurora en 2019. Fuente: Fundación CIEDES

***Tenemos un gran proyecto
para el museo de la historia:
hacer un puente que sea
de esta tierra orgullo y gloria.
Primero haremos los machos
con portland y grava que sobre
y derribaremos cien casas
buscando la ruina del pobre.
También haremos dos rampas
tan preciosas y divinas
que el día que llueva no puedan
cruzarlas las golondrinas.
Después le daremos coba
que es lo que se lleva ahora
aunque sepamos lo que ocurre
con el puente de la Aurora:
que el rey puso una piedra
y si un día el puente se acaba
la piedra, de fijo, tiene,
perilla, bigote y barba***

La estructura metálica fue fabricada en los talleres de La Metalúgica, situada en el Paseo de los Tilos. Las pruebas oficiales de resistencia del puente se realizaron los primeros días de abril de 1930 y en junio quedó abierto. Como curiosidad, señalar que la prueba estática consistió en la colocación de sacos de arena con un peso total de 170.000 kilos. Para la prueba dinámica se hizo circular tres filas de camiones, tanques y apisonadoras, con un resultado plenamente satisfactorio.

El puente construido coincide con absoluta fidelidad con el proyectado -excepto las barandillas, que son mejores que las de proyecto-, según se desprende de la comparación de las medidas y observaciones realizadas por el equipo de Antonio Molina Cobos para la revista *Jábega* con los dibujos del mismo que se incluyen en el Replanteo Reformado redactado en 1922. No se puede decir lo mismo del nombre, ya que siempre ha sido conocido por Puente de la Aurora, siendo pocos los malagueños que saben que por Real Orden del día 21 de junio de 1921 fue bautizado oficialmente como Puente de Alfonso XIII.

PUENTE DEL CARMEN

El Plan General de Mejoras de Málaga de 1924 incluía entre sus proyectos un puente de hormigón armado entre el de Tetuán y el mar, respondiendo a la necesidad de mejorar la comunicación de la zona suroeste de la ciudad y el ferrocarril. Después de dos proyectos redactados por Francisco Martín Gil en 1926 y por José María Cano Rodríguez en 1929, que no se llevaron a



Puente del Carmen 1940. Fuente: Archivo Municipal



FOTO PUENTE DEL CARMEN HOY

cabo, el nuevo puente de Nuestra Señora del Carmen se inauguró en 1938, construido sobre el proyecto de Emilio Miranda Lafuente. Consta de tres tramos rectos de 18,50 metros de luz entre ejes de pilas y 17 de luz libre, sobre pilas de 1,50 de ancho. La calzada tiene 12 metros de anchura, más dos aceras de 2 metros. La altura libre es de 3 metros en los vanos laterales y 3,20 en el central. Las pilas de 18 metros de longitud se proyectan de hormigón en masa con una sección ligeramente ataluzada. Se rematan en tajamares en tronco de cono, de mampostería, sobre basamento cilíndrico de sillares. El tablero se forma por seis vigas de hormigón armado unidas por un forjado. La barandilla se forma mediante tubos de hierro sobre montantes del mismo material. La decoración general del puente y sus farolas fue diseñada por el arquitecto Fernando Guerrero-Strachan, quedando simplificada en obra.

PUENTE DE ANTONIO MACHADO



Incluido en el proceso para la integración del Puerto en la ciudad, la construcción del nuevo puente sobre el Guadalmedina –junto con la primera fase del Paseo Marítimo de Poniente- supuso un paso decisivo para la prolongación de la ciudad hacia el oeste a lo largo del borde litoral, superando también en esta zona la histórica barrera del río Guadalmedina como ya se había hecho en los años 60/70 en la zona interior a través de la operación de expansión urbana en torno al eje de la Prolongación de la Alameda.

En la década de 1990 se abrió el nuevo puente enlazando con el paseo marítimo de Poniente en línea recta y descongestionando el puente del Carmen.

Está situado dentro del recinto portuario, por lo que es usado principalmente por vehículos pesados de transporte de contenedores. Su estructura de hormigón armado se compone de tres vanos adintelados, apoyados directamente sobre el encepado de los pilotes que le sirven de cimentación.

PUENTE DE LA TRINIDAD

Pasarela peatonal de estructura metálica, que comunica el pasillo de Santo Domingo con el de Santa Isabel, salva la luz del cauce sin apoyos intermedios. Su estructura la componen dos cerchas paralelas conformadas mediante perfiles laminados de acero y una pasarela de tableros de madera. Se trata del más reciente de los pasos peatonales sobre el río. En 2017, el Ayuntamiento de la ciudad, dentro de las inversiones financieramente sostenibles, destinó algo más de 37.000 euros a su remodelación: sustitución y renovación integral de las tablas que conforman la infraestructura, así como su posterior pintado; mejora del alumbrado con luminarias tipo Led y revisión de los estribos de apoyo.

