SUR
MALAGA

10/06/14

Prensa: Diaria
Tirada: 28.400 Ejemplares
Difusión: 23.481 Ejemplares

Cod: 82684231

Página: 6

Sección: LOCAL Valor: 3.874,00 € Área (cm2): 673,4 Ocupación: 70,31 % Documento: 1/1 Autor: IGNACIO LILLO Núm. Lectores: 177000



Un convoy del metro atraviesa por primera vez el cruce del Hospital Clínico, en Teatinos, regulado con semáforos especiales. :: SALVADOR SALAS

El metro de Málaga comienza a circular en pruebas en el campus de Teatinos

Los trenes ensayan el nuevo sistema de semáforos con balizas en los cruces donde hay tráfico, especialmente en la zona del Clínico



IGNACIO LILLO
ilillo@diariosur.es

MÁLAGA. «Victoria ¿por qué nos paran?» Esta fue la primera reacción de una madre que llevaba ayer, hacia las 16.45 horas, a su hija a un examen en el colegio, a bordo de un Audi blanco, y que no tuvo tiempo de presentarse por el corto periodo que permaneció cerrado el semáforo, apenas 20 segundos. Aún así, tuvo tiempo para afirmar que había sido «muy emocionante». Ambas se convirtieron en las primeras que vieron cruzar el metro por delante en un semáforo, en el inicio de las pruebas del nuevo medio de transporte en convivencia con el tráfico rodado en el campus de Teatinos y, en especial, en el punto más conflictivo, en las inmediaciones del Hospital Clínico.

Una primera jornada, con tres convoyes en circulación a una velocidad de entre 20 y 35 Km/h, que transcurrió sin incidencias, más allá de la necesidad de ajustar las fases de las señales luminosas, que se ponen en rojo para los vehículos cuando unas balizas detectan la llegada del tranvía, y le dan prioridad de paso durante apenas 20 a 25 segundos. Cuando empiece a circular, a mediados de julio, se producirá una parada cada seis o siete minutos.

En cambio, sí será necesario reforzar la información y los avisos para los viandantes que se dirijan a la parada de los autobuses de la EMT que hay cerca de las vías, a la altura de la Facultad de Medicina, ya que muchos atajan por las jardineras, lo que, a partir de ahora, puede resultar peligroso. Los conductores se mostraron muy cautos, y al formarse las primeras colas evitaron parar sobre los raíles. Entre los consultados, a pie de semáforo, la sensación general fue de bienvenida al metro, que, a juicio de estos, debe suponer una mejora de las comunicaciones en la ciudad y una reducción del tráfico.

Las operaciones estuvieron vigiladas de cerca por un nutrido grupo de técnicos de Metro de Málaga, auxiliares de seguridad y agentes de la Policía Local. El delegado del Gobierno, José Luis Ruiz Espejo, y el director general de la concesionaria, Fernando Lozano, tampoco quisieron perderse el momento. Esta fase se extenderá durante la semana en horario de tarde, y la siguiente lo hará también por las mañanas; con lo que se podrá observar realmente en qué medida afectará al tráfico en las horas punta cuando esté operativo.

Siete intersecciones

En esta fase, que forma parte del plan de instrucción de los conductores y de los técnicos de operaciones, el tranvía se centra en calibrar el paso por las siete intersecciones, de las que seis son a lo largo del bulevar Louis Pasteur y la última en la carretera de Campanillas; aunque esta última solo se producirá en la entrada y la salida a las cocheras. El tramo en superficie de la línea 1 consta de tres kilómetros y cinco paradas, desde la Biblioteca General, que es el punto en que el convoy emerge a la superficie, hasta la sede de la sociedad concesionaria, situada junto a Los Asperones.

Aún habrá una última tanda de ensayos, la llamada «marcha en blanco», que empezará previsiblemente la última semana de junio, y que supondrá un verdadero ensayo general de todo el servicio, en las mismas condiciones comerciales que cuando esté abierto, pero sin pasajeros.

Urbanismo aprueba las obras en la Alameda, pero obliga a mover la estación

El informe propone que el templete se mueva al Sur, entre dos ficus, para evitar el impacto en la futura zona peatonal

:: I. LILLO

MÁLAGA. La Gerencia de Urbanismo del Ayuntamiento de Málaga emitió ayer el informe de adaptación al PGOU, que abre la puerta para que la Consejería de Fomento de la Junta pueda licitar las obras para la llegada del metro a la Alameda Principal. Aunque el resultado es positivo, el departamento municipal pone varios reparos al proyecto presentado.

El principal es el hecho de que el templete o edículo (el acceso desde la superficie) de la futura estación Atarazanas se tiene que mover levemente al Sur, para situarse en la hilera de ficus, entre dos ejemplares de porte medio. Los técnicos justifican esta decisión en la necesidad de evitar obstáculos en la calle peatonalizada: «La posición de la salida del metro de la estación Atarazanas rompe la ordenación prevista», y añade: «Dadas sus dimensiones supone una pérdida de visuales y perspectivas del nuevo espacio que no son aceptables». Por ello, proponen que se ubique a unos siete metros de distancia de los árboles 17 y 19, lo que afectaría a otros dos ejemplares plantados recientemente, y cuyo traslado no sería problemático.

Fuentes de la Junta comentaron que aún no habían recibido el documento, aunque, a falta de estudiarlo con detenimiento, este cambio no se consideraba especialmente dificultoso ni tendría por qué retrasar las obras.

Tal y como se preveía, el informe exige urbanizar y peatonalizar también el andén Sur de la Alameda Principal, con un tratamiento gemelo al del Norte, para lo que, cita literalmente, deberá contar con el consenso de ambas instituciones.