

Territorio y configuración de la
ciudad

AVE, CERCANÍAS Y METRO

Salvador Gámez.

AGENDA 21 MÁLAGA



El contenido de este informe corresponde a la visión profesional que el autor considera relevante sobre esta materia, no siendo el Ayuntamiento, con carácter general, responsable de las opiniones vertidas en el mismo.

Transporte ferroviario en Málaga

El ferrocarril, tras el barco, es el que ofrece una mejor relación entre el número de unidades que mueve y el coste de su transporte. En cambio es un modo que necesita construir canales específicos para desplazarse (también el vehículo a motor) y tiene poca flexibilidad; esto último solo puede resolverse combinándolo con otros modos, a través de la intermodalidad, de manera que se aprovechen las mejores características de cada modo buscando la máxima eficiencia y la mayor sostenibilidad.

La ciudad, con la llegada del AVE, consiguió en el campo del transporte quedar unida a la red nacional y renovar su estación término, hoy llamada María Zambrano, y en el campo del urbanismo soterrar las vías de entrada a la ciudad desde la ronda Oeste, lo que permitirá una relación ciudadana, casi inexistente hasta ese momento, entre las barriadas colindantes con aquellas, que estaban separadas por una barrera, artificial en este caso, como lo hace el Guadalmedina, como elemento natural, en el centro.

Málaga dispone de un potente aeropuerto, referente territorial pero al que no se reconoce claramente ese papel, al que no llega el AVE directamente; el Ministerio de Fomento encargó unos estudios para buscar una solución a este tema, pero no se ha sabido nada de sus conclusiones.

Hoy, dado que disponemos del Cercanías de Fuengirola, puede realizarse la interconexión AVE-Aeropuerto a su través; la frecuencia del tren es de 30 minutos que pasará a 15'-20' cuando tenga desdoblada su vía, proyecto sólo ejecutado desde Málaga al Aeropuerto.

El segundo medio ferroviario que tiene la ciudad son las cercanías.

A) El citado Cercanías a Fuengirola, único que queda de los tres que existían en los años sesenta del siglo pasado, cuando también circulaban los que iban a los Alhaurines y Coín, y por la costa Oriental, a Vélez-Málaga y Zafarraya, únicos tramos que se habían desarrollado del primitivo proyecto de los años 20, que conectaba Málaga con Algeciras, por la costa; con Granada, por Vélez y Alhama y con Ronda, al principio por el Valle del Guadalhorce.

Llevamos treinta años oyendo que se iba a extender el actual cercanías por toda la costa occidental; hoy seguimos igual. Lo único que se ha hecho es el proyecto de desdoblamiento de vías hasta Fuengirola, ejecutado en un 20%, y el proyecto para llegar hasta la Cala de Mijas. La falta de previsión que se tuvo en su día no reservando el pasillo ferroviario necesario en la costa, que determinará que los costes de la infraestructura se multiplique, no justifican la dejación de este proyecto, que cualquier política de transportes racional acometería sin dilación y mucho más en unos tiempos en que la sostenibilidad lo inunda todo. No es solamente conseguir la conexión ferroviaria de la capital con la costa, si no las relaciones entre los municipios de ésta; es un proyecto en el que no puede olvidarse la intermodalidad como elemento imprescindible para aprovechar al máximo su potencial, y así disminuir el uso del vehículo privado.

Actualmente el cercanías tiene en Málaga, las siguientes paradas: Guadalmedina, M^a Zambrano, Victoria Kent, Guadalhorce, Aeropuerto, San Julián y Plaza Mayor.

Brevemente vamos a examinar sus potenciales y el uso que se hace de ellas:

a) Guadalmedina.

Recientemente renovado, sin embargo tiene vía única hasta M^a Zambrano. Relativamente bien para intercambio modal con el autobús municipal, mejorable si llegase al menos hasta la Alameda.

b) M^a Zambrano.

Estación renovada, tanto en cercanías como en largo recorrido. Tiene relativamente cerca el metro y la estación de autobuses interurbanos, pero su conectividad no es buena. El Ayuntamiento tiene un anteproyecto para construir un intercambiador modal bajo la Explanada de la Estación, situando bajo ésta la estación de Autobuses, realizándose el intercambio entre modos a nivel de la planta sótano.

c) Victoria Kent.