PUENTE DE PESCADERÍA



Las obras realizadas entre 1989 y 1993 en el tramo urbano del río lograron mejorar la capacidad de evacuación del cauce, que en los años anteriores había ido progresivamente disminuyendo hasta quedar reducida a unos 150 m³/seg. en la zona del puente del Carmen. Se consiguió elevar la capacidad de drenaje hasta los casi 600m³/seg., es decir, el caudal máximo que podían aliviar el Agujero y el Limonero. El proyecto incluyó una balsa de decantación bajo el puente de Armiñán y el diseño de los nuevos puentes del Paseo Marítimo (de Antonio Machado), de la **Esperanza** y de la **Misericordia**, así como la pasarela peatonal del **Perchel**.

PUENTE DE LA ESPERANZA



Concebido para descargar de tráfico al puente de Tetuán, consta de dos apoyos intermedios y estructura de hormigón armado; la estrechez de sus aceras obligó a destinar uno de los cuatro carriles de circulación a este fin.

PUENTE DE LA MISERICORDIA



Puente de hormigón armado, está destinado fundamentalmente a mejorar la comunicación rodada entre ambas márgenes.

PUENTE DEL PERCHEL



Esta pasarela peatonal formó parte del paquete de obras realizadas entre 1989 y 1993 a raíz del proyecto “recuperación para la ciudad de un espacio central: Guadalmedina”. Su estructura de hormigón armado salva la luz del cauce entre apoyos extremos. La necesidad de respetar la sección útil de desagüe prevista para avenidas extraordinarias obligó en su diseño a elevar el tablero sobre la rasante de la calle.

PUENTE DE LA PALMILLA



Es el decano de los puentes del norte de la ciudad. Consta de cinco apoyos intermedios compuestos por pilares de hormigón sobre basamento del mismo material y tablero de hormigón.

PUENTE DE LA ROSALEDA



Construido con motivo del Campeonato Mundial de Fútbol de 1982, está formado por tableros de hormigón pretensado simplemente apoyados sobre pilas y estribos de forma continua, lo que permite a la estructura moverse libremente en caso de dilataciones térmicas o asentamientos diferenciales.

PUENTE DEL MEDITERRÁNEO



Construido para dar continuidad a la ronda intermedia de Málaga, soporta un importante paso de tráfico rodado. Su perfil bajo se explica por la anchura del cauce en este punto, por lo que no queda comprometida la sección de desagüe. Estructuralmente, está formado por vigas prefabricadas de hormigón armado y canto variable, simplemente apoyadas, sobre dos apoyos intermedios y capa de rodadura de asfalto sobre tablero de hormigón.

AUTOVÍA A-7 DEL MEDITERRÁNEO

Esta Autovía, también denominada de Las Pedrizas, fue inaugurada en abril de 1967. Atraviesa la cuenca del Guadalmedina en dirección norte sur desde la localidad de Casabermeja hasta las puertas de la ciudad, constituyendo desde entonces la principal vía de entrada a la ciudad. La autovía sigue el curso del río prácticamente en todo su recorrido, cruzándolo con 22 viaductos hasta el pantano del Limonero y otro por debajo. Esto hace que pese a su gran impacto visual permita un alto grado de permeabilidad entre ambas márgenes del río.



Sobre el Guadalmedina, se vislumbran una serie de puentes de hormigón armado resueltos con vigas prefabricadas de hormigón de sección continua, simplemente apoyadas, sobre dos apoyos intermedios. Son puentes de nueva construcción, bien resueltos, cuya belleza reside en su propia lógica estructural.

PUENTE DEL JARDÍN BOTÁNICO (GOUNOD)



Une la plaza de Jacques Cousteau con la Avenida Jacinto Benavente. Situado, por tanto, al sur de la desembocadura del Arroyo Pescadores, este puente da acceso a la hiperronda A-7

PUENTE DEL CONSERVATORIO (BRUCKNER)

