La obra del metro en superficie hasta el Hospital Civil empezará a final de año

IGNACIO LILLO
ilillo@diariosur.es

Esta actuación, la última para completar las líneas de la capital, se hará en paralelo a los túneles en la Alameda Principal y en la avenida de Andalucía

MÁLAGA. A pesar de las dudas que surgieron durante la campaña electoral de las municipales, la visita de la presidenta de la Junta, Susana Díaz, al alcalde, Francisco de la Torre, permitió renovar el acuerdo institucional para que la mayor parte del trazado sea en superficie, tal y como se firmó en 2013; aunque con un compromiso para reforzar la labor de información y de consenso con los vecinos. Al fin y al cabo, de lo que se trata es de que los residentes en Eugenio Gross, Blas de Lezo, Gamarra y el resto de barrios del distrito Bailén-Miraflores tengan una mejor conexión mediante transporte público con el Centro, Teatinos y la Carretera de Cádiz. Así como del resto de la ciudadanía hacia los hospitales Materno y Civil.

El proyecto constructivo, que están redactando los técnicos de la Agencia de Obra Pública de la Junta, estará terminado a finales de este mes, como anunció semanas atrás el delegado de Fomento, Francisco Fernández España, durante una visita a al tramo de Callejones del Perchel. A continuación, se abrirá un periodo de negociación directa con el Área de Movilidad del Ayuntamiento, con el que habrá que abordar la configuración definitiva, tramo por tramo, del tráfico particular; el paso de autobuses, el carril bici y los aparcamientos. Si el calendario no se demora en exceso, hacia el otoño se podrá convocar el concurso, para designar a la constructora que asumirá los trabajos; y finalmente, arrancarán las obras sobre el terreno.

En este punto, cabe recordar que la coordinación institucional es más importante si cabe que en intervenciones anteriores, puesto que este tramo –el último para completar las líneas previstas en la capital– se hará en paralelo a los túneles en la Alameda Principal y en la avenida de Andalucía.

¿Qué se pretende hacer?

Hasta aquí, el itinerario político del proyecto. Pero, ¿qué se pretende hacer? En realidad, se trata de una obra sencilla, especialmente si se compara con la otra actuación paralela a esta, para prolongar el suburbano hasta la Alameda Principal. El trazado tiene 1,8 kilómetros en total y se iniciará justo en la estación Guadalmedina, que es la que se está construyendo en estos momentos frente a El Corte Inglés. Desde este punto, continuará en subterráneo por Armengual de la Mota, frente a la fachada del centro comercial; y girará a la izquierda, para embocar la calle Hilera. El túnel seguirá por la mediana de esta última (el tráfico se verá muy poco afectado) hasta la calle Santa Elena, a la altura del colegio Pablo Ruiz Picasso.

Es justo en este punto donde el tranvía emergerá a la superficie y, de hecho, allí tendrá también su primera parada, con la que se pretende dar servicio a los vecinos de Hilera y de los edificios cercanos de la calle Martínez Maldonado. Inicialmente, todas las estaciones tendrán configuración de andén central, con el tráfico en los laterales, aunque los detalles están pendientes de que el Ayuntamiento defina la forma definitiva en cada tramo. Hasta aquí, el porcentaje de la obra soterrada, más la rampa de salida, suman el 35% del nuevo itinerario.

El convoy continuará, ya siempre a cota de calle, por Santa Elena, donde sólo quedará un vial de servicio, previsiblemente en el sentido Norte. Unos metros más adelante se enfrentará al cruce más complejo: el de Martínez Maldonado. La regulación se producirá como ya ocurre en Teatinos (Clínico): mediante semáforos de ciclo corto, con prioridad para el tranvía.