Debe ser potenciado su uso, con establecimiento de autobuses urbanos.

d) Guadalhorce

Debe ser el origen para planes de transporte de empresas, que sirvan en gran parte a los Polígonos Industriales del Guadalhorce, Santa Cruz y Santa Teresa.

e) Aeropuerto.

Está bien preparado para cumplir sus funciones.

f) San Julián.

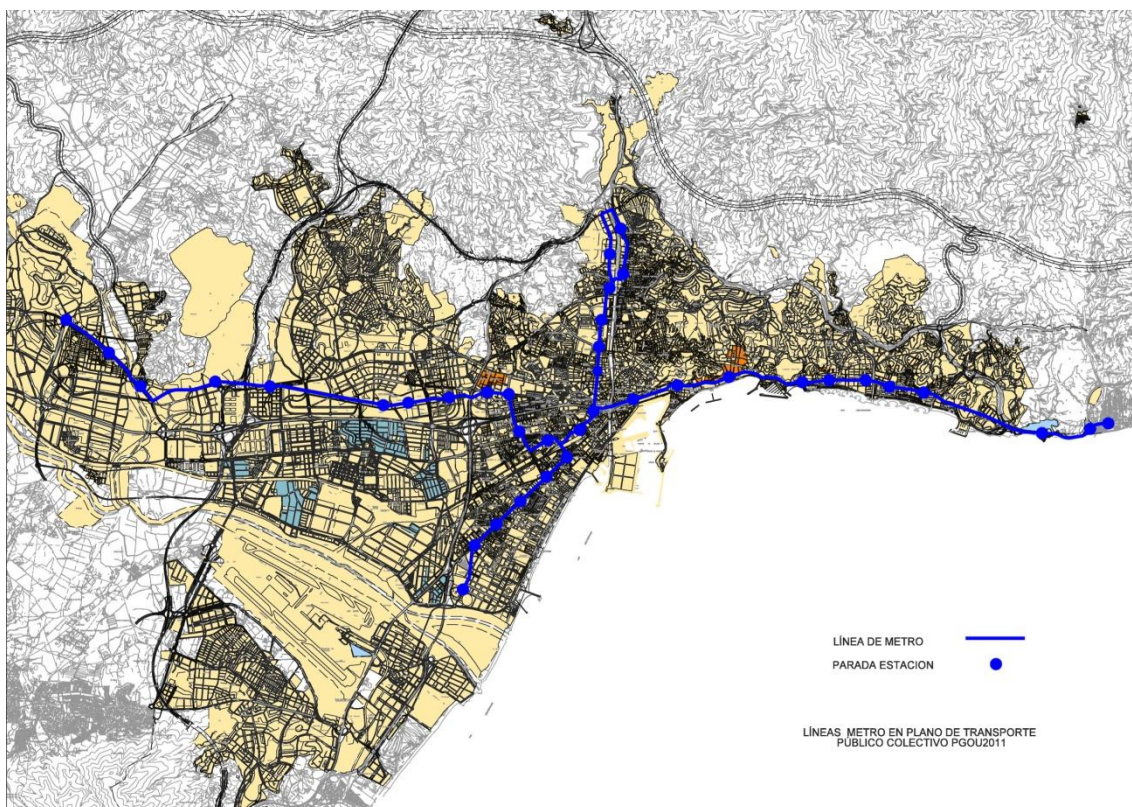
Desde un punto de vista técnico, es una parada a eliminar dada su cercanía a la anterior y a la de Plaza Mayor y su escasísima demanda.

g) Plaza Mayor.

Actualmente se utiliza como Park and Ride la oferta de estacionamiento libre existente, para tomar el cercanías. Esta función debe ser ordenada y aumentada.

B) Cercanías de Alora

Sirve poblaciones del Area Metropolitana de la ciudad. Deben realizarse estudios sobre la movilidad que genera el PTA y como satisfacerla. Dada la envergadura de su demanda en horas punta, esta ha de ser atendida en principio con modos colectivos de gran capacidad, es decir, ferroviarios; es una demanda que irá creciendo cuando se vayan cumpliendo sus expectativas de expansión en los terrenos que el PGOU tiene reservados. Uno de los medios para satisfacer esta demanda podría ser el cercanías de Alora, que debería prolongarse hasta su recinto. La inversión es importante, pero el Parque Tecnológico es un activo fundamental de la ciudad que debe tener sus problemas resueltos, y su actual accesibilidad es deficiente.