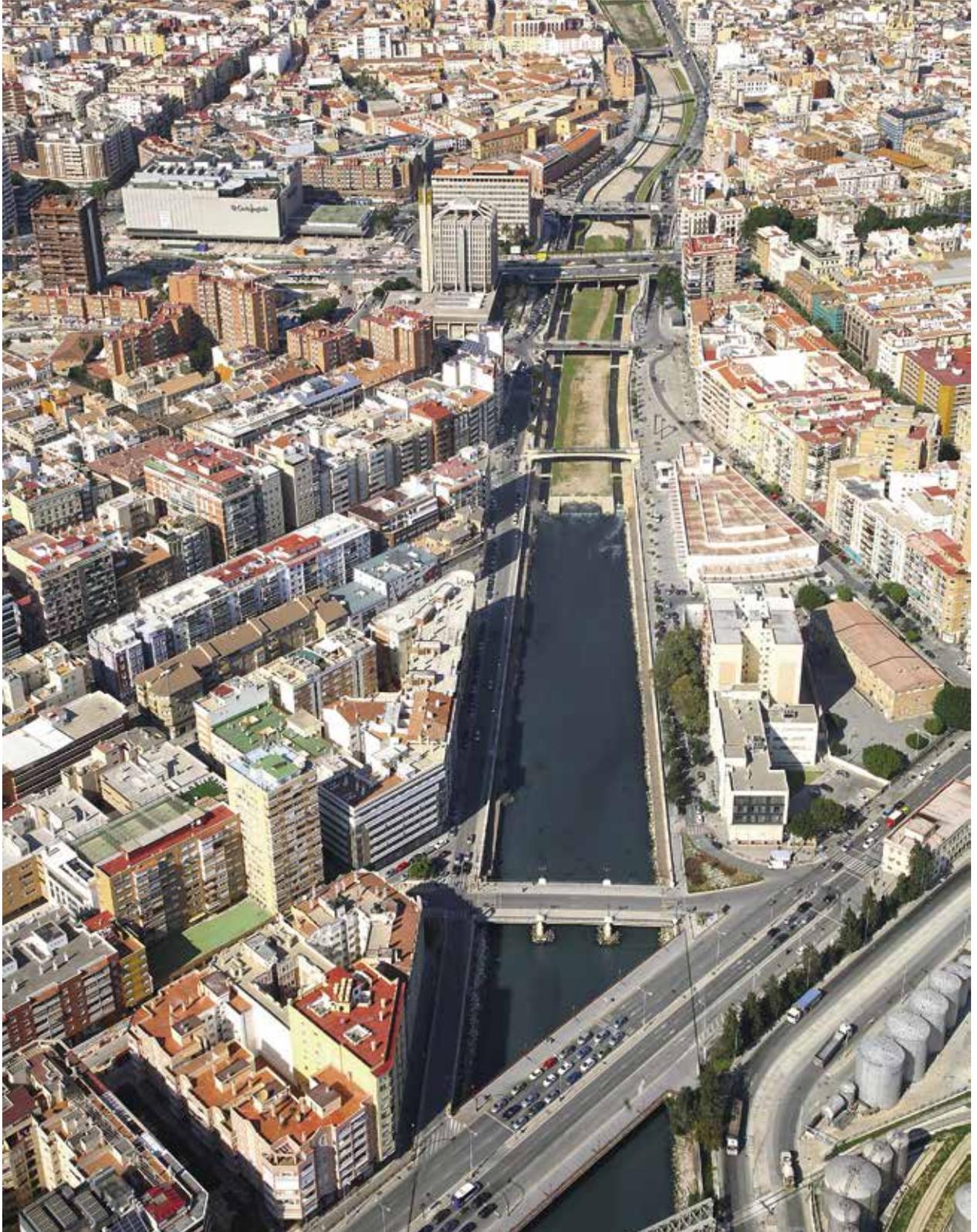


Próximo a la barriada de Las Virreinas, este puente recibe su nombre por su cercanía con el Conservatorio Profesional Manuel Carra.

PUENTE DE LA CONCEPCIÓN (BORODÍN)



Une la calle Borodín con la Avenida Ramón y Cajal, entre los barrios 26 de febrero y Las Virreinas.





An aerial photograph of a city grid, showing a river flowing through it. A bridge crosses the river, and the city buildings are visible on both sides. The image is in black and white.

6.
PUNTES-PLAZA
EN EL CONCURSO
DE IDEAS PARA
LA INTEGRACIÓN
URBANA DEL
GUADALMEDINA



6. PUENTES-PLAZA EN EL CONCURSO DE IDEAS PARA LA INTEGRACIÓN URBANA DEL GUADALMEDINA

En el año 2011, la Fundación CIEDES lanzó el Concurso de Ideas para la integración urbana del río Guadalmedina. Un total de 16 equipos multidisciplinares participaron en el mismo. De ellos, 11 contemplaron en sus propuestas la creación de puentes plaza, entendiendo estos como amplias plataformas con miradores y zonas de estancia para salvar el cauce y unir ambos márgenes del río, creando conectividad y convirtiéndose en espacios ganados para el ciudadano.

