

Martes 23.04.13  
SUR



Zona afectada por las obras del suburbano en la avenida de Andalucía. :: ALVARO CABRERA

## La salida a la superficie del metro provocaría una nueva cicatriz en la avenida de Andalucía

El cambio de recorrido obligaría a dejar sin tráfico un tramo equivalente a dos carriles y unos 180 metros de longitud

:: IGNACIO LILLO

**MÁLAGA.** Cuando se habla de la posibilidad de que el metro de Málaga emerja a superficie para cruzar

el Centro se tiende a pensar siempre en sus efectos sobre la Alameda Principal y la plaza de la Marina. Pero todavía no se ha planteado qué ocurrirá con el tramo anterior, de unos 400 metros, que va desde la última parada en subterráneo, en la avenida de Andalucía, frente a El Corte Inglés (la estación llamada Guadalmedina) hasta embocar el puente de Tetuán. Una de las claves del proyecto constructivo que la Consejería de

Fomento de la Junta está ultimando, y que presentará en Málaga en los próximos días, es, precisamente, la forma en que los trenes ascenderán desde el último tramo del túnel, a la altura de la glorieta de Albert Camus (donde estará dicha parada) hasta el nivel de la calle.

Dado que este medio de transporte requiere de unas pendientes muy suaves para operar con normalidad, habrá que acometer una rampa de

salida con una longitud cercana a los 180 metros, y que ocupará el equivalente, en ancho, al de dos carriles de tráfico. Traducido en términos prácticos, esta obra supondrá que la avenida de Andalucía, que es uno de los ejes con mayor intensidad circulatoria de la capital (con una media de 35.000 vehículos por sentido) perderá al menos un carril en cada dirección entre la plaza de Manuel Alcántara y las inmediaciones de la Delegación de Hacienda, prácticamente en toda la fachada del centro comercial. En este punto, existen actualmente entre dos y tres carriles por sentido (según el tramo), más uno reservado para autobuses.

### Caballo de batalla

Este aspecto a buen seguro se convertirá, tan pronto como se presente el nuevo trazado, en otro caballo de batalla entre el Gobierno andaluz y el Ayuntamiento, en la medida en que supondrá, de entrada, una reducción de la capacidad viaria de uno de los principales ejes de acceso al Centro; además de los problemas derivados de la convivencia de los coches y de los autobuses con la trinchera (así se denomina a la boca de entrada y salida de los trenes hacia o desde la superficie). Y todo ello en un punto especialmente conflictivo para la circulación de la capital, en el que convergen, no solo los flujos de entrada y salida de la ciudad, sino también los movimientos hacia el Norte por Armengual de la Mota y el propio elemento de atracción que constituyen los centros y vías comerciales del entorno.

Paliar estos efectos negativos es uno de los principales retos de los ingenieros que están abordando el diseño del tramo en superficie y su interconexión con el anterior, soterrado (Callejones del Perchel). Expertos consultados por este periódico apuntaron que la opción más lógica sería que el propio túnel ya fuera corrigiendo suavemente la pendiente, de manera que la última estación (la de Guadalmedina) tuviera el vestíbulo a nivel de calle (como ocurre en la de Martín Carpena) y el andén se ubicara a una cota cercana a la superficie, de manera que pudiera aflorar en la menor distancia posible. De todas maneras, estos aspectos técnicos son todavía una incógnita y se desvelarán en los próximos días, cuando la Consejería de Fomento tiene previsto presentar públicamente el nuevo trazado propuesto a cota de calle desde este punto hasta La Malagueta.