Líneas de metro en plano de transporte público colectivo – PGOU 2011

El tercer medio ferroviario del que dispone la ciudad, de muy reciente implantación, es la red de metro. Concebida en principio como metro ligero, acabó siendo un metro soterrado. Estaba constituida por cuatro líneas; dos recorrían la costa de Este a Oeste, desde la Araña hasta el Martín Carpena (líneas 1 y 3), y las otras iban a Ciudad Jardín (línea 4) y la expansión de la Universidad en Teatinos (línea 2). En principio comenzaron las obras de las líneas 1 y 2 hasta la Plaza de Manuel Alcántara por un extremo y Martín Carpena y Universidad en el otro; el tramo Torrijos-Glorieta de Manuel Alcántara no fue licitado. A su vez, el tramo de Teatinos se ha realizado en superficie por decisión de la Junta de Andalucía, para disminuir costes; esta forma de circular tiene una importancia relativa mientras las frecuencias de paso no aumenten, cosa que sucederá cuando el desarrollo de la zona crezca (Nuevas Facultades y Escuelas en la Universidad, actividad científica-empresarial prevista en ella, desarrollo de nuevos equipamientos científicos-sanitarios, modo de transporte para acceso al PTA, entre otros) y se avance claramente en una política de transporte sostenible.

La continuidad del metro hasta Campanillas y el PTA, es otra posible solución al problema de accesibilidad al mismo. No tiene la misma capacidad de transporte que el cercanías pero podría ser la solución al combinarlo con otros modos. El establecimiento de un Park and Ride en las proximidades del Cementerio, ayudarían al PTA y a que los usuarios de vehículos con destino al interior de la ciudad, que entren desde el exterior por la A-7 o la A-365, tomasen esta línea de metro, siempre que se aplique una política tarifaria adecuada, no disuasoria y necesaria para que la intermodalidad tenga éxito.

Con la crisis económica, por la Junta de Andalucía se puso en crisis el modelo adoptado para la red de metro; no solo las líneas 3 y 4 se retrasaron indefinidamente sino que el tramo Torrijos-Glorieta Manuel Alcantara, se planteó hacerlo en superficie, emergiendo las vías antes de llegar al puente de Tetuán. La propuesta se combinó con una oferta de peatonalización de la Alameda, desviando los tráficos de ésta por Muelle de Heredia y Puerta del Mar-Atazanas-Hilera.

Conviene aclarar que el actual modelo de movilidad de la ciudad, aprovechando al máximo la capacidad de Muelle de Heredia, seis carriles de circulación, necesita además, otros cinco para el sentido este-oeste (tres para coches y dos para carriles bus); este canal, debe discurrir por la Alameda, y supone ocupar su parte central. Ahora mismo, en los laterales se dispone de cinco carriles amplios, de los que el metro en superficie ocuparía dos, quedando libres unos 12 mts que pasarían a peatonal. Es decir, al ser inadmisibles por el municipio que se usase Atarazanas-Hilera como nuevo eje de tráfico por ser absolutamente contrario a las políticas que se están aplicando en el Centro Histórico, con la actual forma de movilidad de la ciudad la propuesta autonómica proporcionaba una ganancia de 6 mts de acera en cada lado; se tendría una presencia ferroviaria en una zona emblemática con el impacto que conlleva y acabaríamos en un modelo de red de metro perverso: soterrado donde quizás podría haber discurrido en superficie y a ras del suelo, donde se necesitaba que fuese soterrado por razones urbanísticas y de concepción de la ciudad. Finalmente se alcanzó un acuerdo entre Administraciones, consistente en que el tramo glorieta Manuel Alcantara-Torrijos, se haría parcialmente (solo hasta C/ Torregorda) pero soterrado y el resto no ejecutado se sustituía por un metro ligero, que emergería en C/ Hilera antes de discurrir por C/ Santa Elena y C/ Eugenio Gross, hasta llegar a los Hospitales Civil y Materno-Infantil, pero sin pasar a la Avda. del Arroyo de los Angeles