En este capítulo, se analizarán las diferentes aportaciones de esos 11 equipos, las ideas que, dentro de su contexto, abogaban por generar espacios que sirvieran de nexo entre zonas de la ciudad ahora inconexas, a la vez que procuraban la reconversión del eje Guadalmedina en un auténtico eje urbano, conector de equipamientos, de servicios y de barrios, un corredor verde con grandes zonas para el ciudadano.

PUENTES PLAZA EN EL CONCURSO DE IDEAS			
ORDEN	DIRECTOR DE LA PROPUESTA	PROCEDENCIA	INCLUYE PUENTES-PLAZA
1º Premio	José Seguí Pérez	Málaga	SÍ (Puentes esculturas)
2º Premio	Juan José Soto Mesa	Málaga	SÍ (Plazas puente)
3º Premio	José Ramón Navarro Vera	Alicante	SÍ (Pasarelas peatonales)
1º Accésit	Francisco San Martín Olea	Málaga	SÍ (Plazas del Guadalmedina)
2º Accésit	Antonio Álvarez Gil	Málaga	NO
3º Accésit	José Luis Gómez Ordóñez	Granada	SÍ (Puentes plaza)
4º Accésit	Isabel Castiñeira Palou	Barcelona	SÍ (Puente mirador)
5º Accésit	Francisco Javier Alés Soto	Málaga	SÍ (Embovedado)
6º Accésit	Daniel Ferrer Jiménez	Madrid	NO
7º Accésit	Juan Miguel Otxotorena Elicegui	Pamplona	SÍ (Plazas elevadas)
11º	José María Romero Martínez	Málaga	NO
12º	Rafael Lucas Lobón Martín	Málaga	SÍ (Plaza del Guadalmedina)
13º	Alejandro Pérez Martínez	Málaga	SÍ (Cubrición parcial del cauce)
14º	José V. Vallejo Lobete	Pamplona	NO
15º	Rafael Carbonero Díaz	Málaga	NO
16º	Ignacio Barredo Ardanza	Bilbao	SÍ (Plaza representatividad)



PROPUESTA DEL EQUIPO LIDERADO POR JOSÉ SEGUÍ PÉREZ

El equipo ganador apuesta por un parque fluvial con gran riqueza paisajística, cuyo diseño del parque se plantea desde la búsqueda de la integración del parque con la naturaleza y el lugar donde se encuentra. Esta integración se traduce en un parque ajardinado con una rica combinación de especies predominantemente autóctonas, evitando el monocultivo, eliminando cualquier especie alóctona invasora, así como aquellas especies que puedan provocar alergias a los ciudadanos, sin renunciar a un alto nivel de complejidad y riqueza paisajística. Defienden un parque fluvial que a lo largo de su tramo urbano vaya de más naturalizado y autóctono en su desarrollo desde el Embalse del Limonero, a un parque más exótico, decorativo y algo menos autóctono en su tramo más urbano hacia el sur.

Proponen sistemas de riego de máxima eficiencia y gestión del agua con tanques de tormenta que acumulan el agua de lluvia para el riego, y un sistema innovador de riego con manta enterrada que distribuye uniformemente la humedad sin evaporación, complementado con el riego por goteo. El resultado es un parque fluvial urbano con bajísimos mantenimientos de podas, riego, fertilizantes o fitosanitarios debido al alto nivel de biodiversidad autóctona de sus especies.

El diseño paisajístico ha buscado crear un recorrido a lo largo del parque lleno de sorpresas y estructurado por una serie de piezas escultóricas **puentes-esculturas** y caprichos arquitectónicos “follies del parque”. Estas invitan al paseante a recorrer una secuencia pintoresca de “paisajes ataluzados” enmarcados por unas riberas de bosquetes que esconden los diferentes paisajes, provocando sorpresa en un espacio formados por taludes, pintados con gravas y especies herbáceas autóctonas, en un rico juego de color y texturas en el paisaje.

PROPUESTA DEL EQUIPO LIDERADO POR JUAN JOSÉ SOTO MESA

Este equipo habla expresamente de puentes plaza. Así, en el tramo de río que bordea el casco antiguo de la ciudad, desde el puente de Tetuán hasta el puente de la Aurora, proponen la creación de unas plazas puentes que conecten ambas orillas y mantengan el mismo lenguaje tectónico del resto de la intervención planteada. Se trata de una solución que prolonga el carácter peatonal del centro histórico hacia los barrios situados en la margen derecha del río y que no renuncia a la percepción del mismo como hecho geográfico constituyente de la fisonomía y el paisaje de Málaga.

