

# Urbanismo propone dos alternativas para peatonalizar la Alameda Principal

Se puede cerrar al tráfico el eje central o los dos laterales, pero habrá que mantener siempre cuatro carriles, la mitad de ellos para transporte público

**:: IGNACIO LILLO**

**MÁLAGA.** El debate en torno a la futura semipeatonalización de la Alameda Principal comienza a concretar sus posibilidades de alcance real. Más allá de las peticiones de muchos ciudadanos para que la actuación sea lo más ambiciosa –y restrictiva con el tráfico– posible, en el marco del foro de participación abierto por la Gerencia de Urbanismo, ya se ha llegado a las dos alternativas que los técnicos consideran factibles. Javier Pérez de la Fuente, jefe del departamento de Arquitectura de la Gerencia, junto a otros miembros de este departamento, mantuvo ayer un encuentro con residentes para explicarles las conclusiones del estudio que se ha llevado a cabo, y que ha contado con las aportaciones de más de mil habitantes.

Se plantean dos alternativas para reducir la circulación en esta zona emblemática. En todo caso, se tendrán que mantener abiertos cuatro carriles, dos para vehículos privados y dos para transporte público y taxis, con los sentidos similares a los que hay ahora (dirección oeste, hacia la avenida de Andalucía, en tres de los cuatro casos). Las cabeceras de los autobuses desaparecerán, pero seguirán manteniendo algunas paradas.

Una opción, que apoya el Área de Movilidad, es que los coches discurren por el eje central y se peaton-

licen los laterales norte y sur. Esta fue la primera opción que se estudió, y la que también defendía la Junta para intervenir tras las obras del metro, que se están llevando a cabo en el lateral norte; de manera que se le diera continuidad formal al recorrido hasta la calle Larios.

**Salón central**

La segunda opción es que el tráfico discorra por los laterales norte y sur, mientras que la plataforma central, entre las dos hileras de ficus, se quedaría como un gran salón. Según Pérez de la Fuente, Metro de Málaga no ha puesto inconveniente para desplazar el edículo (boca de la estación) en caso necesario para que no estorbe al tráfico.

Las dos opciones todavía están sobre la mesa de los técnicos para determinar la solución que finalmente se va a llevar a cabo. De hecho, sobre el pronunciamiento de Movilidad, a favor de mantener el tráfico en el centro de la vía, el responsable técnico dijo que su opinión se tendrá en cuenta, pero la decisión final la tomará Urbanismo, ya que en ambos casos el viario tendrá la misma capacidad (cuatro carriles).

Preguntado por los vecinos presentes acerca de la peatonalización total, Pérez de la Fuente dijo que un cierre así no es viable, tanto por las necesidades circulatorias de la ciudad en estos momentos como por la necesidad de respetar los accesos al aparcamiento de la Marina, entre otras cuestiones. Sobre otra opción que plantearon los asistentes, la del soterramiento de la carretera, indicó que ello supondría sacrificar los ficus centenarios, porque perderían las raíces.



Recreación de la Alameda Principal con los laterales peatonales y tráfico en el eje central. :: SUR



Recreación de la Alameda Principal con el eje central peatonal y tráfico en los dos laterales. :: SUR

## esencia<sup>w</sup>water

by purezza

El mejor complemento de una dieta sana