Gamarra

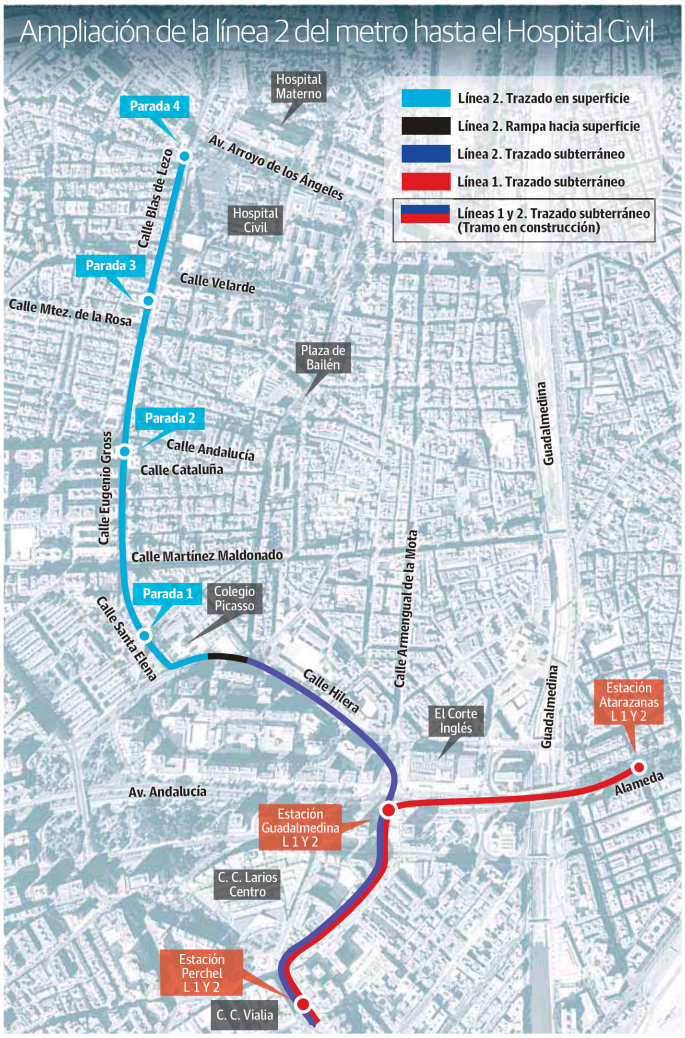
Se introducirá entonces en la calle Eugenio Gross, siempre por el eje central. La segunda parada estará entre las calles Cataluña y Andalucía, y será la que preste servicio a los vecinos de la plaza Basconia y de la barriada de Gamarra. El tranvía proseguirá su marcha en línea recta, y deberá superar el cruce con la calle Martínez de la Rosa, con la misma configuración semafórica ya descrita. Justo en la manzana comprendida entre esta y la siguiente –Camino de Suárez– pararán por tercera vez. Ambos ejes tienen una fuerte densidad de población.

Tras cruzar este último eje (Velarde-Suárez), el convoy cambiará de rasante y comenzará a descender por Blas de Lezo. La cuarta y última estación estará ubicada entre las calles Tejares y Nicolás Salmerón, justo a la espalda del aparcamiento del Hospital Civil y a sólo unos metros de la entrada del Materno. Al llegar hasta aquí se habrá completado el trazado, de 1.800 metros, de los que el 65% irán en superficie.

Desde el momento en que se adjudiquen los trabajos, la Junta ha estimado en el anteproyecto un plazo de ejecución de 24 meses, aunque con la certeza de que este se podrá acortar, como ya ha ocurrido con la oferta para llevar a cabo el de la Alameda Principal. Máxime, por el hecho de que sólo el 35% de la ejecución corresponde a un túnel (mediante muros pantalla, como todos los anteriores); y el resto se limita a una plataforma de vía en superficie. En cuanto al presupuesto inicial, que también está sujeto a las bajas de los licitadores, es de 41,1 millones. La ejecución será llave en mano, esto es, incluirá todos los aspectos necesarios: la infraestructura, la superestructura de vía, la reurbanización, la arquitectura de las paradas, las instalaciones y los sistemas.

Aunque su ejecución es mucho más fácil que cuando se trata de una línea completa bajo tierra, la ampliación de la red hacia el Norte no estará exenta de escollos. De entrada, cabe la posibilidad de encontrar restos arqueológicos en el tramo subterráneo de Armengual de la Mota e Hilera, lo que supondría un retraso.

Ya en la traza en superficie, el Área de Movilidad del Ayuntamiento, con el consenso vecinal y de la Junta, tendrán que rediseñar por completo el actual corredor entre Eugenio Gross y Blas de Lezo: con menos capacidad para los coches y los aparcamientos; y más espacio para el transporte público, los peatones y los ciclistas.



La línea, de 1.800 metros, supondrá el rediseño del eje viario de Eugenio Gross y Blas de Lezo

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