Puesto que la solución hidráulica adoptada por este equipo lo permite, la conexión se realizaría a cota de calle,

sin resaltes, eliminando las barreras físicas que impidan el libre tránsito de peatones, dando continuidad visual entre barrios y extendiendo la pavimentación y el carácter de la urbanización que se desarrolla en las calles del centro.

A su vez, dentro de estas **plazas puente peatonales**, se producen una serie de accidentes topográficos que facilitan la relación entre el plano de la ciudad y el del álveo, mediante el establecimiento de vistas cruzadas. Se encuentran perforaciones que permiten la bajada al cauce a través de escaleras de linterna, óculos que dejan pasar la luz natural o rebajes que posibilitan la creación de remansos de circulación y zonas de estancia. Estas zonas, situadas en depresión respecto a la cota de tránsito, disfrutan del sol y de la brisa del mar, y pueden albergar kioscos, terrazas o veladores que asoman al río. Su pavimentación diferirá del de la



cota superior y la evacuación de sus aguas se producirá mediante una ligera pendiente y una pequeña gárgola, directamente al río.

El carácter masivo de estas construcciones remite al antiguo puente de piedra situado frente a la iglesia de Santo Domingo. Este lugar ha sido, desde la Antigüedad, el elegido para cruzar el cauce del Guadalmedina a su paso por la ciudad. Aquí debió situarse el paso de la vía terrestre que unía las colonias fenicias del sur de la Península Ibérica sobre el que se construyó posteriormente el puente romano.

Según defiende el equipo de Soto, la ejecución de plazas puente es más económica y respetuosa con el medio físico que el embovedado completo de este tramo; además genera espacios de disfrute ciudadano de mayor calidad espacial y peculiaridad que un plano continuo, y planea una solución intermedia original, resolviendo el problema, no escondiéndolo.

PROPUESTA DEL EQUIPO LIDERADO POR JOSÉ RAMÓN NAVARRO VERA

El equipo alicantino propone dos zonas con pasarelas peatonales que podrían asemejarse a puentes plaza. Por un lado, en la zona de Martiricos proyecta un espacio atravesado por un pequeño vial para acceso a los



edificios del ámbito y dispone un gran aparcamiento subterráneo. En esta zona se produce la salida del tramo soterrado que conectará con el puente de la Rosaleda.

Entre las 2 torres se proyecta una **pasarela peatonal** sobre el cauce que se bifurca en 2 ramales sobre un pequeño parque al otro lado del cauce, buscando las direcciones de las calles Peinado y Martínez Barrionuevo, que acometen sobre dicho parque.

Por otro lado, la zona del Puerto también sería objeto de ejecución en cuanto a puentes plaza. El equipo de Navarro propone dotar a la zona portuaria, actualmente destinada a aparcamiento de vehículos pesados, de un carácter urbano, que no sea una barrera sino un elemento articulador que ponga en contacto la playa de San Andrés, el Parque de Huelin y el Guadalmedina.

La primera conexión se produciría a través de un tranvía que circulará de Norte a Sur por el margen izquierdo del río y que tendrá una parada dentro de la zona, dando servicio a estos tres espacios. El tranvía recuperará así la función ferroviaria del puente metálico utilizado por el tren del puerto en la actualidad.

Se genera un nuevo trazado para el tren del puerto, que conecta el directamente un soterramiento programado con una nueva zona de contenedores, ya que esta zona será la que se prevé tenga mayor uso de este servicio. Se procura que el tren interfiera lo menos posible en el uso del espacio público, aprovechando la topografía del parque para la salida del soterramiento, mimetizándolo con el espacio público, generando un edificio al final, quedando al exterior un pequeño tramo hasta alcanzar un nuevo puente creado para alcanzar la zona de contenedores.

La segunda conexión se propicia al romper la barrera que genera el muro del puerto y crear unas **pasarelas peatonales** que salvan la avenida, permiten una continuidad espacial y se integran en la imagen del conjunto.

PROPUESTA DEL EQUIPO LIDERADO POR FRANCISCO SAN MARTÍN OLEA

Este equipo defiende y desarrolla de forma pormenorizada la creación de seis espacios sobre el cauce para uso ciudadano, de manera que su propuesta se plantea como una vertebración de espacios públicos concatenados. Se parte desde nuevos espacios abiertos próximos al Centro Histórico, en los que prima el carácter de plaza para la congregación/encuentro ciudadano y el comercio. Estos lugares públicos se incorporan de manera paulatina a la red de espacios verdes que reconocen el carácter de cada entorno, en una progresión que transita desde las alineaciones arbóreas urbanas, hacia una gradación que incrementa la componente de paisaje natural más ligada con su extremo septentrional.