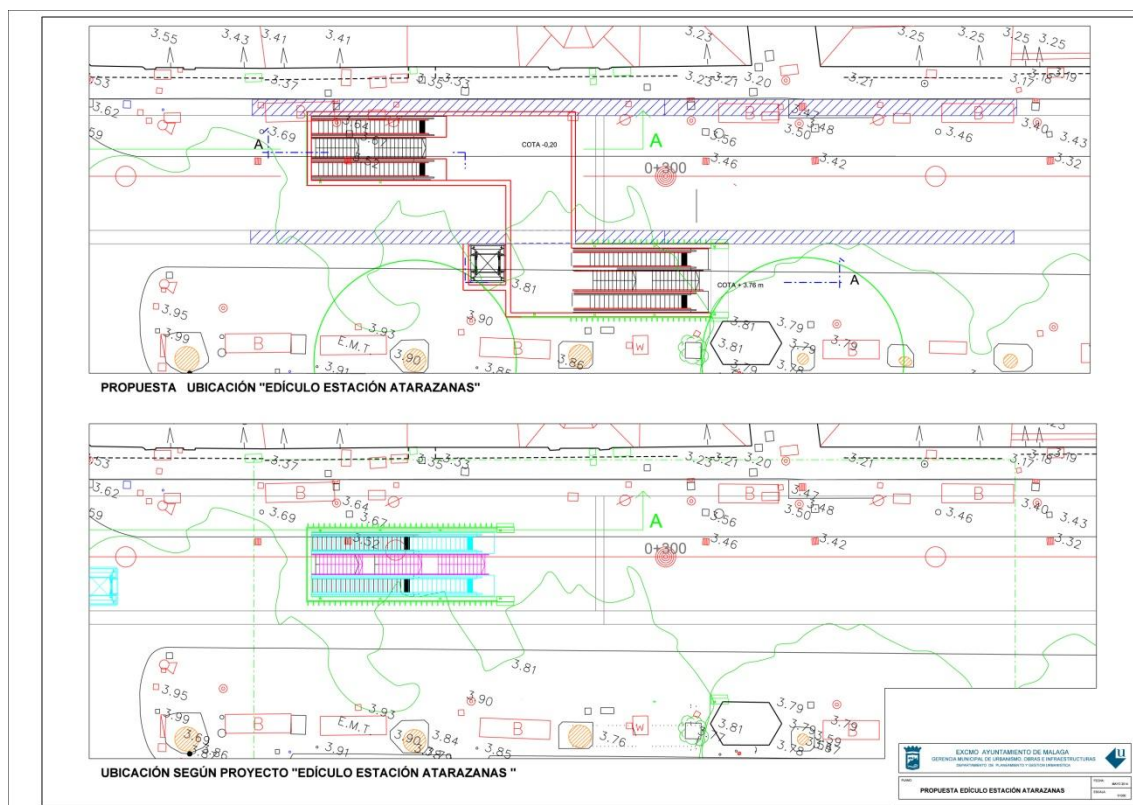
Al proyecto presentado para el tramo de la Alameda, que con el modelo actual de movilidad permitirá peatonalizar sus dos laterales, por parte municipal se hicieron objeciones, siendo las más importantes de señalar:

1. Cambio de posición de la boca de entrada (edículo).

Al discurrir el falso túnel (por debajo del metro, queda espacio libre para en su día prolongar el cercanías desde C/ Cuarteles) por en medio del lateral Norte, se había situado el edículo casi en su centro, creándose un impacto inadmisibles en un espacio libre y diáfano, que destroza el nuevo ámbito que se crea (la boca de entrada equivale a dos autobuses en paralelo). La propuesta municipal consiste en desplazarlo hacia la actual mediana separadora, sin que sea necesario afectar a los ficus de más porte, quedando asumido su impacto por la arboleda y otro mobiliario urbano.

2. Rebajar la losa de cubrición del falso túnel en el Río Guadalmedina, dejando más altura libre entre ella y el lecho actual del río, por si en algún momento en la operación del río fuese necesario modificar su perfil longitudinal.

Por último comentar lo que se transmite, “el metro llegará hasta C/ Torregorda”. En sus proximidades estará la boca de entrada, pero el espacio necesario para ubicar las escaleras, en sentido oeste, y ascensores hacen que el punto medio del andén, se encuentre en el eje de C/ Ordoñez; es decir, el viajero subirá al metro, por término medio en esta calle. Es de esperar que durante el desarrollo de las obras, que se están licitando ahora pueda acercarse el andén más hacia el centro.



Propuesta de ubicación de acceso a la estación de metro de la Alameda