Se trata del ámbito del río donde históricamente se ha desarrollado mayor actividad ciudadana, comercial y de intercambio. Se propone reconocer esta vocación de acontecimiento ciudadano materializándola mediante la formalización de un sistema de **plazas públicas** adaptadas a las rasantes existentes. Este sistema se entiende como lugar propicio para recoger las actividades que hoy saturan el centro histórico, convirtiéndose en un articulador urbano de las proximidades en apoyo al peatón.

1/ Plaza de las Artes. Se crea una plataforma base del espacio público, como espacio expositivo de manifestaciones artísticas al aire libre, que recoge, en su parte sur, los recorridos urbanos que proceden de la actividad del CAC y de la calle Cuarteles. Sus límites se configuran mediante construcciones ligeras que permiten o bien la creación de un mirador elevado sobre este nuevo espacio público, o bien la posibilidad de ubicar pequeños comercios para ferias ocasionales que complementen lo que ya sucede en el entorno del CAC. La lámina de agua de mar existente se extiende bajo la plataforma.

2/ Nuevo puente de Tetuán. El puente actual se transforma en espacio urbano entre la Alameda Principal y los edificios de Correos y de Hacienda. Se parte del reconocimiento de la altura del puente de Tetuán, elevada sobre las cotas de la ciudad histórica,

para complementar su carácter funcional de paso en una nueva plaza elevada sobre el Guadalmedina donde se propiciarán nuevas actividades ciudadanas. Surgirán actividades con una componente ocasional para dar cabida a eventos expositivos de gran formato, para facilitar lugares de estancia y restauración. Estos usos se apoyan en una arquitectura ligera en su lado oeste que atenúa la presencia del edificio de Hacienda sobre este espacio.

3/ Explanada de Santo Domingo. Se parte del reconocimiento de la creciente actividad peatonal y comercial del Centro Histórico. Se plantea la recuperación de la rasante de este tramo propicia para el uso ciudadano coincidente con la de sus espacios limítrofes, como el Pasillo de Santa Isabel, el Pasillo de Santo Domingo y el Pasillo de Guimbarda. La plataforma se soporta sobre apoyos intermedios y por su interior discurren las canalizaciones previstas de los arroyos urbanos. En el espacio público ganado, se redefinen sus bordes de manera diferenciada, proponiendo arquitecturas ligeras que den forma a los usos de tipo comercial y turístico que complementen las actividades predominantes en ambas márgenes y alineaciones arbóreas que embellezcan estos espacios. Se permite con ello reubicar los tradicionales



mercados de flores y artesanos que siempre existieron en la zona. El extremo próximo al puente de la Aurora se cualifica como pieza estratégica de llegada de los sistemas de transporte público de alta capacidad que proviene de un intercambiador norte propuesto. A partir de esta área se consolida la opción peatonal y se garantiza el acceso preferencial al Centro Histórico a través de Puerta Nueva y Cisneros.

4/ Nuevo Puente del Carmen. Se propone la reinención de un lugar que surge como intersección entre desembocadura, puerto y paseo marítimo. Se rompe la fragmentación existente de cruce de caminos aglutinando en un mismo espacio una plaza que se transforma en un amplio espacio de uso ciudadano. Se crea para este trozo de ciudad un espacio que sirve de estancia y paseo eliminando la angostura existente en favor de una mayor amplitud.

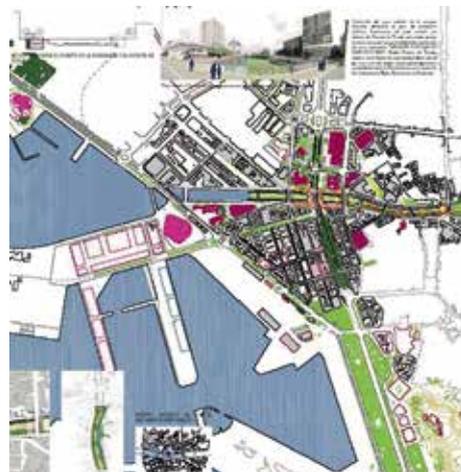
5/ La Alameda de la Trinidad. La propuesta pretende conectar los bordes de dos de los principales arrabales de la ciudad histórica dando continuidad a un nuevo espacio urbano abierto con un carácter natural para intensificar las relaciones peatonales transversales entre las dos márgenes a través de una alameda. Esta necesaria interconexión abre la posibilidad de un paseo peatonal entre árboles. La apertura hacia el puente de Armiñán permite densificar la masa arbórea propuesta de manera que en su interior se dé cabida a usos complementarios para la ciudadanía habituales en este tipo de lugares como equipamientos deportivos y biosaludables. También a lo largo de esta nueva alameda se dispondrán áreas infantiles, kioscos de restauración y prensa. El dimensionado de la canalización subterránea de los arroyos urbanos permite compatibilizar este tránsito obligado con un uso superior más vegetal y peatonal. El espacio central diáfano pretende transmitir una atmósfera poco urbanizada que combine amplias superficies a base de tierra compactada con paseos pavimentados. Este lugar debe reafirmar la identidad de estos arrabales permitiendo albergar sus tradicionales verbenas y fiestas de barrio.

6/ El parque de la Rosaleda. Se pretende el ensanchamiento transversal del espacio del río, proponiendo una simbiosis entre la ribera del río y el

paseo longitudinal. Las edificaciones de su proximidad se hacen más permeables allí donde la presencia de lo público lo reclama. El parque lineal se abre hueco hacia el interior del espacio central edificado. De esta manera el conjunto se resuelve con unos grandes espacios ajardinados entre los que la masa construida se vacía o crece donde conviene, estableciendo el nexo entre una trama consolidada y la ciudad viva que se propone. Se busca la recuperación de la imagen de la huella de un cauce que refuerza con su topografía el tratamiento paisajístico del parque. La reubicación del puente de los Alemanes en el área más central y, por tanto, de mayor simbolismo incorpora la memoria de la unión entre las márgenes.

PROPUESTA DEL EQUIPO LIDERADO POR JOSÉ LUIS GÓMEZ ORDÓÑEZ

El equipo granadino propone un puente plaza en el actual puente de Tetuán. Opinan que el elemento urbano esencial, al sur del cauce central, es el que componen la Alameda y su prolongación al oeste, una dualidad que es hora de armonizar extendiendo el carácter de avenida urbana, de uso peatonal y de transporte público y privado intensos, a la prolongación de la Alameda. Para ello, se baja 1,75m la rasante del puente de Tetuán convirtiéndolo en un **puente plaza**.





Paralelamente, el equipo de Gómez plantea una nueva centralidad verde para la ciudad, entre los puentes de la Trinidad y la Rosaleda. El túnel del Perchel se prolonga a lo largo de la avenida de Fátima que, aparte de la acera y un carril de servicio a los edificios de fachada, se hace verde y sube en plano inclinado hasta la cota más alta de protección de avenidas para descender el cauce de manera continua, sin muro alguno. El pavimento del río se convierte en una gran pintura de colores muy fuertes que le quita la dimensión de infraestructura vacía que tiene en la actualidad.

PROPUESTA DEL EQUIPO LIDERADO POR ISABEL CASTIÑEIDA PALOU

El equipo catalán propone la creación de la plaza del Guadalmedina. Así define un lugar público continuo que gana espacio a la viabilidad con aceras más amplias y que quedaría integrado con la rasante del actual puente de Tetuán, que pasaría a ser un **punto-mirador**, en el que se ponen en relevancia los elementos de referencia existentes, edificios-hito como Hacienda, Correos, Corte Inglés y parroquia de San Pedro, así como el propio puente y la Alameda Principal, prolongación del puente-mirador hacia el este. De esta manera, se establecerían relaciones este-oeste de la ciudad, uniendo ambos márgenes del río, acercando el barrio del Perchel al centro histórico, y ganando para el ciudadano una nueva plaza mayor en el entramado de la nueva estructura urbana.

Esta propuesta defiende un centro histórico ampliado que recupera aquella Málaga Conventual en que la ciudad (centro y arrabales) incluía ambos márgenes y se extendía a lo largo de las vías de acceso hasta las puertas de la urbe, definidas por los cuatro conventos (de la Trinidad, de Capuchinos, de la Victoria y del Carmen).



PROPUESTA DEL EQUIPO LIDERADO POR FRANCISCO JAVIER ALÉS SOTO



El equipo de Alés defiende el **embovedamiento** del cauce del río bajo rasante. A partir de esta idea, propone toda una serie de equipamientos sobre rasante a lo largo de todo el recorrido: zonas verdes, áreas libres, equipamientos deportivos, carril bici, caminos peatonales, vial de tráfico rodado, parque fluvial, monorraíl y edificios públicos. Por su parte, bajo rasante, se realizaría la obra hidráulica, así como un vial norte-sur y aparcamientos públicos.

Según indican, de este modo pretenden articular la ciudad con los elementos que la circundan –mar y montaña-, todo ello apoyado en la integración y recuperación urbana de este espacio en la trama urbana con la creación de áreas libres y diversos equipamientos públicos, lo cual consiguen mediante el desplazamiento de las vías de comunicación que flanquean el actual cauce hacia el centro de dicho espacio, permitiendo poner en valor los frentes de fachada a ambos márgenes, que con esta propuesta gozarán de amplios espacios públicos.

PROPUESTA DEL EQUIPO LIDERADO POR JUAN MIGUEL OXOTORENA ELICEGUI

Este equipo divide el tramo urbano del río en 9 zonas; en dos de ellas, las correspondientes al área de Ciudad Jardín y al del Pasillo de Santa Isabel, apuesta por la creación de **pasarelas peatonales**, mejorando así la conexión entre ambas márgenes del río.

En el área de la Alameda Principal propone una **tarima flotante**. Explica que por la cercanía de viales importantes que cruzan el río y las actividades de carácter



popular como la Semana Santa, se plantea la posibilidad de realizar una **gran plaza** con elementos de sombra para acoger estas y otras actividades, cubriendo una mayor extensión del cauce. Se trata de un gran punto de encuentro, una plaza elevada a la cota del puente de Tetuán, que ampliaría el casco histórico.

PROPUESTA DEL EQUIPO LIDERADO POR RAFAEL LUCAS LOBÓN MARTÍN



La propuesta parte de la mejora de la accesibilidad al cauce con la transformación de los accesos existentes y la ejecución de otros nuevos, de manera que se establecen nuevas conexiones a través de río para mitigar los impactos de la movilidad ciudadana. A partir de aquí, el equipo liderado por Lobón apuesta por la construcción diferentes **pasarelas peatonales** sobre el cauce que unan ambos márgenes, sobre todo en aquellos tramos que presentan una mayor dificultad de comunicación en la actualidad, es decir, el sector comprendido entre el puente de la Aurora y el de Armiñán, y entre este y el de la Rosaleda); y por la denominada **plaza del Guadalmedina**, un nuevo espacio de centralidad entre los puentes de Tetuán y la Esperanza. Se trata esta de una plataforma suspendida sobre el cauce que aspira a generar, con su uso peatonal, un espacio de uso ciudadano a modo de plaza elevada, un lugar de centralidad entre las dos orillas que consolide y dinamice los proyectos ribereños de renovación de la fachada fluvial, convirtiéndose en escenario renovado de

contemplación del río, del patrimonio de las fachadas este y oeste situadas al norte de la plaza, y del contacto del río con el mar hacia el sur.

Paralelamente, proponen acciones específicas para el tratamiento del conjunto del entorno del puente de la Aurora.

PROPUESTA DEL EQUIPO LIDERADO POR ALEJANDRO PÉREZ MARTÍNEZ



Esta propuesta diferencia entre la zona urbano-portuaria, que abarca desde el puerto hasta el puente de Armiñán; y la zona media, que discurre entre los puentes de Armiñán y La Palmilla. En la primera de ellas, defiende la **cubrición parcial del cauce** con una plataforma a nivel de las calles adyacentes, que genera un espacio público urbano continuo en contacto con el río y para el que se disponen usos de carácter cultural (ampliación del CAC y equipamientos sociales y comerciales).

Por su parte, en la zona media propone elementos conectores en forma de **plazas elevadas** y conectores circulares que suponen una interconexión a dos niveles (en el cauce y sobre el cauce) del río con la ciudad.

PROPUESTA DEL EQUIPO LIDERADO POR IGNACIO BARREDO ARDANZA

Desde el puente de la Aurora hasta el puente de Armiñán, el equipo vasco sugiere la adecuación de los márgenes



entendiéndolos como un lugar de estancia y balcón al cauce, incorporando accesos puntuales que mejoren la permeabilidad entre ambos bordes. Tato Armiñán como el puente de la Rosaleda se deben potenciar como accesos principales de la ciudad este al nuevo Parque Central previsto para la zona de Martiricos. La propuesta aspira a la unificación de los espacios públicos del citado parque y del entorno del Civil, a través de la avenida del Arroyo de Los Ángeles. En el margen este, sugieren la conexión abierta del cauce con una sede del “organismo Guadalmedina”, a través de la unificación de los espacios libres haciendo que configuren una **plaza de la representatividad** que será también un gran acceso y un balcón al río.

Por último, en el entorno de Ciudad Jardín y Palma-Palmilla, proponen la apertura de un paso peatonal. Las interconexiones entre ambos barrios se organizarán alrededor de una gran plaza que relacionará los equipamientos de proximidad a ambos lados del Guadalmedina.



Ayuntamiento
de Málaga

FUNDACIÓN
CIEDES

